



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

P&T's historie

TIL 1711





REISE CARTE DER WEGE DURCH DENNEMARCK UND SCHWEDEN.



P&Ts HISTORIE TIL 1711

OTTO MADSEN

Et nyttigt og gavnligt
Postværk



© Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, København 1991

Tryk: Special-Trykkeriet Viborg a-s

ISBN 87-89299-34-5 (bd. 1-5)

87-89299-36-1 (bd. 1)

Redaktionskomité:

Generaldirektør Helge Israelsen

Vicegeneraldirektør Arne Nielsen

Vicegeneraldirektør Ib Lønberg

Afdelingschef Palle Juliussen

Overpostinspektør K.F. Knudsen

Overpostinspektør P.K. Lund

Teleregionschef Th. Lauritzen

Overtelegrafmester A. Morell Nielsen

Redaktionsudvalg:

Overpostinspektør K.F. Knudsen

Overpostinspektør P.K. Lund

Teleregionschef Th. Lauritzen

Professor, dr.oecon. Hans Chr. Johansen

Museumskonsulent, dr.phil. Anders Monrad Møller

Telegrafinspektør John Hansen

Grafisk tilrettelægning: Jens Lorentzen

Kort: Johs. Frederiksen

Vedrørende kortet på forsatsen henvises til billedteksten side 382.

Billedredaktion: Otto Madsen og Anders Monrad Møller

Indholdsfortegnelse

Forord · 9
Indledning · 11

Kommunikation i 1600-tallet

Breve til Otte Krag · 15
Den anonyme post 18 · »ganske venlig tilskrevet« 19
Døde breve? 23 · Familien Krag 25
Tema: En ny og skøn formularbog 27

Breve og tryksager · 29
Forordninger, flyveblade og aviser 30

Skoler og veje · 34
Undervisning 35 · »En del kan også skrive noget« 37
Landevejene 40 · Bomme, porte og posthorn 42
Enevældens vejreformer 46
Tema: Den store vejopmåling 48
Til de rejsendes bekvemmelighed 50

Kommunikationsvæsenet · 53
Postvæsenet. Afgrænsning af et begreb 55

Forordningen af 24. dec. 1624

Fra udkast til forordning · 63
Kildematerialet 64 · Christen Friis' udkast 69
Udkastets rutenet 71 · Missive og forordning 73
»Vil vel falde fast besværligt at bringe den i nogen god orden« 76

Postbude før postvæsenet · 78
Private bude 80 · Lokaladministrationens bude 82
Gejstlighedens budtjenester 84
Centraladministrationen før 1522 86

Christian 2.s bylov 89 · Frederik 2.s budordning 91
Enspænderne 94 · Skytter og liggere 97
Kancellibude 99 · Den langsomme befordring 101

Europæiske budkurser og kongelig post · 103
Lokale budsystemer 103 · Kongelige poster 106
Den tyske regeringspost 110 · Det kejserlige postvæsen 111

Befordringsvæsenet · 115
Bude til hest 116 · og bude til vogns 120 · Vognmænd 123
Vognægter og holdsvogne 125 · Pas og pasmisbrug 127
Christian 4.s ægtreform 130
Fra ægtreform til hoveriafløsning 132
Ægtreformen og Christen Friis' udkast 134
Postvæsenet. Kompromis eller fiasko? 137

Kurs Hamburg · 139
Posten til udlandet 140 · Fremmede bude i Danmark 143
Budkursen fra Hamburg 144
Svensk post gennem Danmark 147
Den danske Hamburgroute 150 · Sammenfatning 152

De fire købmænd · 154
Købmændenes korrespondance 155 · Kompagnierne 157
Tema: *De fire kompagnier* 160

Postvæsenet. Ledelse og struktur

Christian 4.s postvæsen 1625-1645 · 165
Købmandsledelsen 167 · Tilsyn med postmestre og bude 168
Postbetjeningen ifølge forordning og ordinans 171
Den lokale distribution 174
Postforvalternes autoritetsproblemer 176
Postpersonalets lønninger 178 · Købstædernes offervilje 181
Postbude, bådsmænd og residerter 184
Købmandsledelsen afskaffes 186
Posten i Køge I – på Christian 4.s tid 190
Den jyske post 193 · Johan Braems postbude 195
Hamburgposten 198
»Disse nyforordnede Glückstadts postbude« 200
Glückstadtruten og de svenske bude 206
Tyve års postvæsen. Et tilbageblik 208

Reformer og ideer 1645-1653 · 211
Posten under debat 212 · Nye jyske bude 214
Ægter og post 217 · Sveriges allmänna postväsen 220
Post til Norge 222 · Det norske postväsen 226
Østjyske »postbønder« 228 · Vestjyske postbønder 231
De jyske gårde udlægges 233
Fra Glückstadt til Hamburg 235 · Posthus i Hamburg 237
Tema: Det Frugtbringende Selskab 240

Et nyt postväsen 1653-1661 · 243
Klingenbergs forslag 245 · Bestallingen 247
Ageposten til Hamburg 252 · Ridende poster 256
Norsk forbindelse 260 · Postforordningen af 1653 262
Posten i Køge II – under Klingenbergs styre 268
Jammer, pest og krig 270 · Genopbygningen 272
Klingenbergs postväsen 274

Konsolidering og ny fremgang 1661-1711 · 277
Klingenberg og postadministrationen 280
På forlænget frist 283 · Klingenbergs fald 286
Christian Gyldenløve 289
Engberg, Rosenheim og Moth 292
Postforordningen af 1694 295 · Dorothea Krag 298
Københavns postkontor 301 · Overdragelsen i 1711 304

Den lokale administration

Porto · 309
Takstsystemet 311 · Betalingsbestemmelser 315
Efterkrav 317 · Fribreve og fiduser 318
Portoindtægterne 323

Postruter og personale · 325
Den nedre grænse 328 · Hamburg agende post 333
Sideruterne 337 · De ældre biruter 342
1694-forordningen og biruterne 345 · Landstingsriderne 349
Postmestrene 351 · Postmestre og aviser 354
Postbudene 356
Tema: Storebælt 360

Post til udlandet · 362
Det hamburgske knudepunkt 363 · Ruten til Amsterdam 366

Kejserlige tilnærmelser 370 · Forholdet til Lübeck 373

Det hertugelige postvæsen 376

Danske postruter i hertugdømmerne 381

Postbude ad Sverige 382 · Ruten til Norge 385

Sikkerhedsproblemer · 388

Sikkerhed – for hvem? 390 · Brevhemmeligheden 392

Forsinkelser 397 · Post scriptum 399

Noter · 402

Kilde- og litteraturfortegnelse · 418

Billedfortegnelse · 426

Register · 428

Kort

Postruter ifølge kansler Christen Friis' udkast 1623 · 70

Postruter ifølge forordningen af 1624 · 75

Det europæiske »postnet« omkring 1600 · 113

Kurerpostberedskabet 1535-67 · 121

De »udlagte« gårde i Jylland 1650 · 229

Postruter i Danmark 1653-56 · 339

Postruter i Danmark o. 1711 · 346

Postruter i hertugdømmerne og grevskaberne o. 1711 · 378

Hertugdømmernes deling o. 1711 · 379

Forord

Det danske Post- og Telegrafvæsens historie har inden for de seneste 100 år været behandlet flere gange i samlede fremstillinger. Den ældste – i fem bind – blev skrevet i årene 1889-1929. Denne fremstilling blev senere fulgt op af mindre udgivelser bl.a. i årene 1924, 1932 og 1974.

Det er kendetegnende for de tidligere fremstillinger, at Postvæsenets sammenhæng med landets økonomiske og sociale udvikling ikke er behandlet.

Telegrafvæsenets historie har været beskrevet i 1904 og 1954 og sammen med Postvæsenets historie i 1932 og 1974.

På baggrund af de senere års historiske landvindinger og de store organisationsændringer og opgaveomlægninger, der er sket i den nyere del af P&Ts historie, har jeg fundet, at tiden var inde til at udarbejde en ajourført fremstilling af P&Ts samlede historie.

I denne nye fremstilling er så vidt muligt benyttet alle de kilder, der er til rådighed. Det gælder arkiver samt nuværende og tidligere medarbejdere i P&T, og professionelle historikere har stået for udarbejdelsen.

Fremstillingen af P&Ts historie er baseret på de i dag anvendte historiske arbejdsmetoder og et moderne historiesyn. I fremstillingen er P&Ts rolle i samfundet og for statsmagten beskrevet. Omvendt er P&Ts udvikling påvirket af personer, processer og omskiftelser i »væsenet« og i samfundet, hvilket ligeledes er søgt belyst.

Værket er tænkt at skulle fremtræde indholdsrigt og læsevenligt med sigte på, at en bredere kreds får kendskab til og interesse for emnet. Samtidig er målet at give en historisk fagligt velfunderet orientering om baggrunden for P&Ts oprettelse og en oversigt over P&Ts historie frem til vore dage.

De fem bind vil dermed også udgøre et supplement til Danmarks historie.



Helge Israelsen

Generaldirektør for Post- og Telegrafvæsenet



Wolfgang Heimbachs penne-tegning Brevskriveren er udført, mens kunstneren endnu opholdt sig i Böhmen. Efter sin ankomst til det danske hof i 1653 lod han sig dog tydeligvis inspirere af den, da han malede sin kendte Slotsskriver (på Rosenborg). Men mens »Sorte Anders« på dette billede har travlt med at føre regnskab over et større beløb i klingende mønt, som ligger på bordet foran ham, skriver hans forgænger brev. Bag ham holder konen et vågent øje med, om manden husker at få det hele med, inden skrivelserne foldes og sendes med posten. Det menes, at herren på maleriet over døren forestiller general Tilly, sejrherren fra Kejserkrigen, så også derfor er scenen ikke dansk. Situationen er imidlertid – som posten – international.

Indledning

I historiens tidligste samfundsdannelser bestod den indbyrdes kontakt alene i samtaler mellem personer, og stemmekraften satte en grænse for, over hvor store afstande, det var muligt at kommunikere. Under lidt mere udviklede forhold kunne man måske udvide sin horisont med banke- eller røgsignaler, men skulle man holde forbindelsen ved lige over længere afstande, måtte der andre midler til.

Gennem oldtiden og middelalderen, hvor der opstod stadig større samfund, voksede behovet for sådanne kontakter, og gennem udvikling af budsystemer og opfindelse af skrift, der kunne gengive et budskab, blev der mulighed for at sende meddelelser over lange afstande. Igennem mange århundreder var disse kommunikationsveje imidlertid forbeholdt statsmagten, kirken og nogle enkelte andre samfundsgrupper. Det er først omkring 1600, at der i de europæiske lande opstår et mere moderne kommunikationsvæsen, som bliver tilgængeligt for alle dele af befolkningen. Postvæsenet kom til som et led i den udvikling, der næsten fire hundrede år senere har gjort det til noget helt naturligt, at man kan sidde hjemme i sin lænestol og på meget kort tid komme i forbindelse med det meste af verden.

Det er beretningen om denne udvikling over de sidste fire århundreder, specielt hvorledes den forløb i Danmark, der er emnet for *P & Ts historie*. Det vil blive skildret, hvilke former for kommunikation man til forskellige tider har betjent sig af, hvorledes Post- og Telegrafvæsenet var organiseret, hvilke personalegrupper der fandtes, og sidst, men ikke mindst vil kommunikationsvæsenets historie blive sat ind i en mere generel samfundsramme.

Dette første bind indledes med en undersøgelse af baggrunden for, hvorfor det netop var omkring 1600, at en mere moderne form for postvæsen opstod. Det forudsatte, at der var en latent efterspørgsel efter befordring af meddelelser og at en del af befolkningen kunne læse og skrive. Efterspørgerne kunne være private og offentlige, men, som det vil ses, kom omkostningerne ved at sende breve i en lang periode til at medføre en kraftig begrænsning af afsender- og modtagerkredsen.

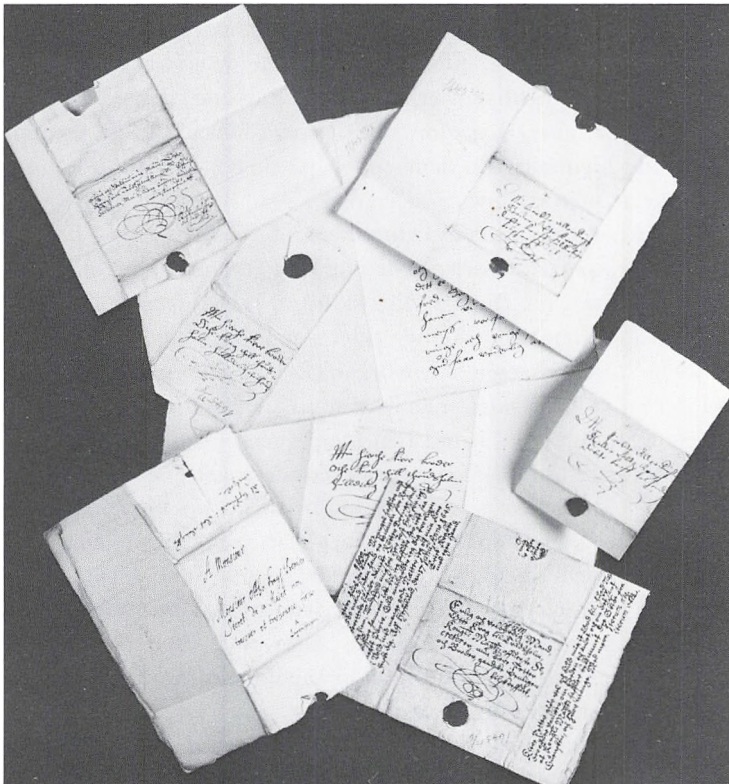
En anden forudsætning var, at det overhovedet var muligt at føre post frem fra en del af landet til en anden. Derfor indeholder

bindet også en oversigt over, hvilke muligheder der var for at komme frem med post. Hvordan så vejene ud? Hvordan kunne man passere de mange sunde og bælder, som altid har været et specielt problem for transport i Danmark? Hvorledes var sikkerheden på landevejene? Det hjalp jo ikke meget, at der var gode veje, hvis røvere lå på lur i hulveje og skove, som måtte passeres.

Det første, primitive danske postvæsen begyndte sin virksomhed i 1625, men også forud havde der naturligvis været sendt meddelelser rundt i landet. I en række afsnit gives der en oversigt over, hvorledes de da var kommet frem.

I bogens sidste halvdel følges så det nydannede »postværks« trængsler og omskiftende skæbne frem til begyndelsen af 1700-tallet – det vil sige gennem en periode, da det langsomt sikrede sig en varig og vigtig plads i den danske samfundsudvikling.

De efterfølgende bind vil rumme skildring af, hvorledes nye opgaver kom til, så det ikke blot blev ved befordring af breve og pakker, at P & T kom til at sætte sit markante præg på det danske samfund i de følgende århundreder.



Kommunikation i 1600-tallet



»Brevvæg« eller, som vi ville kalde den i dag, opslagstavle med skriverekrisitter og tryksager, bl.a. aviser og en dansk Almanach. Samt desuden en mængde breve, så fristende anbragt bag bandlerne, at man uwillkårligt griber ud efter dem for at læse indholdet. Men alt er et synsbedrag, et trompe l'oeil, udført for den danske konge i 1668 af den nederlandske maler Cornelis Gijsbrechts.

Breve til Otte Krag

Den 20. juli 1645, en søndag efter den da gældende julianske kalender, var en dag som så mange andre i Danmark. Hverken i landets lange eller det danske postvæsens blot 20 år korte historie knytter nogen specielt vigtig begivenhed sig til denne dato. En del af den brugte den 23-årige Elisabeth Krag til at skrive til sin bror Otte, øverste sekretær i Danske Kancelli i København, men heller ikke det var usædvanligt. Hun havde allerede nogen tid forinden meddelt ham de vigtigste nyheder, at faderen lensmand Niels Krag omtrent var befriet for sin generende øjensygdom, og at hun og forældrene med taknemmelighed havde modtaget vennen, rigsråd Mogens Kaas' tilbud om at låne dennes lejlighed på Nyborg slot, som de i den øjeblikkelige situation foretrak for hjemmet på herregården Trudsholm ved Mariager. Hvad hun i dag havde på hjerte, indskrænker sig derfor til følgende (retskrivning og tegnsætning moderniseret):

»ISM. Min hjerte allerkæreste bror, den gode Gud betror dig nådig fra al ulykke. Til sjæl og liv din hulde søster altid, min hjerte bror. Min mor skrev dig vist senest til, om du kunne fly min morbror Gregers en skolemester til sine børn, så ville de gerne vide, om du endnu ved nogen; hvis ikke, ved de selv halles en; dog dersom du har hørt om nogen, vil de vel helst have den. Min far er nu Gud være lovet ret vel tilpas, undskylder sig for, [at] han ikke denne gang skriver dig til. Han ville gerne, når der en gang gives årsag til, [at] du skriver hr. Mogens Kaas til, du da derhos ville takke ham for alt det gode, han gør min far og mor, thi han er nu hel fin og gør dem meget godt. Jeg vil hermed, gode bror, trolig til sjæl og liv have dig Gud befalet med tusind gode nætter, [som] vi alle ønsker dig.

Nyborg, den 20. juli anno 1645. Elisabet Kragh.

[P.S.] Min hjerte bror, gør vel og hilsen mig søster Anne Rosenkrantz med 1000 gode nætter; hun kender vel min flittighed i skriven så vel som jeg kender hendes, derfor har hun mig vel ufortænkt for, [at] jeg ikke skriver hende til«.

Uden at fornærme nogen tør man vel slå fast, at der ikke er tale om nogen uforglemmelig skrivelse, men hvor mange breve er det?

Det var en kær hilsen, og Otte blev glad for at få den, siden brevet ligger i hans privatarkiv den dag i dag. Og der er da også detaljer i brevet, som vi med interesse kan notere os. Elisabeths jyske tonefald kan endnu høres, såvel i ord som »halles«, der betyder halvvejs, som i den noget særprægede formulering af »hils Anne« (Ottes forlovede, som han nogle måneder senere blev gift med). Andre udtryk er derimod fælles gods; det gælder det noget gammeldags »ISM« – *Iesus Salvator Mundi* – som forlængst afdøde kansler Christen Friis for eksempel altid indledte sine skrivelser med, og det gælder også det fortryllende ønske om de tusinde gode nætter.

Den 20. juli 1645 fik også Elisabeths bror Kjeld tid til at skrive til Otte, og med dette brev får vi tag i et brudstykke af en korrespondance, der nok af de fleste i dag læses med ulige større interesse – trods det tungere, men også for tiden mere typiske sprog:

»H[jerte] kære bror. Af din skrivelse, som mig i denne uge leveret er, har jeg erfaret, hvorledes de på Bornholm sig anstillet har, forhåbes det med det første dem til lidet gode skal komme, når Vorherre vil give os fred og rolighed igen. Vore kommissærer har med de svenske været forgangen uge tvende gange ved Brömsebro; har dog ej mundtlig talt med hverandre. I morgen skal vi mødes igen, og dersom bededagene i denne uge ej indfaldt, håbede jeg, [at] vi da eller i det seneste i tilkommende uge skulle få en ende på vore traktater og komme hjem med fred, endog ingen af os havde troet, at enden skulle for riget vorde så besværlig, eftersom alting i begyndelsen bedre udså. Men nu, såvidt jeg kan formærke, da bekommer svensken til ejendom Gotland, Øsel og Jämtland, og til pant på 6 års tid Halland, medmindre endnu noget forandret kan blive. De hollænder har endnu intet skriftligt sluttet med vore; befatter sig og aldeles intet med traktaterne eller vores møder. Nu Gud befaler jeg dig og alle gode venner i vold.

Af Christianopol den 20. juli 1645. Din hulde B[ror] A[ltid] Kield Kragh.«

Med dette brev er vi havnet i begivenhedernes centrum. Vel skete der intet afgørende denne dag – og kun derfor var søndagen at sammenligne med enhver anden – men tiden, månederne forud og ugerne derefter, står endnu som det store vendepunkt i Danmarks nyere historie: fra da af gik det tilbage – i hvert fald når det gælder landets størrelse.

Dette er ikke stedet for en udførlig skildring af denne såvel som nogen anden del af Danmarks almindelige historie. Blot mindes her om, at svenskerne under general Torstenssons ledelse i de



Brevmodtageren Otte Krag (1611-66) og hans hustru Anne Rosenkrantz (1619-88), malet af ukendt kunstner i 1649; af brevskriveren Elisabeth Krag findes ikke portræt. Otte Krag var blevet kancelliets øverste sekretær – svarende til stillingen som departementschef i dag – i januar 1645. Godt otte år senere blev han rigsråd, men beklædte tillige lensmandsposter, bl. a. i Riberhus len. Otte Krag er især kendt, fordi han med stor fasthed forsvarede sine standsfællers interesser under statsomvæltningen i 1660.

sidste uger af 1643 havde besvaret Christian 4.s årelange chikaner med et angreb fra syd, besættelse af Jylland og krig i Skåne, indtil kongen i december 1644 måtte bekvemme sig til at forhandle fred. Den 8. februar året efter mødte kommissærerne og deres sekretærer – heriblandt Kjeld Krag – op i Christianopolovre ved Kalmarsund, lige syd for grænsen til Sverige. Forhandlingerne ved det nærliggende Brömsebro blev langvarige og besværlige. Endnu den 20. juli håbede Kjeld, som det ses, på tåleligere fredsbetingelser end der blev tale om, da fredstraktaten endelig sluttedes den 13. august. Ikke blot Gotland, Øsel og Jämtland, men også Härjedalen gik tabt for Danmark, og Halland måtte pantsættes for hele 30 år.

For postvæsenet skulle freden i Brömsebro også komme til at danne et vigtigt skel, og det ikke blot på grund af aftalens fæmøse paragraf 20, der for første gang gør postforhold til genstand for traktatmæssige aftaler mellem Danmark og udlandet. Af endnu større vigtighed er det, at man først nu i bredere kredse finder tilløb til overvejelser om postens fremtid.¹

Den anonyme post

Forestiller vi os foreløbig, at begge disse breve blev modtaget med posten i København, er der god grund til en slags indledende status. For Otte Krag ville postvæsenet have markeret sin store – for ikke at sige vitale – betydning for ham og for samfundet ved at gøre det muligt for Kjeld at få et brev som det gengivne bragt fra Christianopol til København. Og det er sikkert korrespondance af lignende art, der for os i nutiden gør et velfungerende postvæsen til en af de væsentligste faktorer i et moderne samfund. Det skal også indrømmes, at det er sådanne synspunkter, der mest vil skinne igennem i den følgende gennemgang af P&Ts historie. Men lige så vigtigt er det at påpege, at for breve som Elisabeths har postvæsenet haft en indflydelse, som næppe kan overvurderes. Det har gennem sin hele historie bragt mennesker, som ellers havde få eller ingen muligheder for at vedligeholde en forbindelse, i kontakt med hinanden. Intet har vel spillet en større rolle for, at vi i dag føler os som, er ét folk. De politiske skrivelser og forretningsbrevene skulle nok være nået frem på en eller anden måde, selvom det havde kostet noget mere, men de fordringsløse breve fra en kær ven? De er produkter af postvæsenets oprettelse.

Herved er vi imidlertid fremme ved en beklagelig kendsgerning, som kendetegner næsten alle breve fra de første par hundrede år af postvæsenets historie. Vi ved sjældent med sikkerhed, om de overhovedet er ekspederet med posten. De kom frem; de ligger der jo endnu i modtagernes arkiver, hvad enten det drejer sig om offentlige myndigheders eller privatpersoners. Men kun undtagelsesvis er de forsynet med påtegninger, der viser hvordan de er kommet frem. Ingen stempler – endsige frimærker – eller andre »fingeraftryk« afslører identiteten af overbringeren. Postbudet er gennem hele 1600-tallet en meget anonym person.

Man kan med noget besvær finde mange værdifulde oplysninger herom i de kongelige breve, ikke mindst i den berømte samling, Christian 4. efterlod sig. Der er både vigtige udtalelser om postvæsenet – som naturligvis citeres senere – og f. eks. en notits som denne, meddelt Ulfeldt den 16. april 1640: »[Postbud] Jens Kansler er død og begravet i dag«. Intet var for ubetydeligt for kongens opmærksomhed.²

Derimod er der eksempelvis ikke mange oplysninger at hente i Otte Krags arkiv, selvom det er blandt tidens største og i øvrigt mærkeligt ved, at næsten alle brevene er fra 1645. Elisabeths brev er med nogen sandsynlighed afgået med den ordinære post. Hun nævner det ganske vist ikke, men forbindelsen fra Hamburg over Fyn til Sjælland og København var genetableret efter den svenske

besættelse. For Kjeld var problemet større. Landskaberne øst for Øresund blev fortsat holdt besat, fordi de muligvis skulle indgå i et pant til Sverige for fredsbetingelsernes overholdelse, og det gjorde det vanskeligt for den skånske post at komme frem. Den 5. august meddeler Kjeld, at når han ikke mere skriver så tit, skyldes det, at kun soldater nu kan komme igennem til København. Da de imidlertid var højst upålidelige og lod brevene »bortkomme«, havde han betroet dette til en mand, der alligevel stod for at skulle rejse.

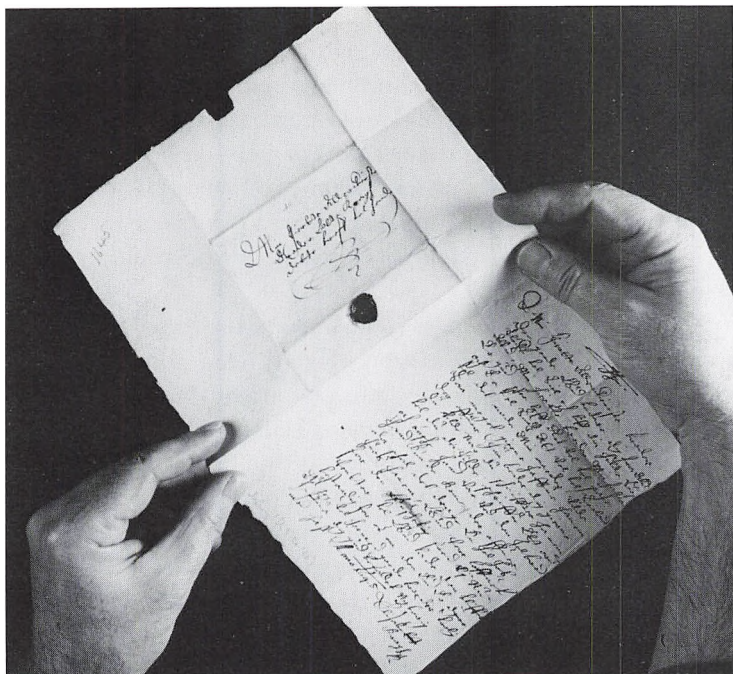
Endelig var der den noget kaotiske postgang til udlandet. Den strejfses i breve fra en tredje bror, Mogens Krag, som 19 år gammel opholdt sig i Paris i foråret 1645 for at uddanne sig til soldat. Med stort besvær må vi tro, siden han i et brev af 6. juni beklager sig over, at han »endnu ikke har lært at ride, ej heller synderlig at fægte« – dog mente han sig nu i stand til med det første at rejse til krigsskuepladsen i Flandern. Dette brev sendtes til handelshuset Marselis & Berns i Hamburg, som videreekspererede det, mens Otte omvendt fik besked om at adressere sine skrivelser til en Dirch van Dans, »thi han skal altid vide, hvor jeg er at finde«. Det var dog åbenbart ikke tilfældet, for den 19. juni var faderen blevet klar over, at Mogens ikke havde modtaget syv eller otte breve fra familien. »Hvilket Gud véd mig meget underligt forekommer og giver mig sælsom betænkning«, betroede han Otte og ønskede naturligvis Mogens hjem.

Der blev altså skrevet breve, mange breve, til glæde og besvær for de enkelte landes postvæsener. Niels Krag attesterer det her, og Elisabeth gjorde det for så vidt også med sin undskyldning til Anne Rosenkrantz: »Hun kender vel min flittighed i skriven, så vel som jeg kender hendes, derfor har hun mig vel ufortænkt for, [at] jeg ikke skriver hende til«. Det var blevet så let at skyde den sag ud til næste post.

»ganske venlig tilskrevet«

Er der ikke meget konkret om postgangen i brevene til Otte Krag, er de i en anden henseende meget oplysende. Det gælder deres udseende. I det foregående er de blevet omtalt som *kilder* til postens historie, men de er tillige i sig selv genstande eller *levninger* fra fortiden; deres ydre er for os akkurat så vigtigt som indholdet. For vort anonyme postbud i 1600-tallet var det selvsagt af endnu større betydning.

Efter at have skrevet sit brev måtte Elisabeth først vente på, at blækket blev tørt. Hun kan have fremskyndet processen ved brug

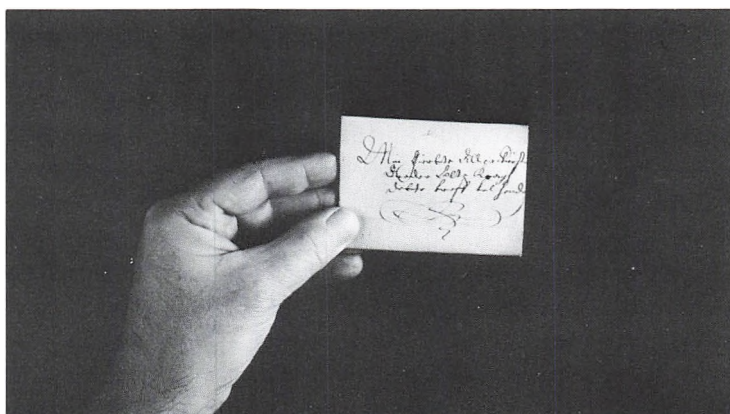
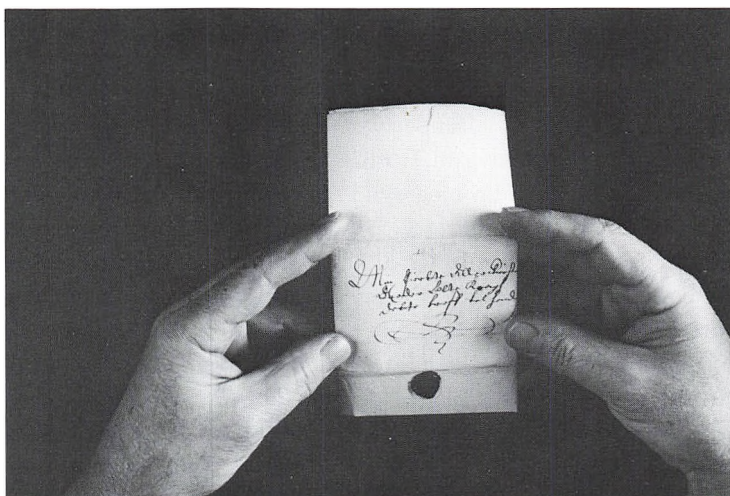
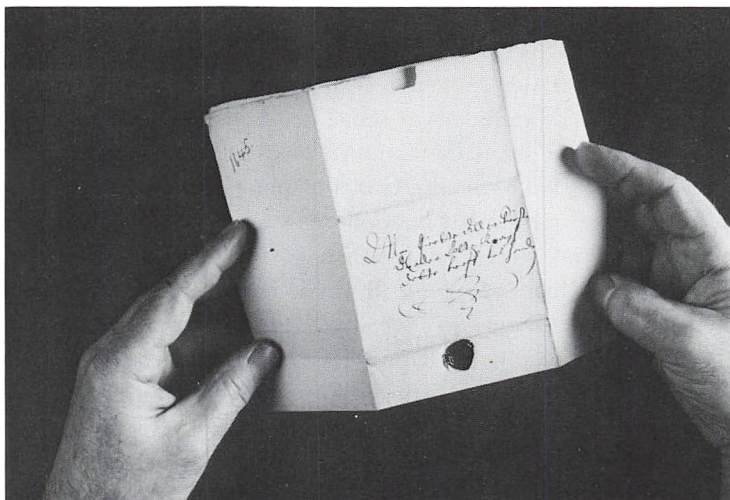


Ei af Elisabeth Krag's breve til broderen i København fra 1645. Brevet har naturligvis været foldet tidligere, så de skarpe knæk i arket fandtes ikke, da skrivelsen var ny. Men linierne støtter forståelsen af, hvordan man i 1600-tallet normalt foldede sine breve, som demonstreres på på denne og den følgende side.

af sand; træpapir kendtes ikke. Brevet skulle derpå lægges sammen. Hun havde brugt et såkaldt halvark af den sædvanlige størrelse, ca. 31 gange 20½ cm, men allerede foldet det på midten, så der var fire sider at skrive på, selvom hun foreløbig kun udnyttede de to. Nu lagde hun det med forsiden opad, bøjede den øverste og nederste del ind mod midten, gentog manøvreren med højre og venstre del, og havde så en lille »pakke«, som ikke røbede sit indhold, og som var parat til at blive endeligt lukket. Andre og vist de fleste skrev på arkets ene side, altså på højkant og uden forudgående foldning, men sammenlægningen skete på samme måde; dog blev det lukkede brev normalt noget større, ca. 8-9 gange 12-19 cm mod Elisabeths 6½ gange 9½. Også andre foldeprincipper blev brugt – som det vil fremgå af illustrationerne – for eksempel den særprægede diagonale. Nogenlunde øvede personer kunne vel klare dette uden brug af hjælpemidler, men de fandtes. Christian 4., der var ekspert på området, fik lavet, hvad han i ordren til drejeren på Frederiksborg kaldte for »et tingest af elfenben, som man bruger til breve at lægge sammen«.³

Den endelige lukning var i de fleste tilfælde ensbetydende med forsegling, selvom enkelte andre metoder kendtes. I nogle tilfælde røber slidser eller gennemskæringer, at man har brugt noget, der kan sammenlignes med vor tids »soldater«, hvorimod det vist er

På det endeligt sammenlagte brev forside oplyste Elisabeth Krag postbudet om, at »Min hiertte Allerkiereste Broder Otte Krag« skulle have »dette bress til hende«. Andre »udskrifter« på breve til Otte ses på samlingen side 12. bl.a. Kjelds med adressen på fransk, hvor det dog tillige anføres at hans »meget kære og højtærede bror, Majestætens øverste sekretær«, var at finde i København. De to skrivelser i midten på denne side viser det diagonale foldeprincip (øverst) og det sammensyede brev (nederst). Endelig ses nederst til højre et brev fra Erik Krabbe, hvor pladsen er udnyttet maksimalt på et halvark, som i øvrigt er foldet på sædvanlig vis.



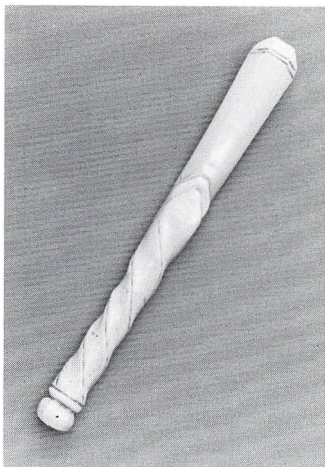
temmelig enestående, når vores samling rummer et brev, der omhyggeligt har været syet med nål og tråd langs alle fire kanter. Tidligere havde den indvendige forsegling med voks været den almindeligste. Materialet var ifølge den nedenfor nævnte håndbog bivoks, som smeltedes sammen med terpentint i forholdet 1 pund voks til 3 lod terpentint. Under afkølingen dryssedes pulveriseret spanskgrønt i, mens man omrørte, »som bondekongen rører hendes melgrød, så fås der kostelig voks«.4 Det var derfor et stort fremskridt, at man nu i nogle år havde kunnet købe færdig segllak, som lukkede brevene udvendigt og mere forsvarligt, og som gjorde det lettere at mærke brevet med en signet. Disse personlige stempler var endnu små, så det er ikke ualmindeligt at se et større brev forsynet med flere – oftest røde eller sorte – segllukker. Siden, da signeterne blev større og lakken billigere, var ét nok.

Formodentlig var brevet forud blevet forsynet med sin forpostvæsenet vigtigste del: adressen, eller som det dengang hed, udskriften. Uden på sit brev til broderen skrev Elisabeth blot: »Min hjerte allerkæreste bror Otte Kragh; dette brev huldelligen tilskrevet«. Et andet og nok så typisk eksempel på en brevudskrift fra en knap så nærtstående afsender var formet således: »Ærlig og velbyrdig mand Otte Krag til Trudsholm, Kongl. Majestæts øverste sekretær, min kære bror og synderlig gode ven, ganske venligt tilskrevet«. Adressen var *ikke* Trudsholm – det var som nævnt blot hans fædrene gård – men at han skulle opsøges i København, fremgår ikke af brevene. Derimod var afsenderen omhyggelig med at få titlerne med, og endnu mere karakteristisk for tiden var eftersætningen »ganske venligt tilskrevet«. Man kunne fristes til at tro, at der var tale om en forløber for vor tids rudekuverter, men påskriften skulle forstås ganske bogstaveligt, og der var da heller intet i netop dette brev, der kunne forurolige Otte Krag. Der var et helt spekter af disse formularer. En underordnet person skrev »ydmygeligt tilskrevet«, Kjeld kunne finde på at skrive »broderligt tilskrevet«, og det kunne andre af Ottens jævnbyrdige for den sags skyld også. Man må nemlig ikke lægge nogen vægt på de slægtskabsbetegnelser, der anvendtes; de er blot tomme høflighedsudtryk. Men når Palle Rosenkrantz' enke forsynede sit brev med tilføjelsen »ganske sørgeligt tilskrevet«, lå der virkelig sorg bag. Manden var netop død, så her er faktisk tale om en forløber til en senere opfindelse, den sortrandede konvulut.

For dem som stod vaklende over for spørgsmålet om den foreskrevne, korrekte titulatur på et brev til en fremmed, havde der siden 1624 været hjælp at hente i en ganske ny håndbog. Tilsyneladende ved et af de mærkelige sammentræf, som historien af og til rummer, havde en foretagsom præst og forfatter, Niels Held-

Niels Heldvad (1564-1634) var præst, men beskæftigede sig med mange gøremål ud over de rent kirkelige. Han virkede bl.a. som hofastrolog og udgav almanakken i en længere årrække. Desuden producerede han flyveblade (Relation om den skrækkelige og forfærdelige storm og vandflod ... ved Vesterhavet 1615, m.fl.), historiebøger og den her omtalte formularbog. I nutiden ville han være blevet »mediemenneske«. Stikket er fra 1619 og er signeret H.P.





»Tingesten« af elfenben, »som man bruger til breve at lægge sammen«, skulle drejeren på Frederiksborg ifølge kongens ordre i 1634 gøre »noget krum, på det man desbedre dermed kan stryge«. Enten har drejeren siddet befalingen overhørig, eller der er tale om en anden af Christian 4.s brevglattere. En senere tradition vil vide, at kongen selv har drejet den. Noget, der kunne minde om et lignende redskab, stikker op af posen på Gijbsbrechts' maleri side 14.

vad, udgivet *En Ny oc Skøn Formular Bog* selvsamme år, som regeringen forberedte sit nye postvæsen.⁵ Med et overdådigt udvalg af eksempler fik den tålmodige brevsriver forklaret, hvad der skulle stå på breve til kongen, til dronningen, Rigsrådet – hvert enkelt medlem – rentemestre, lensmænd, biskopper, præster, etc. etc., helt ned til borgere og bondefogder – men ikke bønder! Standsamfundet fejrede triumfer, en biskop er »ærværdig, hæderlig og højlerd«, men en præst kun »ærværdig, hæderlig og vellærd«. Og for at undgå enhver misforståelse er eksemplerne fuldstændige. Man fik ikke kun at vide, hvordan en tolder skulle tituleres, men en grydeklar servering som: »Ærlig og velagt mand, Jørgen Hock, Kongelig Majestæts tolder og borger udi Svendborg, min kære svoger og besynderlig gode ven«. For det nye væsens publikum har det været en ganske nyttig bog.

Døde breve?

For postbudene var håndbogens værdi mere tvivlsom. Allerede i det første udkast til forordningen om postvæsenet havde ophavsmændene strejft problemet med den fyldestgørende udskrift. »Såfremt det befindes noget brev af misforstand at være ilde adresseret, da skulle postmestrene ved deres ed være forpligtet det at skaffe til rette uden nogen videre løn«, hed det, og det tilføjedes i næste paragraf, at for »sådan at forekomme, skal uden på hvert brev tegnes, hvorhen det skal«. ⁶ Dette påbud til kunderne kom imidlertid ikke med i den endelige forordning i 1624, og det kunne derfor gennem en længere årrække være noget af et mysterium, hvor brevene egentlig skulle hen. Måske afsløredes det ved omhyggelig gennemlæsning af de endeløse tirader, der i værste fald kunne udfylde hele brevets forside, måske – som i et par af de nævnte eksempler – ikke. Retfærdigvis må det dog indrømmes, at brevene til Otte Krag også rummer eksempler på en skik, som fra nu af blev stadig mere almindelig, at bynavnet blev placeret for neden og skrevet med en større skrift og eventuelt med streg under. Men først langt senere fandt man på at erstatte de mange titler med et beskedent »S.T.«, der står for *Salvo Titulo* og betyder »med udeladelse af titulaturen« – og dermed slap afsenderen jo også for at gøre sig pinligt bemærket ved at bruge et forkert ceremoniel.

Men afsenderen kunne tilsyneladende med vilje gøre livet surt for de arme postbude. Kjeld Krag er et eksempel på den moderne unge mand, som gav sit brev et ekstra pift ved at forsyne det med adressen: »A Monsieur Ottho Kragh, Premier Secret. de sa Ma-

jest., mon tres cher et treshonore frere a Copenhague« – og det skønt brevet blev postet i Malmø. En endnu større gene var det dog, at afsenderadresse endnu var et helt ukendt fænomen. Den meget seglkyndige kunne muligvis identificere ham ad den vej, mens titulaturen kun ydede et beskedent spor. Slægtskabsangivelsen var som nævnt kun formel, men der var forskel på fraserne uden på et brev fra en standsfælle og på dem, der måtte bruges af én af lavere byrd eller af kongen selv. Hvilket tør være forklaringen på, at Christian 4. undertiden brugte en stråmand, når han skulle have en skrivelse sikkert igennem til sin resident (ambassadør) i Stockholm. Et brev fra lensmanden på Kronborg afslørede sig ikke så tydeligt som et fra kongen selv.⁷

At breve under sådanne vilkår kunne forfejle deres mål, siger sig selv. Og målet var posthuset i den by, hvor adressaten opholdt sig, for man har næppe nogensinde taget den tåbelige bestemmelse alvorligt, som findes i postforordningens paragraf 20: at budet på sin rejse gennem landet personligt skulle opsøge hver enkelt modtager i de byer, han rejste igennem, og udlevere brevene til dem.

Selv fra det lokale posthus kunne der ske fejludleveringer på grund af mangelfuld adresse. Fra en noget senere tid kendes et eksempel fra Odense. Her henvendte i 1713 rådmænd Hans Povlsens tjener sig til postmesteren og bad om at få udleveret det brev, som ifølge kartet – den udhængte liste over ankomne breve – skulle være sendt til hans foresatte. Da det ikke var til at finde, mente postmesteren, at det måtte have været til en anden Hans Povlsen. Ved den tredje henvendelse derom fik tjeneren det svar, at »han skulle hilse rådmænd Povlsen og sige ham, det var længe siden, at han forkom hans eller nogen andens breve, og brevet var afhentet, såsom der var flere, som hed Hans Povlsen«. Hvorpå postmesteren triumferende meddelte, at han netop i disse dage havde en logerende ved navn Hans Povlsen! Til ham var det dog ikke udleveret. Nogle dage efter dukkede brevet så op, og det viste sig da, at det faktisk var adresseret »Til rådmænd og købmand Hans Povlsen udi Odense«, og af dem var der trods alt kun én.⁸

Med større eller mindre besvær og på trods af alle odds imod sig lykkedes det dog for posten at ekspedere de aller fleste af disse velcamouflerede forsendelser – tør vi da formode. Og restgruppen, det, der i vore dage kaldes »døde breve«? Ja, de er vel blevet liggende på posthuset, eller de blev sendt til »hovedpostkontoret« i København. Virkelige oplysninger om åbning og returnering til afsenderen foreligger i hvert fald ikke fra denne tid. Det ville næppe heller have kunnet løse alle problemer, for signaturer kunne være lige så ulæselige dengang som nu. Senere, da aviserne for

alvor slog igennem, støder man på annoncer fra byens postmester, hvori han bekendtgør at have de og de uafhængte breve liggende. Men i 1600-tallet kunne han blot håbe på, at publikum efterhånden lærte at skrive adresser, der ikke var bestemt for en personlig budbringer, men et – også for afsenderen – anonymt postbud.

Familien Krag

Efter nu at have læst nogle familiemedlemmer af adelslægten Krag over skulderen i denne indledning til *P&Ts historie* kunne det afslutningsvis være på sin plads at tilføje nogle bemærkninger om disse ihærdige brevskrivere. De dukker op ved sjældne lejligheder i det følgende, men har dog ingen egentlig tilknytning til væsenet. Elisabeth blev i 1646 gift med en ganske ukendt Hans Juul til Stårupgård, og man ved end ikke, hvornår hun døde. Kjeld arvede Trudsholm efter sin far og byggede den endnu bevarede herregård. Og Mogens fortsatte sin militære karriere og gjorde sig smukt bemærket herhjemme og i Norge. Hvad der er nok så interessant i denne forbindelse er dog, at han i 1675 blev far til en pige, som blev døbt Dorothea Krag. Hun spiller en central rolle senere i denne bog.

Også Ottens veje krydsede postens ved et forunderligt sammenstød. Sammen med brevet fra Mogens i Paris fulgte en opfordring fra den omtalte købmand Berns i Hamburg, dateret 20. juni. Heri blev Otte Krag bedt om at tage sig lidt af Berns' tyske »tjener«, som – åbenbart for første gang – skulle besøge København, hvor han som et andet postbud skulle overrække Christian 4. en guldprøvenål. Denne tjener hed Paul Klingenberg. Også han skulle blive en nøgleperson i det danske postvæsens historie.

En Ny oc Skøn

Formular Bog/

Som indeholder / huorle-
dis mand skal forstaa / nytte oc bru-
ge / de Latiniske / Juristiske / Judske- Tydske
Gloset oc Vocabula, som nu haff oss
oc komme i brug.

Derneft/

Huorledis mand paa atskil-
lige maner / skøn / artig oc Netho-
rist / allehonde Bressue / Missiver oc Con-
tracter, gandske zierlig kand dicte /
siile oc skriffue.

Alle unge Personer / som nogen tid
acte at excellere oc forfremmis i Skriff-
nestuer / til Tieniste / Nytte oc Gaffn /
Nyligen fremsæt /

Aff

NICOLAO HELDUADERO.

Prentet i Kiøbenhaffn /
Aar 1624.

Titelbladet til den første udgave af Niels Heldvads nye og skønne formularbog, prentet i København 1624. Som det ses tilhørte den en tid en mand med det gode borgerlige navn Knud Christensen; nu er den på Det kgl. Bibliotek.

En ny og skøn formularbog

Niels Heldvads formularbog fra 1624 indeholder naturligvis mere end blot anvisninger på, hvordan man korrekt adresserede – det fremgår alene af, at den er på ikke mindre end 268 sider. Hans væsentligste ærinde var at lære folk at sætte »skønne, artige og retoriske« breve op. Til den ende udviklede han omhyggeligt, hvordan et rigtigt brev bestod af 5 parter, hilsen, indledning, substans, høn om gensvar samt taksigelse, og hver del var ledsaget af talrige eksempler. Om Elisabeth og hendes søskende brugte bogen, ved vi ikke, men senere generationer af brevskrivere kendte og brugte denne eller lignende formularbøger i vid udstrækning. Når den formfuldendte skrivelse i 1700-tallet skulle udvikle sig til en litterær udtryksform, en ny kunst- art, er det på en vis måde Niels Heldvad, der lagde grunden. Han var den første herhjemme, der udgav et hjælpemiddel af denne art.

Det var imidlertid ikke forfattere af privatbreve, Heldvad især henvendte sig til. Han koncentrerede sig om det nyttige og gengav f. eks. skrivelser, der kunne være såre praktiske at have ved hånden for folk, der sjældent henvendte sig til det offentlige. Bogen indeholder således en yderst anvendelig formular for affattelsen af bønsskrifter med anvisning på at »beklage sig og sine elendige vilkår«. Men først og fremmest skulle den være til gavn for »alle unge personer som nogen tid agter at *excellere* og forfremmes i skrivestuer til tjeneste, nytte og gavn«.

Med skrivestuer tænkte han rimeligvis især på dem, der fandtes inden for lokal- og centraladministrationen. Ligeledes kan det antages, at han, der selv var borgerligt født, nærmest henvendte sig til den fremadstræbende ungdom af hans egen stand. De kunne vel endnu sjældent håbe på federe stillinger i de adelsdominerede centrale regeringskontorer, men på godserne og i lensadministrationen har mulighederne været til stede. Og der var bevægelse i standssamfundet. Den voksende efterspørgsel på professionelt kontorpersonale gjorde det muligt for selv en Henrik Müller at nå til tops, inden »adelsvælden« var brudt. Niels Heldvad har sin del af æren for, at de unge borgerlige stod parat, for bogen blev en bestseller. Allerede året efter kom anden og forøgede udgave og siden fulgte flere oplag.

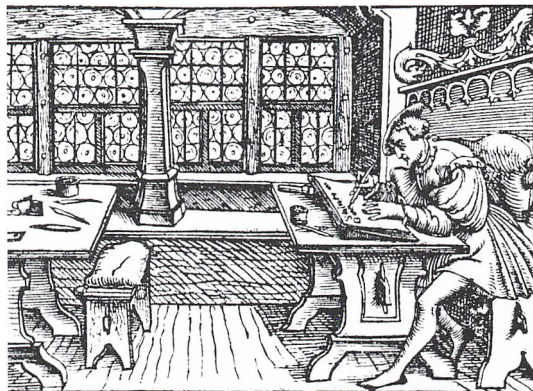
Alt dette var såvel en følge af som en forudsætning for de forandringer i samfundet, der fandt sted i de samme år. Statens behov for dygtige administratore fulgtes hånd i hånd med behovet for flere penge. Og da de sædvanlige indtægtskilder – krongodset, byskatterne og tolden m.v. – ikke uden en ekstra indsats lod sig malke for større ydelser, måtte man dels udskrive stadigt flere skatter og dels med langt større effektivitet overvåge, at det, der skulle ydes

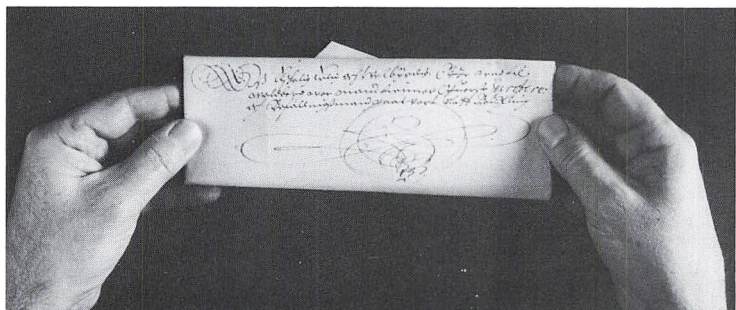
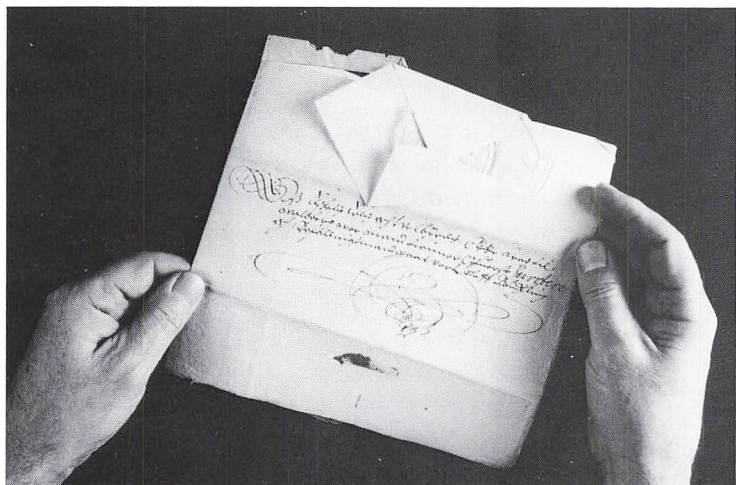
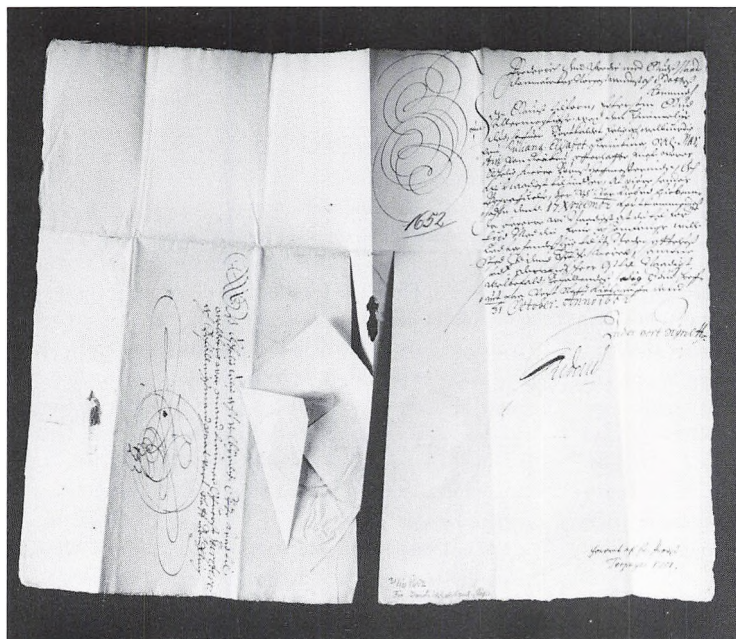
kongen, også virkelig kom ind. Tiden herskede, og afkommet blev skattestaten.

De unge veluddannede mænd – og en yderst sjælden gang kvinder og i dette tilfælde altid enker – gik derfor ind i stats tjenesten som toldere eller andre skatteopkrævere. Og de tog sig af skrivearbejdet, for hele denne yderst materielle interesse for borgernes ve og vel måtte naturligvis medføre en stadigt voksende strøm af korrespondance, lige fra kongens skattebreve om, hvor meget han havde brug for *denne* gang, til undersåtternes bønsskrifter, der beskrev sammes elendige vilkår. Dette krævede så atter unge mænd – måske ikke helt så veluddannede som fysisk veludrustede – der kunne bære kongens breve ud og, når det nu skulle være, undersåtternes ind.

Der er en nøje indbyrdes sammenhæng mellem alle disse tilløb til samfundsforandringer, hvoraf oprettelsen af et postvæsen blot er en enkel, og flere fulgte i kølvandet som ved en kædereaktion. Magthavernes behov for et distributionsorgan fulgtes af et stadigt mere varieret udbud af andet og andres materiale til formidling. Og da postvæsenet så var kommet og kunne honorere alle disse ønsker, opstod nye medier, der havde distributionsmulighederne som forudsætning, og som selv påvirkede den samfundsudvikling, der havde skabt dem. I det følgende kapitel skal nogle af disse medier kort præsenteres, såvel de håndskrevne som dem, der gjorde brug af den endnu unge trykkes teknik.

Et tysk interiør med en skriver fra midten af 1500-tallet. Manden er adelig og har formodentlig fået en uddannelse, der gjorde en formularbog overflødig. Så længe arbejdet bestod i at kopiere breve kunne bogen også undværes, men unge danske borgersønner har brugt den, når de skulle i lag med mere krævende opgaver.





Sammenlægningen af et kongeligt missive til Otte Krag fra 1652. Som ved demonstrationen side 20-21 er brevet i forvejen foldet, og det ses tydeligt, at metoderne var nogenlunde ens. Dog foldedes missivet kun én gang på den lange led, så det efter forsegling var åbent i den ene ende. Desuden skar man en slids i den øverste flap og stak den nederste ind gennem slidsen (billedet i midten). Endelig blev brevet noget større end flertallet af privatbrevene, nemlig ca. 8 gange 20 cm. De »åbne breve« (se s. 30) blev »alene med en konvolut ... ombeseglet, med navne og titler, som de bliver tilskikkede«, som det hed i en instruktion til kancelliets embedsmænd.

Breve og tryksager

Mens vi i virkeligheden er ret dårligt underrettet om arten og mængden af de breve, som lokal- og lensadministrationen afsendte i løbet af et år, er betingelserne adskilligt bedre, når det gælder de centrale regeringsorganer. Der er på denne tid tale om tre eller måske snarere fire, idet også kongens mere end 3000 egenhændige skrivelser ofte indeholder beslutninger eller ordrer af en art, der rettere burde være ekspederet gennem et af kancellierne. Dermed havde han og det af ham selv ledede »Kongens eget kammer« en stilling, der svarede til centraladministrationens, skønt netop Christian 4. nok skulle vide at hævde sin og kammerets uafhængighed.

Blandt de egentlige regeringskontorer havde rentekammeret, hvor statsindtægterne forvaltedes, en betydning, som tør sammenlignes med et nutidigt finansministeriums, også selvom vigtige dele af finansvæsenet bestyredes af kongens kammer eller decentralt. Der var dog den ejendommelighed, at rentekammerets personale ikke havde kompetence til på egen hånd at udstede breve; alle dets skrivelser skulle principielt udfærdiges i kancellierne. Skønt de to såkaldte rentemestre formodentlig trods alt selv har besørget en ikke ringe del af de påkrævede rykkerskrivelser og kvitteringer mv., var de helt centrale ekspeditionskontorer de to kancellier, det tyske og det danske.

I Tyske Kancelli tog man sig af alt, hvad der vedrørte hertugdømmerne og de dele af udlandet, hvor korrespondancen foregik på tysk eller latin. Meget af denne er i tidens løb gået tabt, og det, der er bevaret, har altid været arkiveret efter principper, der gør det yderst vanskeligt at få overblik over, hvor omfattende brevvexlingen var, men der er ingen tvivl om, at især den udenrigspolitiske korrespondance har været kraftigt stigende i Christian 4.s tid. Ikke blot på grund af kongens egne engagementer i Nordtyskland, men også fordi større dele af Europa rykkede tættere på i disse år. Som det senere skal omtales, er det nu, vi får vedvarende repræsentationer ved de betydende europæiske hoffer. 1648 oprettes endvidere et regeringskancelli i Flensborg, som året efter rykkede til Glückstadt, og også det har formodentlig bidraget til væksten i Tyske Kancellis ekspeditioner.

Danske Kancellis administrationsområde var Norge og »bilandene« – dvs. Island og Færøerne – samt hele det nuværende

Danmark med undtagelse af Sønderjylland, og desuden udfærdigede det skrivelser på dansk til udlandet (Sverige og Rusland). Da kancellibrevene indtager en betydningsfuld plads også i postvæsenets historie og dagligdag i 1600-tallet, skal de omtales en kende udførligere end regeringens øvrige breve. Der var tale om to arter af ekspeditioner. De »åbne breve« var rettet til alle landets borgere i almindelighed og var i bogstaveligste forstand åbne. Når de skulle afsendes, blev de lagt i kuverter.⁹ Derimod behandlede de »lukkede breve« eller »missiverne« nogenlunde som de tidligere omtalte privatbreve. Missiverne blev stilet til enkeltpersoner eller mindre grupper, for eksempel en købstads styrelse. Kladderne til disse skrivelser indførtes i to rækker kopi-bøger, kaldet henholdsvis registre og tegnelse.

Antallet af ekspeditioner udgjorde ca. 500 årligt i 1570'erne, stigende til over 2000 i 1630'erne, men det må erindres, at en ekspedition af et åbent brev ofte bestod i afsendelse af et halvt hundrede næsten enslydende breve. I 1624 var rekorden – såvidt det kan afgøres ud fra de mangelfulde påtegninger i kopibøgerne – 70 eksemplarer af en enkelt skrivelse, og sammenlagt har årets 1239 kendte »journalnumre« formodentlig resulteret i ca. 4500 breve.¹⁰ Knap så tydelig er udviklingen aftegnet i antallet af ansatte i kancelliet, men bureaukratiseringen har givetvis stillet stadig større krav til distributionspersonalet. Ganske vist blev en del breve – bestallinger, pas, etc. – afhentet eller udleveret mod gebyr, og andre skulle kun omdeles i København, men hovedparten skulle dog ud til alle landets byer og len.

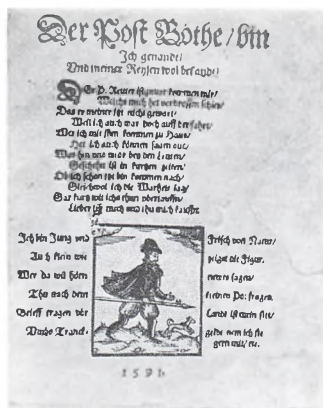
Forordninger, flyveblade og aviser

Men der var også brug for at få trykte skrifter sendt ud. Foregangsmand på dette område som på andre var Christian 2. Hans åbne brev om vrug fra 1521 menes at være den første trykte retsfor-skrift, og den skulle være publiceret både på dansk og latin i flere tusinde eksemplarer. Det var dog først fra århundredskiftet og især efter 1615, at det blev almindeligt at lade de nyudkomne retsfor-skrifter trykke. Dette år særdiggjordes den såkaldte lille reces, hvori en række ældre bestemmelser samledes i en bog, som naturligvis blev udgivet. Og fra 1616-39, da kansler Christen Friis stod i spidsen for kancelliet, kendes samtidige tryk til 120 af periodens 177 forordninger.¹¹

Regeringen lagde altså stor vægt på at nå ud til borgerne med sine vigtigste regulativer, også før den i 1624 bekvemmede sig til

Trykkekunsten, som blev indført til Danmark i slutningen af 1400-tallet, blev af statsmagten især benyttet til mangfoldiggørelse af love og retsfor-skrifter, den fandt det mest magtpåliggende at få efterlevet. Trykte plakater var billigere at fremstille end de håndskrevne »åbne breve«, og de var mere velegnede til at lade slå op på kirkedøre og andre offentlige steder, så alle, der kunne læse, også fik mulighed for det. Forordningerne udkom som regel i små hæfter, der kunne erliveres af interesserede eller ses hos den lokale præst eller retshjælp, som desuden fore-læste af den fra prædikestolen eller på tinge. Såfremt tryksagerne da i øvrigt blev distribueret; retshistorikeren Poul Johs. Jørgensen mente ligeså, at det i 1500-tallet ofte beroede på rene tilfældigheder, om en lov blev oversendt til landstingene eller ikke. Den viste forordning, et hæfte på fire sider, er fra 1622 og handler om broer og alfarveje. Der vil senere blive citeret fra den.



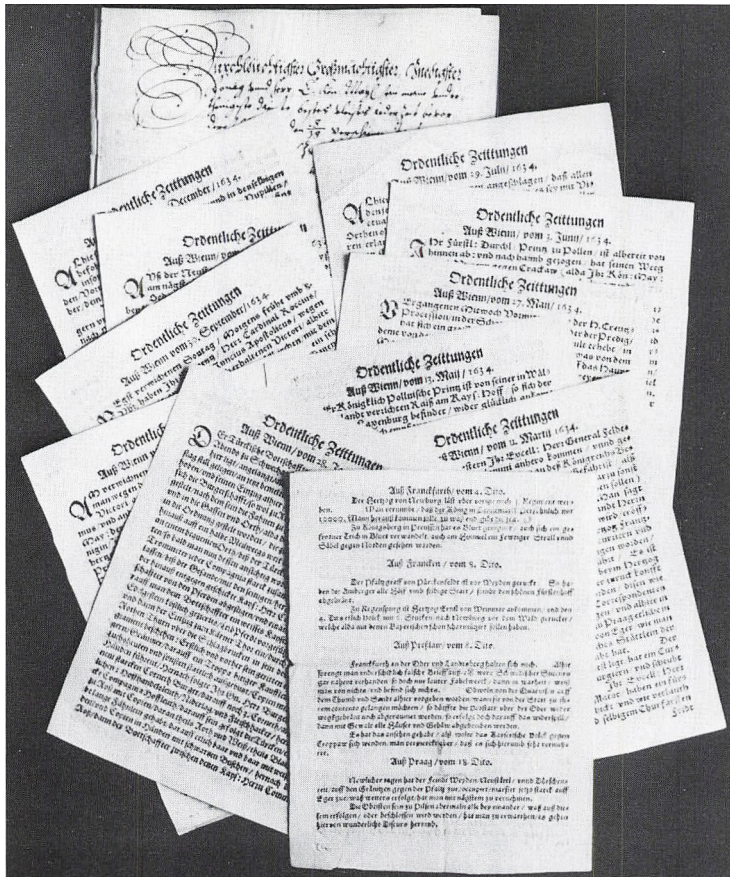


Emnevalget for de private udgivers styveblade spændte vidt, fra »sandfærdige beretninger« om underlige fødsler, en piges bortførelse af en engel i Königsberg og det »ynkelige og såre jammerlige« lynnedslag i Århus domkirkes spir, til de politiske beretninger fra krigsskuepladserne i Europa. De kristnes sejr over tyrkerne var altid godt stof, hvorimod interessen for de »papistiske« anslag dalede i takt med, at de nord- og vesteuropæiske krige efter Gustav Adolfs død i 1632 orienteredes i retning mod det mere nationalt politiske. Mere usædvanligt er det i 1591 at finde et tysk styveblad, hvor en velklædt og bevæbnet herre, fulgt af en logrende terrier, meddeler, at han kaldes for et postbud, og at hans rejser er vel bekendte. Hans ærinde synes at være det, der omtales i de sidste linier: at det er hans skik at bære breve, og at han gerne tager læserens med for passende drikkepenge. Karakteristisk for styveblade i modsætning til aviser er, at de gerne er illustrerede.

at udstede forordningen om postbude. Trykkekunsten kunne imidlertid også bruges til skrifter af en helt anden art, men formålet var det samme: massepåvirkning. Allerede inden trykte forordninger var blevet almindelige, var propagandamaskineriet kørt i stilling. Det noget militaristiske ordvalg skyldes, at det netop var under konflikterne – især med Sverige – trykpresserne arbejdede i døgndrift. Men agitatoriske pamfletter blev også udsendt i indrepolitiske anliggender; vi møder dem for eksempel første gang i forbindelse med Christian 2.s fordrivelse i 1523 og siden i grevsejdens tid.¹² Og selv over for Sverige behøvede en krig ikke at være umiddelbart forestående, for at man herhjemme kunne finde det formålstjenligt at forsøge at påvirke opinionen mod arvefejden.

Distributionen af disse tryksager bød på særlige problemer. Selv efter postvæsenets oprettelse repræsenterede de ofte en art forsendelser, man ikke uden videre kunne betro postbudene, rent bortset fra at postnettet var langt fra så finmasket som påkrævet. Et indblik i proceduren giver en herredagsdom fra 1603. En borger i Helsingør havde afsendt sin tjener til Sverige med post, dels fra ham selv og dels med en pakke breve til biskoppen i Linköping fra dennes søn, der studerede i Leiden og som havde betroet den hollandske udsending i Helsingør at få pakken videreekspereret. Denne fremmede kommissionær havde forinden ladet sig overtale af en vis Anders Colding til at lægge nogle andre breve i pakken fra studenten, men uheldigvis blev disse åbnet i Sverige og viste sig at indeholde smædeskrifter mod hertug Karl, som Gud og hvermand vidste var identisk med kong Karl 9. Det kostede tjeneren 40 daler i bøde og siden et fængselsophold, da han returnerede til Sverige for at skaffe bevis for sin uskyld. I Danmark blev hollænderen dømt til at erstatte tjenerens skade, men de mest interessante detaljer blev ikke berørt. Var biskoppen i Linköping dansk »agent«? Og hvorfor gik Colding fri?

Den virkelige storhedstid for propagandaen var imidlertid svenskekrigene 1657–60. Straks efter krigserklæringens underskrivelse 1. juni 1657 udsendtes trykte propagandaskrifter til de europæiske magter, og i krigenes senere faser benyttede Frederik 3. sig af plakater til udspreddning blandt de svenske tropper i Danmark, som opfordrede dem til – mod en kontant belønning – at gå over til fjenden, dvs. os. Et oplag af disse, som blev trykt af Henrik Gøde i København, bestod af 300 eksemplarer, mens andre lignende skrifter kom i et antal af blot 100 og 150.¹³ Tallene er ikke svimlende, men generalauditør Paul Tscherning, der havde bestilt tryksagerne, fandt dem åbenbart tilstrækkeligt store til, at alle kunne få dem at se.



Aviserne blev bl.a. kendt i Danmark på den måde, at agenterne i udlandet sendte dem hjem sammen med deres rapporter. Disse eksemplarer af »Ordentliche Zeitungen«, som udkom i Wien hver lørdag, blev i 1634 studeret med interesse i kancelliet i København. Man læste sig ved et forlydende fra Frankfurt om, at »Kongen af Danmark skal komme til Perschnitz med 10.000 mand«, hvilket dog næppe havde noget på sig. Christian 4. så af samme grund med skepsis på den nye opfindelse. »Jeg tænker de skriver, som de gerne så det«, hed det f.eks. om en »and« i en udenlandsk avis fra 1623 om en tysk fyrstes død. Men selv han overgav sig 17 år senere. »At man spenderer noget på aviser«, fik Ulfeldt at vide i anledning af en strid om Øresundstolden i 1640, »det er ikke af vejen, thi det vil snart vise sig ud, hvad hollenderne fører i skjoldet«. Det afgørende er her kongens interesse for opinionen; hans tillid til avisernes troværdighed var ikke nødvendigvis blevet større. Når det gjaldt pålidelige nyheder var det stadig sikrest at modtage fortrolige rapporter – som den, der stikker op bag aviserne – eller de såkaldte brevaviser. De er som flyvebladene forløbere for den moderne avis, men hvor flyvebladene behandler et enkelt emne udførligt, indeholder de håndskrevne brevaviser korte nyheder til brug for en eksklusiv kundekreds. Dem havde danske konger abonneret på i årevis. Især er Bugenhagens og flere andres brevaviser til Christian 3. i midten af 1500-tallet kendte.

Ikke blot staten, men også private opdagede mulighederne i at kunne få distribueret deres meninger. Det skete i de trykte og eventuelt illustrerede pamfletter eller *flyveblade*, som de oftest blev kaldt, når de kom i privat regi.¹⁴ Men der er væsentlige forskelle imellem dem og de statslige skrivelser. For det første var pamfletternes formål en formidling af nyheder eller andet læsestof af en art, som kunne forventes at interessere publikum, og for det andet var deres opdukken udsprunget af kommercielle interesser: de skulle sælges. Hertil var postnettet ikke brugbart, de kunne kun distribueres af folk, som kunne modtage betalingen, samtidig med at flyvebladene udleveredes. I København »udråbtes de på alle gadehjørner« af bogtrykkernes eller forlæggernes drenge, og i provinsbyerne og på landet blev de forhandlet af bladsælgere.

Under én forudsætning kunne det kommercielt udgivne nyhedsblad dog blive en artikel, der var egnet til forsendelse med posten. Såfremt det nemlig udkom med en vis regelmæssighed,

blev problemet med betaling for hvert enkelt eksemplar reduceret til et spørgsmål om at foretage en afregning for eksempel én gang årligt. Og kunne sælgeren oven i købet opnå, at postvæsenet medvirkede ved denne opkrævning, var alle forhindringer ryddet af vejen for, at flyvebladene kunne udvikle sig til *aviser*. De ældste aviser er som følge heraf jævnaldrende med eller få år yngre end postvæsenet. Herhjemme fik bogfører Joachim Moltke og bogtrykker Melchior Martzan et fælles privilegium på at trykke danske og tyske aviser i juni 1634 – altså mindre end ti år efter forordningen om postbude – men i hvilket omfang de benyttede sig af privilegiet vides dog ikke, da vistnok intet eksemplar af deres avis er bevaret. Noget større succesforetagende var det næppe. Avisen har i omtrent hele sin tid måttet kæmpe med et troværdighedsproblem. »Når jeg«, skriver Jens Bircherod i sin dagbog for 1660, »vidste at sige: Nu kommer posten, da fallerede [fejlede] jeg jo ikke, men ved de relationer, som lå i postsækken, blev mange bedraget«.

Der er grund til allerede nu at understrege, at avisernes betydning for posten ikke så meget lå i deres oplagstal, for skønt disse ikke kendes førend henimod midten af 1700-tallet, er det givet, at de var små. Blot skal man ikke deraf lade sig forlede til at underkende avisens funktion som massemedium selv i moderne forstand. Så fattig på publicerede nyheder, som tiden var, har hver eneste notits i avisen fanget interessen og er gået byen rundt, fra posthuset og fra abonnenterne, og er blevet endevendt på hvert et værtshus. Af nogenlunde samme grund behøver heller ikke propagandaens gennemslagskraft at stå i nært forhold til de beskedne oplag på et par hundrede. Hvad andre af de omtalte tryksager angår, blev en del ifølge bevarede regninger til staten trykt i noget større mængder. Mange forordninger udkom i et antal af 3-400 i 1650'erne og op til 600 tyve år senere.¹⁵

»Alt er sandt, og intet er løgn«, var et yndet motto for bladsælgeren, som vi finder ham afbildet i samtiden med den nyeste »relation« i hånden og hele det øvrige udvalg af ældre, men stadig kurante skrifter udstillet i en kasse i en rem over skulderen. Manden på dette billede pryder et tysksproget flyveblad fra 1631, der beretter om de store svenske sejre og de danske nederlag under Trediveårskrigen.



Skoler og veje

For at kunne nå ud til modtagerne med påbuddene og propagan-
daen var det selvsagt af største betydning, at disse kunne tilegne
sig indholdet, og at selve den fysiske transport af meddelelserne
fra sted til sted kunne ske uden alt for stort besvær. En vis grad af
læse- og skrivefærdighed i befolkningen og et rimeligt udbygget
og vedligeholdt vejnet bliver da to af de vigtigste forudsætninger
for, at det måtte føles naturligt for regeringen at dække kommuni-
kationsbehovet ved at skabe et postvæsen. På begge områder har
historikerne været mest tilbøjelige til at understrege manglerne;
en smule drastisk formuleret får man indtryk af, at sværme af
analfabeter færdedes ad ufremkommelige veje – når de overhovedet
skulle uden for en dør. Det tør dog nok være at male billedet
med vel mørke farver. Når en engelsk iagttager som Robert Molesworth
blandt de yderst få pæne ting, han kunne sige om danskerne,
fremhæver, »at det jævne folk gennemgående kan læse og skrive«,
er der grund til at tage ham på ordet, for så vidt som han åbenbart
her fandt tilstanden god i sammenligning med, hvad han kendte
hjemme fra. Tilsvarende hedder det hos en tysk rejsende hundrede
år tidligere, i februar 1586, om en køretur fra Korsør til Ringsted,
at »vejen var meget god og vel jævnet, uanset der på begge sider af
søen [bæltet] lå lidt sne«. Såvel denne udtalelse som glæden over den
hastighed, hvormed han tilbage-
lagde rejsen til København, tyder på, at de danske veje nok kunne
måle sig med dem, han normalt brugte.¹⁶

Det afgørende er nemlig tilstanden set i det europæiske per-
spektiv. Naturligvis ville det have forekommet samtiden urealistisk
at forestille sig en »ufri« stand – siden knapt så nedsættende
omtalt som »almue« – hvor analfabetisme var udryddet. Og sorte
pletter på landkortet i form af ufremkommelige vejstrækninger
lod sig helt enkelt ikke udrydde med de ressourcer, der stod til
rådighed, ligesom det på en tid, hvor markdræning og andre
vejbygningsmaterialer end sten, grus og jord var ukendte, var
umuligt at afværge, at oversvømmelser fra tid til anden ødelagde
det nøjsommeligt skabte. Men sammenligningerne mellem Dan-
mark og udlandet falder altså ikke altid ud til de fremmedes
fordel. Anden målestok for tilstanden har vi ikke.

Inden disse forhold bliver nærmere omtalt, skal det nævnes, at
en tredje forudsætning for den skriftlige kommunikation ikke læn-



En daler i naturlig størrelse fra 1641, bagsiden eller reversen. Møntforholdene havde indtil 1625 været temmelig uoverskuelige, men derefter svarede (med en kortvarig undtagelse) én rigsdaler til seks mark eller 96 skilling. En kurant daler svarede til 80 skilling og en sletdaler til 64 skilling. En ort (eller ortsdaler) var en kvart daler, og en mark 16 skilling.

gere bød på problemer. Papir, pen og blæk var i det store og hele inden for enhvers rækkevidde på denne tid. Allerede i begyndelsen af 1400-tallet havde papiret fortrængt det »finere« pergament som skrivemateriale til de fleste andre formål end skøder, pante- og gældsbreve. Det var billigere, lettere at skrive på og lettere at folde; kun havde det ikke styrke til at bære hængende segl, og derfor blev pergamentet endnu en tid lang foretrukket til retsstiftende dokumenter. Prisen på papir ses i en provinsby i 1632 at have været 48 skilling for to »bøger«, dvs. 96 halvark af den størrelse, som Elisabeth Krag brugte, og i København var den 20 år senere 32 skilling for samme antal.¹⁷ Stadigvæk ikke rørende billigt men overkommeligt for dem, der havde brug for det. Og skønt genbrug fandt sted i centraladministrationen, vidner mængder af lapper med diverse notater om, at her behøvedes ingen overdreven sparsommelighed. Blæk anskaffedes som pulver, fremstillet af galæble, jernvitriol og gummi, til opløsning i vand, hvilket var såre praktisk for dem, der ikke skrev dagligt. Penne havde man til oversflod i form af gåsefjer, og også blyanter var kendt og brugt, selvom de først senere i århundredet fik en kvalitet, der tåler sammenligning med nutidens.

Undervisning

Breve har til alle tider indeholdt to standardundskyldninger. Elisabeth Krag brugte hele to gange den almindeligste, den om hendes forsømmelser med at skrive så ofte, som hun burde. Den anden – »undskyld skriften« – behøvede hun imidlertid ikke. Elisabeth skrev nydeligt, skønt pennen måske ikke løb så let for hende som for brødrene, der jo også levede af deres færdigheder; især er Mogens' hånd sjældent smuk. Det at kunne føre en pen var blevet en del af standsbevidstheden, og det hørte fortiden til, at en langelandsk lavadelig måtte bede sin kone om at signere et skøde »efterdi jeg kan ikke selver skrive«. Måske var Mogens Rosenkrantz, der døde i 1560, den sidste af en nogenlunde anelig adelsslægt, som hverken kunne læse eller skrive.

Tilfældigvis drejer det eneste helt konkrete indhold i Elisabeths brev sig netop om dette emne. Slægtninge med børn i den alder, hvor kunsten skulle læres, var på udkig efter en egnet huslærer, og her kunne Otte måske hjælpe. I hjemmet eller eventuelt hos familiemedlemmer med jævnaldrende fik børnene da deres første undervisning, som for pigernes vedkommende blev fulgt op med et flerårigt ophold hos en dygtig adelsfrue. De unge adelsmænd blev sendt til specialundervisning hos en anerkendt skolemand eller på



Skolestue i midten af 1500-tallet, gengivet i Olaus Magnus' beretning om de nordiske folk. Latinskolens disciple overhøres af læreren, som troner på katederet i en ubekvem afstand fra søjlen, hvor de friskplukkede ris hænger paral til den nødvendige afstraffelse. Et århundrede senere var sådanne skoler udbredt over hele Danmark. Den største lå i 1645 i hovedstaden og havde hele 9 lærere, men byen rummede desuden fem såkaldte kirkeskoler, en skrive- og regneskole, som var et kommunalt foretagende med tre lærere, og mindst 20 privatskoler foruden én, der alene var forbeholdt piger.

akademier som Herlufsholm og Sorø, og siden fulgte ofte studier over en årrække på udenlandske universiteter.

Andre knap så heldigt stillede måtte sætte deres lid til det egentlige skolevæsen, men det var de færreste – i hvert fald i byerne – der af den grund måtte se sig afskåret fra at modtage undervisning. Omkring år 1600 havde hver en købstad sin egen latinskole, hvis formål som navnet antyder var at lære børnene latin, men som dog først måtte forsyne dem med de mest elementære færdigheder i dansk. Ifølge biskop Jens Madsens fynske visitatsbog var skolerne ofte velbesøgte. I en lille by som Kerteminde fandt han for eksempel i 1598 hele 84 elever, som fik det skudsmål, at »de klarede sig flinkt«. Duede ungerne ikke til at lære latin, kunne de også mange steder fortsætte i private eller halvoffentlige skriveskoler – hvis de da ikke omvendt var begyndt her.

På landet var situationen mere uensartet og er heller ikke fuldt så vel oplyst. Hovedstadsområdet førte vistnok an med egentlige skoler, som i 1645 omtales i Lyngby, Herlev, Rødovre, Store Magleby og sandsynligvis også Søllerød og Gladsaxe. I sognebyer kan degne have besørget undervisningen ved siden af kirketjenesten. Dog gjaldt det ofte for især små og fattige degnekald, at de kunne være besat med folk, der overhovedet ikke evnede at undervise og måske end ikke selv kunne læse. Til gengæld var der egne, hvor bønderne selv antog omgangslærere, hvis de da ikke som i Vestjylland, på Bornholm og mange andre steder klarede sig med hjemmeundervisning.

Endelig nød man flere steder godt af nærheden til en adelsgård, hvis ejer havde tilstrækkeligt udsyn til at byde sine undergivnes børn på muligheder, der i det mindste mindede om dem, hans

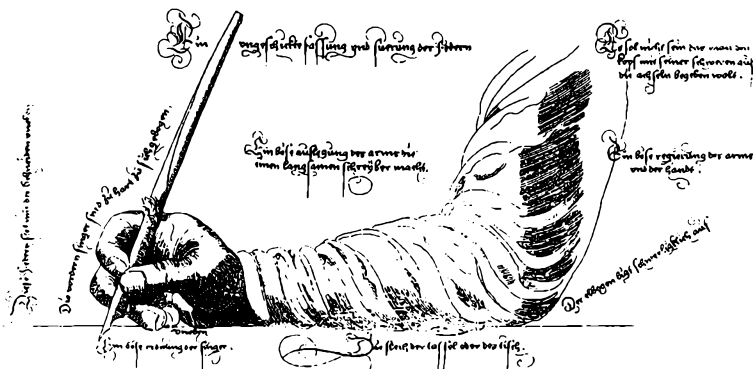
egne havde, og derfor indrettede de såkaldte herremandskoler.¹⁸ Intetsteds var der naturligvis tale om skolepligt, og skønt Sjællands biskop Hans Poulsen Resen lagde stor vægt på at gennemføre en bedre almueundervisning, savnes en koordineret indsats på området forud for den ambitiøse skoleforordning i 1739.¹⁹

»En del kan også skrive noget«

Et var at kunne genkende bogtrykkernes ensartede typer og få en mening ud af rækkerne af bogstaver. Noget helt andet var det at kunne læse en uregelmæssig håndskrift eller – navnlig – selv at kunne styre en genstridig pen hen over papiret og forme disse tegn, så andre kunne tyde dem og forstå indholdet. Skønt tilbuddene i retning af at lære denne kunst var omtrent lige så udbredt som læseundervisningen, har det givetvis ligget adskilligt tungere med at tilegne sig færdigheden. Fra et sted på landet, hvor resultaterne sikkert lå over middel, hedder det typisk, at »der er nu fast ingen blandt den gemene almue, at jo både mand og kone kan smukt læse i bøger, og en del kan også skrive noget«. Heller



Niels Heldvad forudsatte i sin formularbog, at brugeren allerede havde tilegnet sig den elementære færdighed i at skrive. Boghandlerne kunne imidlertid også tilbyde publikum bøger med anvisninger af denne art. I en tysk lærebog fra 1544 fik man således med instruktive tegninger at vide, hvordan man korrekt holdt og førte fjerpennen, og hvordan man ikke måtte bære sig ad.





For en tolvårig dreng, som han er afbildet på den hollandske maler Jan van Scorels portræt af en skoleelev fra 1531, kunne det måske være svært at se nytten i at tilegne sig den vanskelige kunst. Men han fik dog en del af forklaringen, når han blev sat til at skrive, at »Gud giver alt, og til trods for det svinder Hans rigdomme ikke«, som står at læse på seddelen, spejlvendt og på tysk. I 1600-tallets Danmark var hovedformålet ligeledes undervisningen i den kristne børnelærdom, men der var dem, som forstod, at også i mange andre situationer kunne det være praktisk, om man kunne læse og skrive. Det stadigt større udbud af trykt litteratur har virket ansporende, og især de bedst aflagte borgere begyndte at indse, at en ordentlig uddannelse var forudsætningen for en karriere og dermed en gunstigere plads i samfundspyramiden.

ikke i byerne har evnen til at skrive stået mål med læsefærdigheden. Kun »nogle få af dem skrev godt«, noterede biskop Jens Madsen om eleverne i Kerteminde, og det var endda om de 17, der gik i øverste klasse.

Mens vi kun indirekte kan udtale os om effekten af den boglige undervisning, har man ment, at mulighederne var større for at sætte tal på udbredelsen af skrivekyndigheden. Fra sidste halvdel af 1600-tallet foreligger en række kirkebøger, hvori brudeparrenes forlovere med deres underskrift – eller i mangel deraf, signatur eller bomærke – attesterede, at der ikke var lovlige forhindringer for det påtænkte ægteskab. På grundlag af disse anslog historike-

ren Gustav Bang, at 65 procent af (den mandlige) befolkning i Randers, 59 i Helsingør, 53 i Slagelse og blot 14 procent på landet kunne skrive deres eget navn. Der knytter sig dog mange forbehold til tallene. Materialet er spinkelt og forloverne næppe repræsentative for befolkningen som helhed; ofte er vel en forlover valgt, netop fordi han kunne skrive. Og endelig siger det, at man kan skrive sit eget navn, ikke nødvendigvis noget om, hvorvidt man kan skrive andet og mere end det, endsige formulere sig skriftligt.

Vover man et forsøg på med disse tal som retningsgivende at beregne antallet af mennesker i Danmark, som kunne skrive – og dermed have gavn af et postvæsen – har måske 10 procent af landbefolkningens mænd og næppe meget mere end et dobbelt så stort udsnit af bybefolkningen besiddet denne færdighed – dog antagelig lidt flere i København. Kun hos adelen tør vi regne med en andel på 100 procent, mens der for gejstlighedens vedkommende har været præstekoner, som ikke havde lært det, og for de fattige er tallet klart nul procent. Antages det endelig, at en tredjedel af landets indbyggere var børn, som ikke kunne skrive eller var ved at lære det, havner vi på et skrivekyndigt befolkningsudsnit af størrelsesordenen 60.000, hvis man går ud fra folketallet i 1645, som anslås til ca. 825.000. Hvor usikker beregningen end er, kan dette resultat næppe kaldes helt usandsynligt.

Tabel 1: Danmarks befolkning 1645

Social og geografisk fordeling	Andel (%)	Antal	Skrivekyndige (anslået)
Adel	0,2	1.800	1.200
Gejstlige	5,2	42.300	22.500
København	3,6	30.000	3.000
Købstæderne	9,0	74.600	6.000
Landbefolkning	76,3	629.500	25.000
Fattige m.v.	5,7	47.000	0
I alt	100,0	825.200	57.700

Mens skønnet over befolkningens størrelse og sammensætning anses for rimelig pålideligt, er det anslåede antal skrivekyndige et gæt, som måske ikke engang tør kaldes kvalificeret – jævnfør teksten. Men uanset om det holder, var det kun i de første to grupper og blandt de bedst stillede i de øvrige, postvæsenet kunne forvente et betalingsdygtigt publikum, og – igen såfremt tallene i yderste kolonne benyttes – det kan højst have drejet sig om 25-30.000 personer.

Det virkelige antal af mulige kunder til et postvæsen var imidlertid væsentligt mindre, sandsynligvis under det halve. Portoen satte nemlig sine ganske håndfaste grænser for, at det at skrive og sende breve kunne udvikle sig til en folkeforlystelse. 5 skilling for et brev fra Odense til København kunne nok få en håndværker til at tænke sig om to gange, før han skrev til familien i hovedstaden, for hans dagløn lå på typisk 16-24 skilling i 1620'erne. 25-30.000

mennesker (jævnfør tabellen) fordelt over hele landet fylder ikke meget og udgør kun et spinkelt grundlag for et postnet, der allerede fra starten inddrog de fleste større byer.

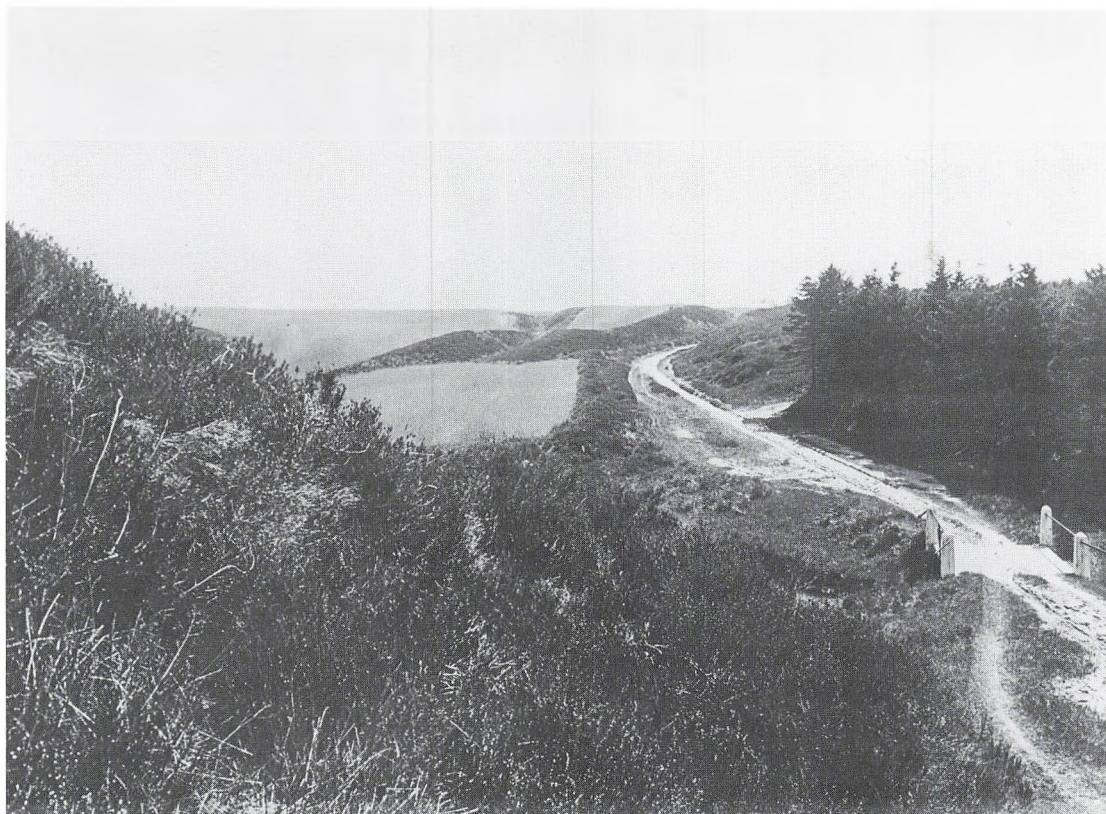
I regeringen var man givetvis opmærksom på disse forhold og intet tyder på, at man forventede, at postvæsenets ydelser ville få betydning for de mange. Stort set har kun folk i administrationen samt adel, gejstlighed og det øverste borgerskab – med et moderne udtryk – kunnet udgøre en målgruppe. Mere har det knebet for eftertidens historikere at erkende, hvor få der i virkeligheden havde brug for institutionen. Når en i øvrigt udmærket dansk historiker i et højt fortjent værk omtaler tidens »postforbindelse, der forekommer os så usigelig fattig«, siger det ret beset mere om *hans* tid end om de vilkår, der var til stede for 1600-tallets postvæsen. Atter må det samtidige perspektiv understreges, og igen kan det ikke påstås, at Danmark på dette område var en tilbagestående del af Europa. I hvert fald ikke efter 1624.²⁰

Landevejene

1600-tallets danske veje var ikke anlagte, men lå hen som ar i landskabet efter færdselen fra landsby til landsby. Arrene var tilmed ikke dybe, og sporene fra en ældre færdselsåre forsvandt forholdsvis hurtigt, hvis vejen blev forlagt – eventuelt blot nogle få meter, fordi den hidtil benyttede strækning var blevet *for* opkørt – eller helt opgivet. Det er derfor ikke i detaljer muligt at bestemme nøjagtigt, hvor vejene lå, hvor mange der var eller hvilke ruter, man især benyttede. De allerfleste lokale udgangspunkter – landsbyerne – eksisterer ganske vist endnu, men fra købstad til købstad var der tit flere muligheder at vælge imellem.

Trods vanskelighederne ved at udpege de benyttede vejstrækninger enkeltvis eksisterede de dog allerede for samtiden som *landeveje* i betydningen hovedfærdselsårer mellem landsdelene. Postruterne – især de detaljerede jyske specifikationer – kan endda bidrage til et øget kendskab til færdselsmønstret i dele af 1650'ernes Danmark. Helt uden for det almindelige vejnet fandtes nogle kongeveje, men da de ikke var til offentligt brug – end ikke for det kongelige postvæsen – forbigås de her.

Selv de mest befærdede landeveje bestod som oftest alene af de omtalte vognspor. I almindelighed var der ikke gjort noget særligt ud af at bearbejde hverken undergrund eller overflade. Men skønt man så vidt muligt fulgte vandskellene og de terrænløb, hvor naturen i øvrigt bød på de færreste problemer, måtte vejene nødvendigvis af og til passere sumpe og vandløb, og her var



Hærvejen syd for Hundshoved i begyndelsen af dette århundrede, taget af ukendt fotograf. På strækningen fra Viborg til netop dette sted, få km syd for Nørre Sunde, benyttede Christian 4.s postbude den jyske hærvej; derpå søgte de over mod de østjyske købstæder. I det øvrige Danmark var ingen gamle hovedfærdselsårer bevaret over så lange forløb, blandt andet fordi de i højere grad er blevet liggende på samme sted.

følgelig behov for såvel mere omfattende vejarbejder som egentligt brobyggeri. Hvor forhindringen kun var en blød undergrund, fyldtes jord og sand på, og eventuelt blev vejen siden brolagt med utilhugne kampesten, hvilket især gjaldt i nærheden af vandløb og vadesteder eller ved tilkørslerne til broer, hvor sådanne overhovedet fandtes. I den henseende må hovedlandvejsnettet dog antagelig have været velforsynet. Alligevel har færdselen også her været underkastet forhindringer i form af de så ofte omtalte »onde og dybe huller«, men det skal tillige huskes, at det nu én gang er lettere at finde klager over den bestående tilstand end lovprisninger over samme.

Et nøgternt vidnesbyrd om, hvor godt det faktisk stod til, giver Alex Wittendorff gennem sin påvisning af, at rejsehastigheden omkring 1600 i flere tilfælde nåede 8-12 km i timen for hesteforspand, og at det gennemsnitlige tempo almindeligvis var betydeligt højere end de 2 km i timen, som man tidligere har antaget for at være det normale. Til sammenligning kan det anføres, at posten i England i 1790'erne – på bedre veje og især med bedre



vogne – rejste med en gennemsnitshastighed (Leeds-London) på 10½ km i timen og kun på de sidste 19 miles før London præstere- des en hastighed på 12½ km i timen. Ridende bude kunne komme hurtigere frem, skønt det danske postvæsens norm efter 1694 kun var 10 km i timen. I dette perspektiv har der for de kørende i 1600-tallets Danmark været tale om en fart, der i hvert fald ikke tillod alt for mange stop for at lempe vognen op af bundløse moradser.²¹

Bomme, porte og posthorn

Der var imidlertid andre forhindringer for langturstrafikanterne end huller, sten og de flere steder omtalte kadavere på vejene. En noget upåagtet faktor var de mange led eller bomme, som skulle hindre løstgående kreaturer i at komme for langt hjemmefra. Hvor ofte en kørende skulle stige ud for at åbne et sådant led er det umuligt at angive, da myndighederne kun interesserede sig for dem på kongevejene.²² Men når bønderne i Fakse herred i

Maleren J. Th. Lundbyes landskab, Åben egn i det nordlige Sjælland, er fra 1842, men viser trods det sene tidspunkt alligevel, hvor ubetydelige spor, vejene afsatte i landskabet. Ophørte en sådan færdselsåre med at være i daglig brug på grund af ændringer i de trafikskabende faktorer – bebyggelser, godser, havne, etc. – ville det ikke vare længe, før den var borte. Omvendt har den på en tør sommerdag som denne været farbar for enhver rejsende.

1650 fik pålæg om at istandsætte landevejen over Tryggevælde mark – altså på hovedruten København-Vordingborg – »fra Karris led indtil leddet ved ridehuset«, vidner det om, at de i det mindste fandtes ved hver landsby, og det er endda ikke udelukket, at der på den angivne strækning (ca. 3 km) har været flere.²³ Leddene kunne vel uden videre åbnes og har altså blot forsinket rejsen, men i enkelte tilfælde var de aflåst, uden at årsagen hertil altid er klar.

Hovedmotivet i Jens Juels maleri af et nordlys ved Lillebælt fra ca. 1790 er ledvogteren, som holder sig rede til at åbne for eventuelle rejsende. Her, tæt uden for Middelfart, hvis kirke står som silhouet mod den pragtfulde nattehimmel, er alt øde, og »markmanden« har ro til at nyde en pipe tobak foran sin hytte. Med udskifningen og indhegningen af markerne forsvandt leddene efterhånden fra det danske landskab.

Særligt oplysende er en sag fra Nyborg fra 1698. Når postjagten anløb Slipshavn og ikke som normalt Nyborg, skulle posttrytteren på vejen ind til byen passere en port med »lukke samt lås for ved Øhuset på Nærmerøen« og 3 led: »uden på Øen«, ved Hestehavegård og ved Stjerneskasen ved Hesle. Såvel leddene som porten gav problemer. Posttrytter Jørgen Jørgensen kunne under forhøret derom bekræfte, at han ofte var blevet forhindret i at komme igennem leddene, når han bad de folk, der boede ved dem, om at



åbne dem. Og forhenværende postrytter Hans Pedersen kunne dertil løje, at »mestendels, når han kom for porten ved Øhuset, var den altid lukket, så han med stor besværlighed måtte ride over grøften«. Maren blegkvinde, som boede i huset ved porten, forklarede, at den ikke kunne stå åben, for i så fald blev den slået i stykker, men skønt nøglen egentlig for hver gang skulle hentes inde på Holmen i Nyborg, måtte hun dog indrømme, at hun af og til var blevet overtalt til at låse op for posten – hendes egen kældernøgle kunne nemlig også bruges. Også et af leddene var forsynet med lås, og hertil passede Marens nøgle ikke, så postrytteren havde to gange »været forårsaget at måtte slå låsen fra med en sten for at komme igennem med sækken«. Hvordan han ellers havde klaret den sag, melder historien intet om.²⁴

Knap så mange genvendigheder var der for rejsen gennem købstæderne, men også her var der porte at åbne. I København var generne af virkelig betydning, idet denne bys porte i modsætning til de fleste andre ikke lod sig åbne om natten. Postbudet fra Hamburg, som i en periode ankom klokken 2 om natten, måtte da pænt vente i en »posthytte« uden for Vesterport, mens brevsækken straks blev hejst op over volden og ført ind til posthuset af vagten. Var færdslen ad landevejene i øvrigt af og til besværlig, så gjaldt det i ikke mindre grad de korte ture ad gaderne gennem købstæderne, fra port til port. Selv i de vigtigste gennemfartsbyer måtte man sno sig ad smalle stræder, nødtørftigt brolagte og – hvad alle i samtiden stærkt beklagede uden at gøre noget alvorligt ved det – præget af et grænseløst svineri, et morads af husholdningsaffald, møg, døde dyr og alle tænkelige uhumskheder. »Hvilket både er meget ubehageligt at se for dem som rejser gennem byen, og giver en slem stank«, som det hed i et kongebrev fra 1579.²⁵

Den sidste forhindring af betydning, som mødte postbudet, var hans medtrafikanter, tobenede som firbenede, med eller uden fører. Da postbudene i princippet altid havde travlt, var der allerede tidligt givet befolkningen ordre om på alle måder at være dem behjælpelige med at komme hurtigt frem, men selvom de fleste landeveje og hovedgader var så brede, at to vogne til nød kunne passere hinanden, kunne der opstå situationer, hvor det var nyttigt for posten ved et signal at kunne give til kende, at mindre samarbejdsvillige væsener bedes humme sig. Hertil havde han et egnet våben i form af *posthornet*. Det havde over hele Europa gennem århundreder været benyttet til dette formål, såvel som til at få portene åbnet ved ankomsten til byerne. Således findes det omtalt i forbindelse med postbude i Tyskland og Spanien omkring 1500, og i 1582 fik den kongelige post fra London til

Postrytteren blæser i sit posthorn på dette »flyvebladhovede« fra 1648, men det er hverken for at advare trafikanter eller for at få åbnet et led. Derimod melder han fra Münster, så det kan høres fra Wien til Paris og Stockholm, at han »bringer god post og ny fredstidende; freden er sluttet ... hele Verden glæder sig, klokkerne toner stærkt, orglerne klinger lystigt; Herre Gud, vi lover dig ...«. Postryttere havde også tidligere været afbildet i denne positur, men netop den fredsbringende postrytter fra flyvebladet om afslutningen af den westfalske fred blev kendt af alle over hele Europa. Fordi symbolikken var så stærkt understreget i billedet, kunne rytteren umiddelbart bruges af avisudgiverne som titelvignet på deres tryksager, uanset om nyhederne var gode eller ej. Ja, »postrytteren« blev ligefrem synonym for »nyhed«, så man i flere lande efterhånden fik aviser, der var opkaldt efter dem. I Danmark kom Kopenhagischer Post-Reuter i 1703 og året efter Den Kjøbenhavnske Post-Rytter. Også andre aviser prydedes af et – mere eller mindre kunstfærdigt – træsnit, hvis forlæg formodentlig i sidste ende var rytteren fra 1648. Vi må altså ikke i dem, vi sidenhen i bogen støder på, lægge alt for stor vægt på »munderingen«. En dansk træsnider kan have forsøgt at bringe uniformen i overensstemmelse med nye moder, men det meste overtog han fra de ældre fremstillinger. Bemærk også, at de danske postryttere ofte er spejlvendte i forhold til modstående forlæg; en naturlig følge af kopieringen. Se billederne side 417-25.

Pluß Münster vom 25. des Weinmonats im Jahr 1648. abgefertigter Freud- und Friedenbringender Postreuter.



Berwick ordre om at blæse i sit horn 3 gange pr. mile, når han mødte folk på vejen, og når han red gennem en by. Ud fra hvilket en samvittighedsfuld engelsk historiker siden har beregnet, at det blev til ca. 1000 trut pr. rejse. Af særlige grunde indførtes hornet i Sverige allerede i 1636, mens der ikke er grund til at tro, at det fandt vej til Danmark før 1653.²⁶

Den ældste kendte oplysning om brugen af posthorn på dansk grund er dog først fra en retssag ved bytinget i Odense om et postbud, som »nogle dage sørend landet af sjenden blev bemægtiget« blev borte på vejen mellem denne by og Nyborg. Det hedder ved den lejlighed, at han forsvandt »ganske med alt, både med hest, sadel og tilbehør samt Kongelig Majestæts skilt og posthorn«. Sagen blev ført i 1667, da postbudet var dukket op igen – tilsyneladende uden at kunne forklare sin forsvinden ni år tidligere. Det første danske posthorn har da i alt fald lydt i januar 1658, og hermed to år tidligere end det velkendte dagbogsnotat, som Jens Bircherod foregiver at have gjort i juni 1660. Postens ankomst var sikker nok, konstaterede den 2½ år gamle Jens, for skønt han endnu ikke var optaget af, hvad posten havde med, »så

kendte jeg dog meget vel hans lyd, når han ved sin ankomst og fremfart igennem gaden blæste i sit posthorn«.

Der vides ikke meget om posthornssignaler i denne periode, først i bind 2 af *P&Ts historie* får posthornet en reguleret lyd, her repræsenterer det først og fremmest Postvæsenet som det synlige varemærke, det skulle blive.

Enevældens vejreformer

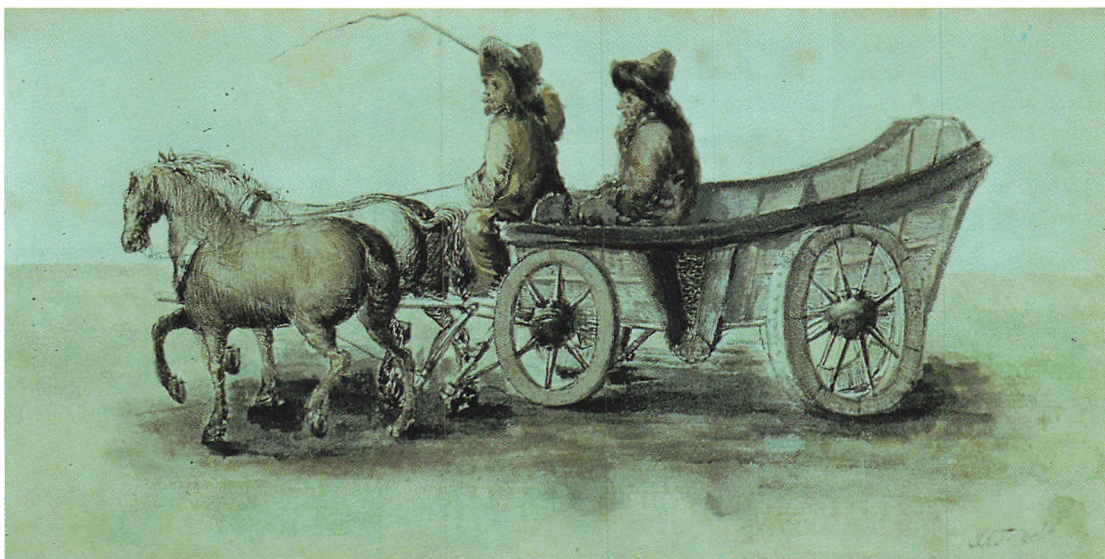
Krigene i århundredets midte sled hårdt på vejene. Ikke blot den øgede færdsel af tropper og tungt materiel, men også de forsømmelser med vedligeholdelsen, som især svenskekrigene forårsagede, gjorde for alvor klagerne over onde veje berettigede. For den reducerede og forarmede befolkning var der et utal af andre opgaver at tage fat på, og reparationerne af det ødelagte vejnet blev skubbet til side. Pålæggene om også dér at yde en indsats måtte gives i en stadigt skarpere tone. Indledningsvis oplever vi ganske vist i 1662, at postbudenes problemer med at forcere de jyske veje og gangstier blev brugt som påskud for at indskærpe »alle vedkommende« at holde dem ved »magt og lige«. ²⁷ Men da selv en så besnærende argumentation alligevel ingen virkning havde, gik regeringen tre år senere den modsatte vej og lod kort og klart forkynde for bønderne overalt i riget, at nu skulle landevejene istandsættes – og det under trussel om straf ved udebliven og inden 14 dage!

De grundlæggende vilkår for arbejdets udførelse rørtes der ikke ved. Ligesom det var bestemt i Christian 3.s koldingske reces af 1558, påhvilede det hundrede år senere bønderne i hvert herred at vedligeholde den eller de dele af landevejene, som løb gennem deres område. Med den rejseivrige Christian 5. fik initiativerne imidlertid et bredere sigte. Planerne blev mere omfattende og kravene til bønderne følgelig større. Han forsøgte derfor at skabe en egentlig vejadministration med henblik på at holde bønderne til. Først skete det ved at ansætte et korps af såkaldte vejrestre, men da »de lidet eller intet havde udrettet« blev de senere erstattet af en art lokale »vejnævn«. ²⁸

Det praktiske arbejde påhvilede dog stadig bønderne, og kun ved et enkelt projekt fik de løfte om assistance fra anden side. Ved anlægget af en helt ny vej til Korsør, som i 1685 blev afstukket af udsendte ingeniører, skulle indgrøftningsarbejdet foretages af udskevne soldater, men hele projektet gik i stå, endnu før det var kommet i gang, »fordi man«, som det mistrøstigt forlød, »stødte på store moradser, hvis opfyldning var forbundet med megen

besværlighed«. Så også Christian 5. måtte kapitulere. Selv på Sjælland, hvor man dog har antaget, at hovedlandevejene blev sat i nogenlunde god stand, var der i 1696 på ny brug for at erindre om de særlige problemer for postvæsenet. Stiftsbefalingsmanden fik da besked om at sørge for, »at vejene her i landet [dvs. Sjælland] hvor posten passerer, fornemmelig hvor broer er, straks bliver reparerede og herefter vedligeholdte, på det posten ej formedelst vejenes vanskelighed skal blive opholdt«. Gennemgribende forbedringer af vejnettet måtte udskydes til det følgende århundrede.

Vejreformerne i Christian 4.s tid havde været få og drejede sig mest om særligt udsatte vejstrækninger. Han hyldede det princip, at »ingen, der vil bruge alfarveje, bør forskånes for alfarveje«, og regnede så med, at brugerne holdt vejene ved lige. De initiativer fra kongens side, som måtte føles mest generende, var derfor hans gentagne påbud om at gøre bøndervognene bredere, så de kunne laste mere, når han rekvirerede dem til transporter. Også broer og led skulle om nødvendigt udvides for at tillade de større vogne at passere. Men hvor hjulsporene havde gravet sig dybe, var det upraktisk for bønderne at særdes med nye og bredere køretøjer, så vognene vedblev med at ligne denne fra Tribolets stambog i Nationalmuseet fra anden halvdel af 1600-tallet.



Den store vejopmåling

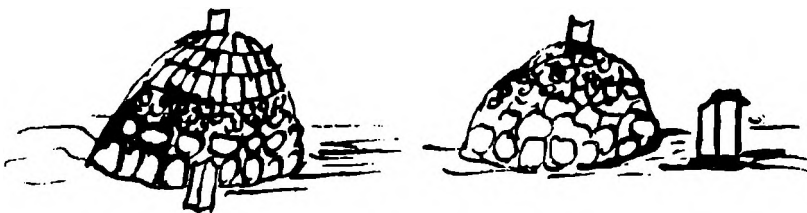
Skønt Christian 5. ikke fik ubetinget succes med sine vejreformer i 1600-tallets sidste fjerdedel, kan et enkelt fremskridt, som ikke må undervurderes, dog noteres: den store vejopmåling. I disse år havde de rejsende såvel som enhver anden dansker kun et højest ufuldstændigt indtryk af landets udseende. De kort, som forelå i et ikke helt ringe antal, viste Danmark i en skikkelse, som vi kun genkender, fordi landets form nu en gang er så karakteristisk, at selv grove afvigelser ikke generer. Til at færdes efter var kortene blot ikke stort bevendt. Den langelænder, som fortsatte rejsen efter at være nået Bagenkop, endte f.eks. ikke ude på en mystisk halvø, men i vand til halsen. Og – mere generende – de besynderlige proportioner, landsdelene havde på kortene, gjorde det umuligt at bestemme de præcise afstande mellem byerne, ligesom veje kun undtagelsesvis var indtegnede. Hvor man tit færdedes, kendte man af erfaring de omtrentlige vejlængder, og de fandt også vej til tidens rejseførere. Men præcise var de ikke.

På visse strækninger havde man dog gennemført en egentlig opmåling med et såkaldt hodometer eller populært en milevogn, og samtidig blev vejene afmærket med »stolper og tavler« – af træ – med påmalede eller indbrændte hele og halve mil. Det gjaldt især kongevejene, således den til Frederiksborg og Kronborg fra 1580'erne og strækningen Haderslev-Kolding 1619, hvor »vejtallene« oven i købet gjaldt hver kvarte mil. Men i 1627 udvidedes ideen til også at omfatte hovedruten over Sjælland, hvor kongevejen endnu ikke var fuldt udbygget. Nogle adelsmænd, som i slutningen af året skulle følge med Kirsten Munk til København fra Fyn, fik ordre om at møde Hans Kradtzborste med milevognen i Korsør og lade ham opmåle vejen derfra. »Hvor værket slår, skal han holde stille og mærke stedet, hvor at lensmændene skal lade lægge en stor sten eller lade sætte et træ overende«, lyder Christian 4.s besked videre, men hvor tit tællværket slog, eller om ordren faktisk blev udført, vides ikke.

Virkelig betydning for almindelige rejsende fik først Christian 5.s initiativ i 1691, da den siden så berømte opmåling af alle »store« veje i kongeriget og hertugdømmerne blev iværksat. I løbet af 6 år trillede Ole Rømer landet rundt med sin selvkonstruerede milevogn, og som noget nyt blev de målte strækninger afsat på et kort. Det var i sig selv ikke just bedre end de ældre (se Langeland), men i kraft af de indtegnede ruter gjorde det mindst lige så god nytte, som det langt mere virkelighedstro Danmarksbilledet, Rømers kollega, Jens Sørensen, samtidig udformede – og som til gengæld var så nøjagtigt, hvad farvandsbeskrivelserne angik, at man ikke ville lade dem trykke, for udlandet kunne også få for god besked om danske forhold.

Den umiddelbart største praktiske værdi havde det dog, at opmålingen fortsat blev ledsaget af afmærkninger på selve vejnettet. I en tysk rejsebeskrivelse fra 1693 noteres det med beundring, at der nu fandtes milesten langs landevejen fra Korsør og helt til København, men når det i et reskript fra 1698 hedder, at de var opsat overalt i Danmark, var der mildt sagt tale om en overdrivelse. Endnu sås de ikke mange steder uden for Sjælland – især fordi man meget snedigt overlod det til amterne at bekoste opstillingen. På Østfyn var der i 1743 pæle for hver fjerdingvej (1/4 mil eller ca. 1,9 km) på landevejen fra Nyborg til Odense, men kun for hver mil på vejene til Svendborg og Bøjden. Og først i 1780'erne blev der rejst milepæle i Ringkøbing amt.

Den tyske læge J.D. Major berettede i 1693, at »ved rejsen fra Korsør af fandt vi det meget artig, at der på på landevejen ved hver fjerdingvej stod nye milepæle, nemlig en rund dyngte sten, 2 a 2 1/2 mands længde i diameter og 12 fod høj, af hvis øverste centrum en sten ragede frem«. På pælen foran var med rød oliefarve noteret afstanden til København.



Alle store Vejes
 Maaling oc Afteeling
 indt Seeland
 Jylland oc Jber
 Slesvig · Holsten
 oc Stormarn
 16 97.



Ole Ramers vejkart fra 1697.

Til de rejsendes bekvæmlighed

Et godt udbygget og vedligeholdt vejnet var dengang som nu af betydning for den indre samfærdsel og kommunikation. Men gode veje er ikke nok til, at rejsende bekvemt kan komme fra et sted til et andet. Milepælene, der blev opsat i 1690'erne var et første vigtigt skridt i retning mod den vejafmærkning, som hører med i et velfungerende transportsystem; ikke blot viste de, hvor langt man var nået på turen, men tillige markerede de, at man bogstavelig talt var på rette vej. Kun hjalp de dårligt, når man befandt sig midt mellem to pæle, og vejen delte sig.

Naturligvis fandtes heller ikke de i nutiden helt uundværlige skilte med gade- og bynavne. For fremmede var det derfor stadig risikabelt at færdes uden kyndige ledsagere, og selv for en så stedkendt person som et postbud, var det muligt at fare vild. En mørk nat i juli 1674 »i den forfærdelige lynild, som da var«, kom postrytter Rasmus Olsen ind i en gård i Brylle ved Odense og spurgte efter vejen til Assens, for, som han fortalte på mildt fynsk, »jeg er bleven forvildet af vejen«. Gårdmanden, der »fornam, at forskrevne Rasmus Olsen var forstumlet i hovedet og ingensteds kunne komme for mørke og mulm«, bad ham indenfor, men det travle postbud havde naturligvis ikke ro på sig mere end nogle få minutter. Så måtte gårdmanden trække i tøjet og gå med ud for at vise ham den rette vej.²⁹

Vigtige som hjælpemidler for de rejsende til at orientere sig efter var også pålidelige ure. Kunne man nå frem i rette tid til en bestemt by? eller var det tilrådeligt at tilbagelægge endnu en etape, før natten faldt på? Endnu var tidsmålere i form af lommeure – »visere«, som de kaldtes – forbeholdt de få, så almindelige mennesker var henvist til at rette sig efter kirkeure eller »sejerværker« på andre offentlige bygninger. Ikke mindst for et postvæsen, som lagde vægt på præcision, var de af vital betydning. Når Rasmus Olsens ellers så ubetydelige vildfarelse er optegnet, var det netop, fordi han måtte stå til ansvar for en forsinkelse på 3 timer ved ankomsten til Assens, hvor man i årevis havde problemer med tidsregningen.

Ulempen for postvæsenet var nemlig, at urene sjældent gik præcist. »Eftersom Vi må fornemme, at sejerværkerne i en del af købstæderne her i Vort rige Danmark, hvor den ridende post passerer, meget ulige og urigtige skal gå, hvilket skal komme såvel af klokkernes nachlæssighed [efterladenhed] som sejerværkernes udygtighed, hvorover posten i sine timer ikke lidet skal forvirres«, hed det i et andet af Christian 5.s reskripter fra 1696 til de sjællandske og fynske byer, »da er Vores allernådigste vilje og

befaling, at I byens udygtige sejerværker hos Eder straks lader reparere«. Men netop i Assens havde disse gode formaninger ringe virkning. I 1708 beklagede byens egne rådmænd sig over, at »slåkkloken« ikke blev stillet rigtigt, »idet den somme tider slår noget for tidlig og nogle tider for sildig«, hvilket alt sammen forårsagede »temmelig forvirring« ved posternes ankomst. »Thi omendskønt nogen ville observere tid efter solen og deres rigtige urværker, kommer de nemt for tidlig eller for sildig til deres forretning og tjeneste, når de skulle rette dem efter byens klokkeslag«, sluttede rådmændene. Men lige meget hjalp det. Endnu 40 år senere klagede postbudene over, at uret i Assens ikke »i mangfoldige år har gået rigtig«. ³⁰

Af andre og måske nok så væsentlige faktorer for den bekvemme rejse gennem landet kan nævnes dybe sejlrender og gode anløbsbroer ved færgerstederne. Disse fandtes ligesom landevejene overalt, hvor der også i nyere tid var behov for dem, indtil de successivt blev – og bliver – afløst af broer. De fra en posthistorisk synsvinkel vigtigste overfarter var de tre ved bælteerne, Korsør-Nyborg, Middelfart-Snoghøj og Assens-Årøsund. Da selve færgefarten og dens skibe imidlertid er nøje forbundet med postvæsenets dagligdag, skal denne side af trafikken omtales i anden forbindelse. Det gælder i øvrigt også de institutioner på landjorden, som nærmest kan sammenlignes med færgerierne, nemlig vognmandslavene i købstæderne.

Endelig spillede tilstedeværelsen af strategisk velbeliggende herberger en rolle for samfærdselen. Også denne vigtige sag havde regeringens bevågenhed, og det måske i endnu højere grad end selve landevejenes tilstand. Værtshuse, hvor man kunne få en potøl eller otte, har der næppe været mangel på i begyndelsen af 1600-tallet, men de var mere opstået for at dække en lokal befolknings behov end de rejsendes. Nu søgte man at afskaffe landsbykroerne og i stedet at få oprettet gæstgiverier, som kunne tilbyde såvel mad som natlogi. Det gik kun langsomt, for nogen stor efterspørgsel var der ikke, hverken i de mindre provinsbyer eller på landet. Endnu måtte fremmede rejsende ofte tage til takke med et privat logi hos købmænd, præster eller, om nødvendigt, bønder. Turisterne er jævnt hen enige om at rose danskernes gæstfrihed, men de kan nok have et og andet at tilføje om overnattingsstedernes standard. Bondegårde, hvor folk sov i skabe – alkover – og hvor kalve, geder og pattegrise gik rundt i stuen, hvor den rejsende lå, hørte til blandt de mere eksotiske oplevelser. I rigtige kroer fik man dog rent, hvidt sengetøj, frygtindgydende bjerge af dyner, og rigeligt med mad. Menuen kunne eksempelvis lyde på skinke, saltet og røget kød, grisætær og griseører, cervere-



J. Th. Lundbyes trætte bissekræmmer holdt i 1844 hvil ved en milepæl med Christian 5.s monogram og – historisk næppe holdbart – et posthorn. På denne tid var man også begyndt at markere vejforløbene med vejvisersten; i Ringkøbing amt blev der således i 1780'erne stillet tolv trekantede og afmærkede sten op i de vigtigste vejgaster. På Ole Rømers tid var de endnu ukendte i Danmark, men de brugtes i udlandet, f.eks. England og Tyskland.

lat- og medisterpølse og til dessert smør, ost og fisk fra havet. Og dertil øl at skylle det ned med, for i 1620'erne, hvorfra denne beskrivelse stammer, var det endnu dyrt at drikke vin i Danmark.

Henimod midten af århundredet var man ved diverse påbud og løfter om delvise skattefritagelser efterhånden nået så langt, at de fleste byer havde fået en gæstgivergård. Men først i Christian 5.s tid kunne man for alvor begynde at stille krav til bevillingsansøgerne om et vist serviceniveau. I en forordning af 5. marts 1695 om herberger og kroer »til alle rejsendes nødtørft og bekvemmelighed« blev der gjort grundigt rede for de pligter, der påhvilede indehaverne af et privilegeret gæstgiveri. Det skulle ligge på et bekvemt sted for de rejsende med gode tilkørselsforhold til gården, hvor der skulle være staldrum for 6 par heste og skur til 3 vogne. Indenfor måtte man kunne tilbyde mindst 4 værelser eller kamre med gode, rene senge, fornødne ildsteder og tætte og vel forvarede vinduer og døre, »at de der kan være så vel logerede som hos en af de bedste indvånere i byen«. Først da måtte værterne forsyne stedet med det eftertragtede skilt. Bortset fra, at virkeligheden næppe holdt mål med intentionerne, er det nok værd at notere sig, at én af de kategorier af rejsende, som der med denne forordning var tænkt på, var de »ordinære agende poster«. Man aner dermed en styrende hånd bag initiativet, som gør det naturligt at tage tråden herfra op i en senere sammenhæng. Men det skal straks bemærkes, at vi her finder oprindelsen til de hoteller »Postgården«, som i adskillige byer har tegnet branchens elite.³¹

Kommunikationsvæsenet



Som Heinrich Hansen i forrige århundrede forestillede sig det kendte møde mellem Otto Krag og borgmester Hans Nansen, som truede med at mobilisere borgerne, hvis adelen ikke makkede ret.

Kommunikation i skrevet eller trykt form er ikke begyndelsen. Den finder vi, når ét menneske siger et eller flere ord til et andet, som dette hører, opfatter og forstår. Men tilløb til et kommunikationsvæsen opstår først, når disse mennesker er fjernet så langt fra hinanden, at de er uden for hinandens umiddelbare hørevidde. En kunstig forlængelse af denne hører imidlertid – når vi ser bort fra Christian 4.s talerør på Rosenborg slot – en langt senere tid til. Signalgiven ved hjælp af lydskilder, der når længere ud end menneskestemmen, kunne i visse tilfælde anvendes, hvor budskabet var enkelt, og der i forvejen fandtes en alment udbredt forståelse for, hvad signalet betød. I købstæderne tilkendegav trommen, at vigtige »officielle« meddelelser blev bekendtgjort på rådhuset, og i landsbyerne afløste trommen eller byhornet den mundtlige meddelelse, »gaderåbet«, når bønderne blev kaldt til stævne. Også kirkeklokkerne havde været brugt dertil, men det fandt gejstligheden straks efter reformationen utilstedeligt; dog måtte der fortsat ringes ved ildebrand, fjendtligt indfald og i enkelte andre tilfælde. Når Otte Krag i oktober 1660, som det siges, lod sig kyse af en finger, der pegede på stormklokken i Vor Frue Kirkes tårn, var det fordi, han såvel som alle andre vidste, at den kaldte Københavns borgere til våben. Posthornet havde også sin vigtige plads i denne gruppe af kommunikationsmidler.

Tilsvarende gælder det for signaler beregnet til at opfattes med øjet og ikke øret, at de har været brugt, så længe mennesker har meddelt sig til hinanden. Bavnen, der tændtes, når en fjende nærmede sig, og bålet, der skulle vejlede søfarende, er eksempler på varsler med endnu større rækkevidde end klokker og horn, i hvert fald når landskabet ikke hindrede udsynet. Af samme grund finder vi netop oftest optiske signaler anvendt i forbindelse med skibsfarten. Efter opfindelsen og udbredelsen af kikkerten i begyndelsen af 1600-tallet får signaler som flag betydning, ikke blot som kendingsmærker, men også som egentlige formidlere af budskaber. Gennem kombinationer af flere flag af forskellig farve kunne meddelelserne gøres særdeles velartikulerede, og det er derfor ikke overraskende, at det er dette signalsystem, der tidligst tages i brug af postvæsenet. Det sker dog først i bind 2.

Hvor disse kommunikationsformer ikke slog til – og når meddeleren ikke selv kunne rejse frem til modtageren – måtte kontakten altså indtil videre etableres ved at budskabet fremsendes ved tredjemand. Før skrive- og læsekyndigheden fik en udbredelse, der gjorde det muligt at give et sådant budskab form af et brev, kunne det for mere komplicerede meddelelsers vedkommende kun ske mundtligt. Da der imidlertid altid forelå en risiko for, at budbringeren ikke traf modtageren hjemme, medbragte han – i hvert fald i det tyndere befolkede Nordskandinavien, hvor der måske heller ikke var naboer at meddele sig til – et tegn i form af en stok, der til en vis grad kan sidestilles med lyd- og lyssignalerne, men som kommunikationsteknisk rækker ud over disse. Alene anvendt som signal havde den den oplagte fordel, at den så at sige bevarede sin værdi. Når lyden var døet hen og lyset slukket, ophørte disse signaler, men budstokken blev hos modtageren, og forstod han dens betydning, var tidspunktet for overbringelsen ikke afgørende. Under navn af vidjebrand omtales den derfor i dansk middelalder som pendant til bavnen, og fra slutningen af 1500-tallet kendes den især som bystokken, i alt væsentligt med samme funktion som byhornet. Også i Norge brugtes den som varslingsmiddel og kaldtes dér ør.

Budstokkens posthistoriske betydning er imidlertid dens anden og allerede berørte egenskab, at den for en midlertidigt fraværende ved hans hjemkomst gav til kende, at et sendebud forgæves havde opsøgt ham. Men skulle den gøre nytte i den form, måtte der i befolkningen være indarbejdet en vis praksis i forbindelse med anvendelsen. Det var tilfældet i det middelalderlige Sverige, hvor den kaldtes budkavl, og især i Norge. Her indtager *budstikken*



Disse vældige budstikker fra Olaus Magnus' historieværk var næppe praktiske til hverdagsbrug, men inskriptionerne med runeskrift er for så vidt autentiske, som man under udgravninger i Bergen har fundet et stort antal træpinde med lignende indskrifter. De brugtes oftest som ejermærker, f.eks. på varepartier, men det er ikke udelukket, at nogle har været sendt som budstokke. Den, der engang i middelalderen ridsede indskriften »Smed lå med Vigdis af snellebensfolket« i en træpind, har måske villet anbefale en af byens prostituerede.



Budstikken i sin fuldt udviklede form, hul, kegleformet og med jernpik i enden, så den kunne hugges ind i dørstolpen.

en så vigtig plads i samfundsorganisationen, at der ligefrem blev lovgivet for brugen af den. Kong Magnus 6., kaldt Lagabøte (»Lovforbedrer«), beskrev i sin landslov fra 1270'erne, hvordan budstikken skulle gå fra gård til gård ad en fast og nøje foreskrevet rute eller *boðferð*. En opsidder – eller om han ikke var hjemme, et af de øvrige husstandsmedlemmer i rækkefølge efter rang: hustru, fuldmyndig søn, voksen datter og gårdskarl – der forsøgte at bringe stokken videre, skulle straffes med bøde. Fandt overbringeren den næste gård på ruten mennesketom, »da skal han gå til husbondens setstue [dagligstue] og sætte budstikken ned i højsædet og støtte den, så den ikke falder..., men om han ikke kan komme ind, da skal han binde budstikken over midtdøren, så at hver, som går ind, kan se den«. Når så husbonden kom hjem, skulle han »gå til den, som bar budstikken til ham, og spørge, hvad budet sagde, og bære den siden til næste grand«.

Genialt som dette system i al sin enkelthed var, er det klart, at det uden videre kunne opretholdes, da det blev muligt at lade breve følge med budstikken. Den fik da form af en æske eller et hylster, som gav beskyttelse mod vejret, hvis den ikke kunne komme indendørs, og desuden fik den af samme grund en jernspids i den ene ende, så den kunne hugges ind i dørstolpen. I denne moderniserede udgave blev budstikken benyttet langt ned imod nutiden – for eksempel indeholder Christian 5.s *Norske Lov* af 1687 stadig regler derom, ligesom den kaldte mand af hus under bondeurolighederne i 1813 – og eksisterede altså længe side om side med postvæsenet. Fra Danmark finder vi eksempler på, at breve forsendtes med budstok, men dels er de endnu senere, og dels drejer de sig oftest om, at sammenkaldelsen af bymændene blev ledsaget af en skriftlig besked. Bortset fra nogle få sønderjyske optegnelser fra slutningen af forrige århundrede, der omtaler »brevstokke«, hvormed offentlige breve besørgedes fra by til by, er budstikken et svensk og norsk fænomen.³²

Postvæsenet. Afgrænsning af et begreb

Middelalderens norske budstikke kan næppe tillægges afgørende vægt for kommunikationen i almindelighed; dens betydning ligger alene i, at de indarbejdede rutiner ved ombæringen af den sandsynligvis var med til at give det norske postvæsens organisation sit særpræg i forhold til det danske. Uanset hvor pålideligt systemet nemlig var, er det indlysende, at de fleste meddelelser enten var for omfattende til at kunne videregives mundtligt, eller de var af en så privat karakter, at overbringeren ikke måtte kende

indholdet. I førstnævnte tilfælde kunne afsenderen støtte sig til en betroet medarbejder, men i det andet måtte det, der skulle kommunikeres, nødvendigvis nedskrives, og brevet lukkes og forsegles. Overbringeren kunne selvfølgelig være en hvilken som helst person – stadig en privat ansat eller et for begge korresponderende parter anonymt bud. Var behovet for sådanne budes tjenester stort nok, kunne de samles i en organisation, et kommunikationsvæsen.

Før vi vil kalde dette for et *postvæsen*, må imidlertid en række betingelser være opfyldt. Inden disse afgrænses, skal det dog nævnes, at kommunikationsvæsen i andre henseender er et mere omfattende begreb, idet det for eksempel også omfatter organiseret transport af personer. Vognmandslav og færgerier indgår heri, og det samme gælder nyere fænomener som bustrafik og jernbaner. Gennem en lang periode beskæftigede også postvæsenet sig med denne gren af kommunikationsvæsenet, ligesom institutionen siden samlede en række servicefunktioner under sig, der kun i beskeden omfang har forbindelse med de oprindelige ydelser. Det traditionelle postvæsens opgave var at befordre breve (og småpakker), og dets egenart anskueliggøres bedst, om vi i denne omgang alene holder os dertil.

De tre hovedbetingelser, vi vil knytte til en organiseret brevbeholdning, for at betegnelsen postvæsen kan bruges, er 1, at den er *offentlig tilgængelig*, 2, at den er *regelmæssig*, og 3, at den er rimeligt *sikker*. Det vil for det første sige, at postvæsenets tjenester kan benyttes af enhver uden nogen som helst diskrimination, såfremt vedkommende i øvrigt betaler for dets ydelser, når dette forlanges – hvilket vist uden undtagelse er gjort og gøres over hele verden. Efter hvilke principper betalingen – portoen – beregnes, eller om der betales forud eller ved modtagelsen, er i denne sammenhæng uden betydning. Det andet krav om regelmæssighed indebærer kun, at posten på sine ruter kommer og går på faste og forudsigelige tidspunkter. Om det sker én gang ugentlig eller 3 gange om dagen er ikke afgørende, selvom man måske med nogen rimelighed kunne udelukke den i 1786 etablerede årlige besejling af Island fra begrebet. Det kan næppe heller forudsættes, at rutenettet havde fuld geografisk dækning, skønt det muligvis kan forlanges i dag; i så fald ville det være vanskeligt at knytte betegnelsen til noget postsystem i fortiden. Det tredje punkt om sikkerheden omfatter først og fremmest, at afsenderen kan forvente, at brevet i ubeskadiget stand når frem til modtageren eller det for vedkommende nærmestliggende poststed. Kravet, som adskillige postvæsener i tidens løb har haft tungt ved at honorere, kan muligvis følges op af det, der angår hastigheden, hvormed posten udbrin-

ges, men grænserne for, hvor længe et brev må være undervejs, for at betingelserne kan siges at være opfyldt, er naturligvis særdeles flydende. Når en vis standard på forhånd er fastsat, må forsinkelserne dog ikke blive forholdsvis alt for store.

Det kan måske forekomme en smule overflødigt at bruge så mange ord på at beskrive en institution, som alle kender. Men netop vores fortrolighed med betegnelsen og deraf følgende vilkårlighed i brugen af ordet, har af og til ledt historikere på vildspor.³³ Nyttens af vores indkredsning af begrebet viser sig desuden gennem de følgende eksempler på, hvad man *ikke* med rimelighed kan indføje i definitionen.

Først må den udbredte opfattelse afvises, at postvæsenet ifølge sin natur er en offentligt drevet virksomhed. Sådant forhold er det ganske vist overalt i nutiden, men holder vi os alene til det danske postvæsen, vil vi se, at det i en periode var på private hænder, uden at det af den grund mistede sine grundlæggende karaktertræk. Mere rigtig er den formulering, at det i reglen er underlagt statslig kontrol. I hvert fald har denne været uøvet i Danmark lige siden oprettelsen. Ganske vist skyldtes den især eneretten, som omtales i det følgende, men staten har desuden altid tiltunget sig ret til indblanding i postale spørgsmål – blandt andet de sikkerhedsmæssige – som ikke nødvendigvis havde med monopolet at gøre.

Dernæst fortjener et par detaljer i en definition, som den tyske posthistoriker Ludwig Kalmus konstruerede i 1937, opmærksomhed, selvom vi ikke kan dele hans synspunkter. Han konkluderede, at »Posten er altså en offentlig, alment tilgængelig organisation, som regelmæssigt ved arbejdsdeling befordrer skriftlige meddelelser, hvorved originalskrivelsen tilstilles modtageren, og i det mindste to personer gennemfører befordringsprocessen«. At det originale brev skal udleveres til modtageren, forekommer næsten for selvfølgeligt, men ikke desto mindre er det spørgsmålet, om ikke Kalmus med netop dette ordvalg udelukker nogle posttjenester, som ganske vist først efter hans tid er blevet aktuelle, men som stadig er forenelige med de ovenfor omtalte sikkerhedsbetingelser, der også dækker Kalmus' krav.³⁴

Mere problematisk er dog Kalmus' ejendommelige forlangende om, at mindst to bude skal beskæftiges. Det var for ham det mest centrale element overhovedet, og i konsekvens deraf indeholder hans *Weltgeschichte der Post* kun ganske lidt om de institutioner, som – under navn af budtjenester eller *budkurser* – befordrede post fra afsender til modtager alene ved en enkelt person. Det gjorde ingen større forskel, om budene rejste i specielle ærinder, eller om de gennemførte regelmæssige ture ad faste ruter og for enhver,

der betroede deres breve til dem. Hvor urimeligt hans krav er, fremgår vel tydeligst, når vi prøver dem over for de korteste danske ruter, som et enkelt bud kan tilbagelægge på blot et par timer – Kalmus selv undlader behændigt at bringe spørgsmålet om afstande på bane. Desuden er det uklart, hvordan han stiller sig til en organisation, som beskæftiger flere bude med hver sin rute. Budet, som rejste regelmæssigt mellem København og Helsingør, afskriver han, og det samme gælder det, der gik til Køge. Men betragtet under ét befordredes breve fra Helsingør til Køge af to bude, og hvad så? Afvises et sådant væsen, vil det selv i dag være muligt at pege på serviceydelser inden for Postvæsenet, som reduceres til inferiorere budtjenester.

En vis støtte for sin definition fandt Kalmus ganske vist i den oprindelige betydning af ordet *post*. Det er udledt af det latinske *posita*, som betegner »en poststation, hvor der kunne skiftes heste«, og på dansk brugtes det da også allerede i 1500-tallet i en række forbindelser, hvor netop skiftet betonedes. Postheste og postvogne kunne således være af hvilken som helst race og type, men de brugtes til kortere ture, typisk fra by til by eller fra et len til det næste. Og når Christian 3. bad sin kansler om at sende breve *postvis*, indebar det, at de befordredes i etaper, ikke at der fandtes et postvæsen til at tage sig af forsendelsen. Hvad der var karakteristisk for dette, da det siden kom, var blot ikke, at brev-bæreren var ny for hver af disse etaper, men at der på hvert skifte- eller poststed var mulighed for at aflevere og modtage breve. Heri vil vi da se forskellen mellem en budkurs og et postvæsen.

Til trods for alle indvendingerne er Kalmus' synspunkter i én henseende ganske frugtbare. Det er umiddelbart indlysende, at han med sin darwinistisk prægede opfattelse af en udvikling fra det »primitive« budvæsen mod et »arbejdsdelt befordringsvæsen i form af en *stafetkæde*« peger på en posthistorisk proces af vidtrækkende betydning. For det første forudsatte en rutebetjening ved flere bude, der afløste hinanden, en højere grad af koordination og dermed en stærkere central ledelse, der kunne foretage de logistiske beregninger af ankomst- og afgangstidspunkter og kontrollere, at systemet fungerede. Behovet øgedes dermed for et mellemlag af lokale postmestre. Fandt det ankommende postbud nemlig ikke sin afløser parat på poststedet, og skulle han selv returnere, måtte postsækken overlades en sådan betroet mand på stedet.

For det andet indeholdt denne omstrukturering betingelserne for, at posten kunne komme hurtigere frem. Postbude er også en slags mennesker med behov for en gang imellem at spise og sove, og så snart postruten var over en vis længde – 20-30 km? – måtte

Et brevbud, hårdet af det hårde liv på vejene og svært bevæbnet, overbringer et brev. Sådanne bude kaldtes i middelalderen almindeligvis for brevdragere eller brevbærere. Også ordet brevviser brugtes i denne betydning, men vistnok oftest i sammenhænge, hvor budet selv var involveret, for eksempel ved at brevet drejede sig om hans person, eller han havde mundtlige tilføjelser til samme. Betegnelsen postbud, især i forbindelsen »kongens postbud«, dukker op i midten af 1500-tallet (i Kancelliets Brevbøger første gang 3. april 1557). For at præcisere, hvad det stod for efter 1624, anvendtes udtrykket »ordinært«, dvs. regelmæssigt, postbud (og tilsvarende ekstraordinært postbud om det, der rejste i specielt anliggende). Brugen af denne betegnelse var dog, som vi skal se, vakkende, men det fremgår, at man ikke med ordet ordinært forbandt noget degraderende, som det siden er blevet tilfældet.



den omtalte postsæk derfor overtages af et andet bud, såfremt den skulle videre med den optimale hastighed. Også dette stillede krav til kontrollen. Skyndte disse postbude sig nu også helt så meget, som ledelsen og publikum forventede?

Efter disse indledende teoretiske betragtninger skulle der være gjort klar til endelig at gå i lag med det danske postvæsen. Endnu står dog tilbage en omtale af et i posthistorisk henseende uhyre væsentligt begreb, nemlig eneretten, *postregalet*.

Så almindeligt var det, at de nationale postvæsener fik tildelt en eneret til besørgelse af breve og småpakker, at man næsten kunne kalde den en del af begrebsdefinitionen. Oprindeligt var hensigten vel især at beskytte de skrøbelige foretagender økonomisk mod konkurrence fra de beslægtede budtjenester, som allerede fandtes eller kunne tænkes at ville opstå, men monopolstillingen kunne også med fordel udnyttes – positivt eller negativt – i forskellige sikkerhedsmæssige sammenhænge. Vi ser derfor statspostvæsenerne gøre forsøg på at opkøbe veletablerede private budorganisationer og skride til forbud mod andres virksomhed eller i det mindste at udelukke dem fra at bruge en mere udviklet teknik. Det retfærdiggjordes ved, at det var en for statsmagten uafhængelig højhedsrettighed at drive offentlige postruter. Den i og for sig absurde påstand synes opfundet i det tyske kejserrige omkring 1580, men den fandt hurtigt støtte i læren om suverænitetsrettighederne, som udvikledes her og i Frankrig i de følgende årtier. Den betegnes *regalismen* efter ordet regale, hvorved man netop forstod en rettighed, som tilkom majestæten som indehaver

af den højeste samfundsmagt. Som eksempler på sådanne regaler kan i flæng nævnes grundregalet eller ejendomsretten til det, som ingen andre ejer, møntregalet, eneretten til at slå mønt, og toldregalet.

Det er måske tilfældigt, men alligevel påfaldende, at vi på hjemlig grund første gang finder postrettigheden omtalt som et regale blot nogle måneder efter enevældens indførelse i 1660. Frederik 3. havde brug for at understrege postvæsenets ukrænkelighed over for de gennemrejsende svenske bude, som siden omtales, og intet kunne hindre ham i at meddele den svenske ambassadør, Gustav Duvall, at postbefordringen »var et regale, som ikke lettelig kunne condenceres« (dvs. indrømmes andre). Skønt allerede Christian 4.s forordning af 1624 indeholdt forbud mod at lade brevforsendelser besørge ved »vognmænd eller andre fremmede bude«, trængte det pompøse udtryk *postregale* først nu igennem. Som det senere vil vise sig, kunne et sådant regale nok overdrages til en privatperson at forvalte, men det mistede ikke derved sine grundlæggende karaktertræk. Og bliver der mindet om, at den moderne betegnelse for »regale« er »monopol«, behøves ingen yderligere understregning af, hvor stor en rolle begrebet spiller i postvæsenets historie.³⁵

Forordningen af
24. december 1624



Christian 4., malet af ukendt kunstner o. 1629 (påskekristens årstal er forevansket). Han er ubestrideligt ophavsmanden til ideen om at oprette et postvesen i Danmark.

Fra udkast til forordning

Vi har i det foregående beskæftiget os med forudsætningerne for oprettelsen af et postvæsen på det mere generelle plan. Der kunne nok peges på udviklingslinier i det danske samfund ved overgangen til 1600-tallet, som gjorde et mere udviklet distributionsapparat ønskeligt. Centraladministrationens behov trådte stadigt tydeligere frem, og antallet af mennesker, der skrev, var større end før, selvom det stadigvæk ikke var der, skoen trykkede mest. Og om vejene kan man i det mindste sige, at de tillod en regelmæssig trafik. Der er blot intet heri, der peger på årene 1623-24 som specielt »egnede« for, at ideen om et postvæsen skulle opstå netop da. Kun på det statsfinansielle område synes der at være et skred i udviklingen i disse år. Ikke blot blev de ordinære indtægter søgt forøget, blandt andet gennem nye told- og accisepålæg i 1621 og 23, men samtidig opsagde Christian 4. sine udlån til adelen for at styrke sin likviditet. Nogen sammenhæng – skønt indirekte – havde disse dispositioner da også med postforordningen.

For det private erhvervslivs vedkommende er der færre konkrete holdepunkter, når en forbindelse eftersøges. I det omfang handelen overhovedet måtte have haft ønsker om et indenlandsk postvæsen, kunne disse lige så godt være formuleret 20-30 år tidligere eller endnu før, da legendariske storkøbmænd som Mads Lampe og Marcus Hess i København eller Oluf Bager i Odense var i fuld aktivitet. Tværtimod var 1620'rne præget af produktionskrise i landbruget, som må have haft en afsmittende effekt på handelen. Så også på dette område er tiden først og fremmest præget af statslige initiativer og behov, nemlig i form af kompagnierne. Spørgsmålet om deres rolle i postvæsenets oprettelse skal dog først senere diskuteres.

Endelig har det været nævnt, at Christian 4.s udenrigspolitiske engagement i 1620'rne skulle have haft sin betydelige plads blandt de øjeblikkelige tilskyndelser. Det er rigtigt, at sønnen Frederiks valg til koadjutor (medhjælper) i bispedømmet Bremen i 1621 og biskop i Verden to år senere har gjort forbindelsen over Hamburg til disse områder påkrævet, men endnu var den unge hertug kun skoleelev i Sorø. Christian 4.s senere indblanding i det store tyske opgør kan næppe heller komme på tale. Kongen konsoliderede sig økonomisk til opgøret, men at han ligefrem skulle have oprettet et særligt kommunikationsvæsen for at kunne vedli-

geholde forbindelsen med København under et sejrrikt togt i Nordtyskland af nogle få ugers varighed lyder ikke sandsynligt.

En noget anden vej i forsøget på at indkredse årsagerne til initiativet i 1624 betrådtes af »Søren Post« i jubilæumsudgaven fra 1925 af *Aarbog for det danske Postvæsen*.¹ I stedet for at opspore de forudsætninger, der lå i tiden, gik han på jagt efter den inspiration, Christian 4. havde været besjælet af i gerningsøjeblikket. Det lykkedes faktisk for Søren at finde den: Christian 4. havde under sine sonderinger i juli 1623 i egnen mellem Hamburg og Bremen set en postrytter! Og ikke så snart var han kommet hjem til Rosenborg, før han sendte bud efter kansler Christen Friis og bad ham om at udarbejde en forordning om sådan en ting i Danmark. Artiklen fortsætter med en redegørelse for arbejdets gang, bygget over det skelet af bevarede akter, som vi også her skal præsentere, men med tilføjelse af en god portion fantasi. Kulminationen er naturligvis forelæggelsen af det endelige resultat juleaftensdag 1624. Kongen var begejstret og inviterede straks kansleren til at tilbringe juleaften sammen med sig og Kirsten på Københavns slot, og her tømte de et anker god malagavin med skåler på det nye postvæsens velgående! »Søren Post« kan dog ikke oplyse, om de fik dem en god, trestjernet rus.

Tilfældigvis *havde* Christian 4. set og talt med et postbud i foråret 1623, men skønt budet var tysk, fandt mødet sted nær København. Intet tyder dog på, at dette havde nævneværdig indflydelse på den opfordring til Christen Friis, der fulgte på et ikke nærmere angivet tidspunkt samme år. Sagen var, at kongen i årevis havde haft kendskab til og sandsynligvis også benyttet sig af en post- eller budkurs igennem Danmark, så der er ingen grund til at eftersøge en egentlig inspirationskilde fjernt fra hans sædvanlige opholdssted. Blot er netop indretningen af en postrute København-Hamburg højst utilstrækkelig som forklaring på, at hele Danmark – eller så godt som – fik et postvæsen fra 1. januar 1625.

Kildematerialet

Når man er nødt til at pejle sig frem gennem mørket med fare for at ende på spekulationernes overdrev, skyldes det, at forordningen af 24. december 1624 ikke indeholder den sædvanlige passus om, hvorfor den er udgået. For at citere fra en beslægtet forordning, den om »broers og alfarvejes vedligeholdelse« fra august 1622, kunne en ikke atypisk begrundelse lyde: »Eftersom en del lensmænd sig for Os har beklaget, hvorledes adelens og andre

Christen Friis til Kragerup (1581-1639) tilhørte af fødsel den fornemste og rigeste kreds af adelen. Hans uddannelse var derfor den bedste, tiden kunne byde på, ophold på Sorø skole og studier ved adskillige universiteter i Tyskland, Nederlandene, Frankrig og Italien. I december 1616 udnævntes han til kongens kansler, og denne stilling kom han til at bestri- de i 23 år, det meste af tiden uden at få sin indflydelse beskåret af statholdere el- ler rigshofmestrene. Som embedsmand delte han i mange henseender Christian 4.s in- teresse for handels- og industripolitikken, og var måske endnu mere end denne opta- get af reformer i lovgivningsarbejdet: for- ordningerne flød fra hans hånd i en jævn strøm, og ofte kom de i »bundter«, op til otte på én dag (26. august 1622). Om dette skete af hensyn til at lette distribue- ringen af dem, vides ikke, men opfordrin- gen til at udstikke rammer for et rigtigt postvæsen fulgte han, som vi skal se, kun med visse forbehold. Malet af ukendt 1635, dette er dog en lidt yngre kopi.



bønder dem undslår fra, de alfare veje og broer at forfærdige, som de dog med rette bør og dem tilkommer, da ville Vi med Vores Danmarks riges Råds råd og samtykke derom således forordnet have ...«. Ikke meget oplysende ganske vist, men dog et vink om, hvor årsagen til initiativet lå. I postforordningen hedder det tilsvarende blot: »Eftersom Vi nådigst for godt har anset ...« – det er alt!

Også bemærkningen om, at udstedelsen skete efter forudgående drøftelser med Rigsrådet mangler, og det var næppe heller indblandet.² Hvilket måske nok kan forbygge i betragtning af, at

kongen og kansleren med dette arbejde grundlagde en institution som P&T, men det forudså de ikke. Normalt medvirkede rådet ved de vigtigere lovgivningsarbejder, enten som initiativtager eller – oftest – som en art høringsinstans: det kunne overveje og fremføre betænkninger om spørgsmål, hvor kongens bemyndigelse kunne drages i tvivl, eller de enkelte medlemmer kunne blive bedt om at fremskaffe oplysninger til brug ved udarbejdelsen. Et helt præcist indtryk af, hvor almindeligt det var, at rådet deltog, kan ikke tilvejebringes, for det behøver ikke at være nævnt i forordningernes indledning, at Rigsrådet havde givet sit samtykke. Men heller ikke dets forholdsvis velbevarede arkiv rummer mindste antydning af, at det har givet en sådan godkendelse, højst har der været tale om en mundtlig accept uden for dagsordenen.

Indeholder forordningen altså ikke i sig selv nøglen til vort opklaringsarbejde, er vi til gengæld i den heldige og lidt usædvanlige situation at have et forarbejde for hånden i form af kanslerens første forslag, og heri er der en række antydninger. De er åbne for fortolkninger, men i sammenhæng med, hvad der ellers kan indhentes af spor i samtidige begivenhedsforløb, ganske afslørende.³ Herom dog først senere. Først og fremmest giver det os en dato: 22. oktober 1623, altså mere end et år før forordningen udkom. Og dernæst viser det hen til de to ophavsmænd, kansler Christen Friis, som skrev det, og Christian 4., på hvis foranledning kansleren gik i gang med arbejdet. Dette sidste tilkendegav Friis med påtegningen: »efter Kongelig Majestæts nådigste, ofte itererte [gentagne] befaling er dette forslagsvis og på forbedring forfattet«. Netop understregningen af, at kongen havde været i lag med ham flere gange, og at det var op til ham – kongen – at komme med forslag til forbedringer, synes entydigt at vise hen til ham som ideens egentlige ophavsmand.

Dette dokument, to ark med 8 beskrevne sider, vil vi i det følgende betegne som *udkastet*. Det er som de fleste af Friis' arbejder af denne art præget af rettelser og tilføjelser i et antal, der stedvis gør det næsten umuligt at afgøre, hvad resultatet endte med at blive. Roderiet gælder tillige hans disposition; han har, som det træffende hedder i en biografi, »ofte skrevet, før han har tænkt færdig«.⁴ Teksten revideredes løbende, og for at få plads til de forventede tilføjelser, lod han en bred venstremargen stå åben. Hos ham var den ikke – i hvert fald ikke i dette tilfælde – dikteret af behovet for under en senere konference at kunne få plads til de forslag, der måtte dukke op. At det forholder sig sådan, viser sig ved, at en rettelse i flere af de første 16 punkter vedrørende den fynske postmesters bopæl er indarbejdet i paragraf 20, der ellers er en omskrevet version af en tidligere, som så blev slettet. Det

skulle flytte til Malmø, men dette blev ikke effektueret og er måske ikke omtalt andre steder end her. Hvornår Christian 4. gav kansleren ordre om at gå i gang, kan altså ikke besvares ud fra dette dokument.

Udkastet har været kendt af posthistorikerne, siden Fritz Olsen skrev sin første bog i 1889. Det lå da i en pakke i Rigsarkivet sammen med adskillige andre breve vedrørende postvæsenet, blandt hvilke et helt udateret også lignede et forarbejde. Indholdsmæssigt ligger det tæt op ad forordningen, og Olsen antog derfor, at der var tale om et omarbejdet forslag på tærsklen til at blive godkendt.⁵ Så enkelt forholder det sig dog ikke. Når dets forfatter benytter sig af vendingerne »de forordnede edssvorne postbude« og »den forordnede postmester sammesteds« – det vil sige i Kolding – synes han at have formuleret sig på grundlag af en i hovedprincipperne færdigt udarbejdet forordning, og blandt andet derfor kan man med lige så god ret antage, at der er tale om et udkast til den instruks for embedsmændene, som omtales i forordningens sidste paragraf. En sådan instruks kunne i samtiden blive betegnet *ordinans*, og dette udtryk vil vi da bruge i det følgende. Den endelige ordinans er det imidlertid ikke, hvis den da nogensinde blev til noget. Dels indeholder det foreliggende dokument takstforslag, som blev underkendt i kancelliet (hvorfor det er affattet, før forordningen blev trykt), og dels mangler der stadigvæk nogle af de punkter, som en eventuel ordinans ifølge forordningen skulle have omfattet. Det er altså ikke sikkert, at de retningslinier for postgangen, den afstak, overhovedet blev fulgt, men heller ikke udelukket.

Dermed er udkastet det eneste aktstykke, som med sikkerhed kan kaldes et forarbejde, og gennem en længere tid også det eneste vidnesbyrd om, at noget nyt var undervejs. Først 22. november 1624 kom det næste udspil, som desuden var det første signal om et postvæsen, som en lidt bredere offentlighed fik kendskab til. Endnu var der dog kun tale om et missive eller »lukket brev« til nogle lensmænd. Derimod blev den endelige forordning, der som efterhånden ofte nævnt bærer datoen 24. december 1624, straks trykt. I hvert fald tre oplag udkom i samtiden – genkendelige ved få og ubetydelige indbyrdes forskelle – og desuden optoges den blandt de »forordninger, som endnu herefter til anderledes befalet vorder, skal holdes og efterkommes«, der fulgte med den trykte udgave af den store reces fra 1643.

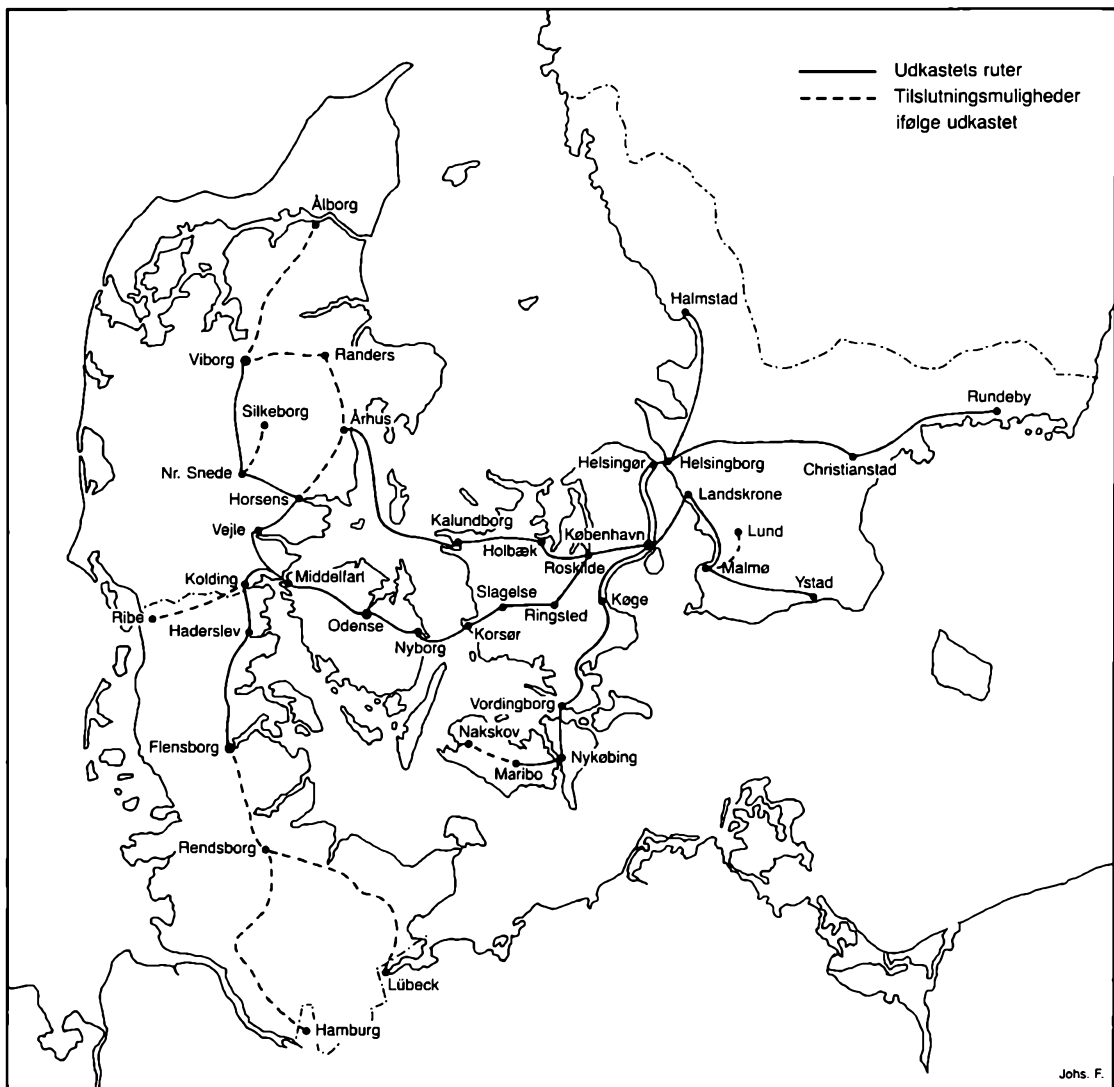
Udkast, missive og forordning udgør tilsammen de primære kilder til spørgsmålet: Hvorfor fik vi et postvæsen i 1624? De skal nærmere undersøges i det følgende, idet dog de fleste postale enkeltheder i forordningen her kun strejfses.

Christen Friis' udkast

Kansler Christen Friis gav udkastet titlen »Om en ordinær post eller bud gennem riget«. Siden slettede han de to første ord, og denne kun halvt gennemførte rettelse såvel som usikkerheden om, hvad man skulle kalde de nye folk, er karakteristisk for det hele arbejde. Som nævnt er det ofte en skønssag, om en detalje gled ud eller fik lov at blive stående. Da ingen af ideerne blev realiseret, har det vel ingen større betydning, men for forståelsen af hans tankegang medtages enkelte senere overstregede oplysninger i det følgende. Ellers er det den endelige udgave, der præsenteres på tværs af paragrafferne.

Grundlæggende for kanslerens forslag til et postvæsen er den decentrale bestyrelse ved postmestre i hver større landsdel. Oprindeligt tænkte han sig, at der skulle være 5, nemlig i København, Helsingborg, Odense (rettet fra Middelfart), Viborg og Flensborg. Senere reduceredes antallet dog til 4, idet embedet i Helsingborg bortfaldt. En kort tid var han inde på, at postmesteren i København kunne holde en fuldmægtig her såvel som i Landskrona, men også dette frafaldtes. Til stillingerne havde han på forhånd udset sig landstingsskriverne i Odense og Viborg, mens identiteten af de andre to ikke er omtalt. Hver postmester fik ansvaret for de bude, der rejste fra hans by og i hans landsdel. Blandt hans pligter var at modtage breve, bogføre dem med angivelse af dato og afsender og påtegne, til hvem de udleveredes. Det gjaldt tilsyneladende også for breve, der blot passerede distriktet, idet budene selv kunne modtage og aflevere breve på vejen. Hvad kancelliets egen post angik, pålagde Friis en smule ulogisk budene, der rejste fra København, selv at henvende sig på »skrivestuen«, modtage hans og kongens post og derpå igen begive sig til postmesteren, for at denne kunne registrere den.

I de byer på ruterne, hvor der ikke var postmestre, skulle særlige »logementer« udpeges. Værten fik – i modsætning til postmestrene! – ret til at markere sin værdighed med en udhængt tavle »med et mærke«, og skulle i øvrigt være »en beskeden mand og ædru, som breve kan forvare og uddele«. Blandt disse var igen på forhånd tre udpegede, landstingsskriverne i Ringsted, Maribo og Malmø. Om løn- og portobestemmelser udtaler kansleren sig kun vagt. Udgangspunktet var, at systemet skulle kunne hvile i sig selv. Postmestrene skulle for karteringsarbejdet have skriverpenge – 1 skilling af hvert brev og 2 for »større pakker« – hvorimod selve portoen skulle deles mellem alle ansatte, men satserne var hverken nøjere specificerede eller velovervejede. Kun mente han, at breve til Hamburg burde koste tredobbelt i forhold til de øst-



Johs. F.

danske. Friis var dog udmærket klar over, at budene næppe kunne leve af disse indtægter i starten, »førend sådant kommer i svang«, og fandt det derfor rimeligt, at hver købstad bidrog til omkostningerne ved at supplere lønnen til de stedlige budede.

Om postbudene selv hedder det kun, at de »skulle hver dag, vinter såvel som sommer, gøre deres visse rejser, [og] hvad dagen ikke kunne tilstrække, dertil skal natten bruges«. Spørgsmålet om deres befordringsmåde kommer vi nærmere ind på i et senere afsnit; her skal blot anføres, at de fortrinsvis var kørende på de vigtigere strækninger, og kun de mindre sideruter betjentes af

Postruter ifølge kansler Christen Friis' udkast 1623. Om de tilslutningsmuligheder, der er indtegnet, alle ville være ført ud i livet, er usikkert; nogle af dem synes han at have opgivet undervejs.

fodbude. På dette punkt som så mange andre er Friis' hensigter dog uklare. Eksempelvis opererer han med en tredje kategori, som kaldes »visse bude«, uden at det bliver helt klart, om de indgår i forslaget på linie med de kørende og gående. Det gælder vistnok ikke dem alle, men igen spiller det en rolle, at forslaget aldrig blev helt færdigt. Især bliver dette tydeligt gennem den følgende forholdsvis udførlige omtale af *postruterne*.

Udkastets rutenet

I god overensstemmelse med den regionale opsplitning af ledelsen kan man ikke udpege en egentlig hovedrute. København er naturligvis som i alle senere postordninger hovedudgangspunktet, men budene, som rejste ud fra dette centrum, blev i den østlige del af riget og afløstes af andre, så snart de nåede næste poststed. Herunder i øvrigt også Helsingborg, som altså alligevel bevarede en særstatus.

Starter vi i øst, skulle de to skånske bude være bosat i København, hvorfra de ekspederedes. Det ene af disse rejste med færgen til Landskrone hver mandag morgen, klokken 4 om sommeren og klokken 6 om vinteren, dvs. de fem måneder fra oktober til februar. Budet lagde vejen over Malmø til Ystad – kørende – og kunne om fredagen nå tilbage til Landskrone, hvorfra det næste morgen returnerede til hovedstaden. Ifølge en senere udstreget passus skulle der holdes et fodbud i Malmø på en rute til Lund. »Gives vogn når mange breve«, tilføjedes det. Det andet postbud gik til Helsingborg fra København mandag klokken 14. Fra Helsingør blev det sat over med færgen onsdag morgen, og straks derefter returnerede det med breve fra Helsingborg. Derudover skulle Helsingør by underholde to fodbude – egentlig en unødvendig dublering – nemlig ét, der afgik mandag morgen og returnerede fra København tirsdag, og ét, der rejste fredag morgen og »lørdag hjemad«. Til og fra Helsingør opererer udkastet altså med ikke mindre end tre ugentlige forbindelser. Endelig skulle Helsingborg by lønne to kørende bude – allerede her (i paragraf 19) er altså tanken om, at de kunne leve af indtægterne, skrinlagt. Det ene skulle fra onsdag middag til fredag aften gennemføre turen til Halmstad og det andet fra samme tid til tirsdag middag nå gennem Christianstad til Rundeby – med ophold lørdag aften til søndag morgen – og tilbage.

Vestpå afgik posten mandag formiddag klokken 11. Denne rutes endelige udformning har voldt kansleren de største kvaler, men der kan ikke være tvivl om, at han endte med det opsigtsvæk-

kende resultat, at afrejsen kun skulle ske hver anden uge. Selv efter at have besluttet sig til denne indskrænkede service, regnede han med at bruge to bude på ruten, men om de skulle køre skiftevis eller i forlængelse af hinanden, fremgår ikke. De kunne være i Korsør tirsdag aften, komme med »postfærgen eller båden« over onsdag morgen klokken 4 sommer og 6 vinter – »om vinden vel« – og være i Odense fire timer efter ankomsten til Nyborg. I en overstreget udgave af denne paragraf havde Friis været inde på, at de sjællandske bude kunne have betroet deres fynske kolleger posten i »værtshuset« i Nyborg, men han endte altså med at finde det sikrest, at overgivelsen skete i overværelse af Odenses postmester. Tilsvarende blev en strøtanke om, at færgefolkene kunne nøjes med at oversføre sækken og ikke budet, forkastet med den bemærkning, at »dette forordnede er vissere«. Med returpost fra Odense skulle de sjællandske bude hveranden onsdag klokken 13 afrejse til København, hvor de kunne være »andendagen« efter at være sat i land i Korsør.

At denne rute passerede Roskilde, fremgår kun indirekte, og det gik aldrig op for kansleren, at det fodbud, som ugentlig afgik herfra mod Holbæk og Kalundborg, hveranden uge savnede forbindelsen til København. Fra Kalundborg sendtes posten til Århus med færgen, mens budet selv returnerede og tog de jyske breve med sig. Færgefolkene her har åbenbart været pålideligere end på Storebælt. Den fjerde og sidste rute fra København gik sydpå. Med afgang hver onsdag morgen nåede posten med vogn til Vordingborg, hvorfra han torsdag klokken 10 sattes over til Falster. Efter besøg i Nykøbing og Maribo skulle han kunne nå en returfærge fredag klokken 14 og altså være i København igen lørdag eftermiddag. Det var hurtigere, end hvis han som oprindeligt tænkt skulle have bragt post helt til Nakskov; i stedet foreslog Friis, at denne by holdt et fodbud, som hver torsdag morgen tidlig gik til Maribo. I øvrigt anbragte han ud for denne paragraf et af de for ham så karakteristiske NB'er med bemærkningen »Fra Gedser og Rødby ordinær færge til Rostock og Heiligenhafen«. Egentlig postrute dertil indeholder forslaget ikke.

Ovre på Fyn tog det lokale bud sig af transporten til Middelfart med afgang hveranden torsdag eftermiddag, og andre opgaver havde han tilsyneladende ikke. I Middelfart boede nemlig de to bude på Jylland, hvoraf det ene, straks Odenseposten var kommet, kørtes over Vejle, Horsens og Nørre Snede til Viborg og tilbage derfra hveranden mandag morgen tidlig, og det andet lige så prompte transporteredes til Flensborg. Også hertil naturligvis hveranden uge og ikke længere; endestationen Rendsborg var forlængst opgivet. I øvrigt er antallet og arten af jyske sideruter

meget nødtørftigt omtalt. Fra Nørre Snede *kunne* gå post til Silkeborg og »fra Ålborg går hver torsdag visse bud til vogn til Viborg, som tager besked tilbage igen«. Lige så ubestemt er paragraffen, der endeligt afklarer den flere steder forud berørte vestjyske post: »Fra Ribe møder et fodbud en gang hver uge i Kolding eller i Flensborg med hvis breve, de vil forskikke«. Og endelig forliste de østjyske fodbude fuldstændigt undervejs. Ideen med forbindelsen fra Kalundborg havde ellers været, at Århus kunne holde bude til Randers-Viborg og Horsens-Vejle. Dermed blev i hvert fald Randers koblet af og har måttet klare sig ligesom Vendsyssel, der »får breve fra Ålborg« uden angivelse af befordringsmåden.

Hvad sluttelig postforbindelsen til Hamburg angår, optræder denne alene i to bemærkninger i den siden annullerede paragraf 19: »NB, Bud derfra på Hamburg og Lübeck fra Rendsborg«, og »Flensborg og Rendsborg holder hver uge visse bud fra Lübeck og Hamburg«, samt i punkt 25, som er den endelige udgave: »Fra Flensborg og Rendsborg holdes ordinært visse poster fra Hamburg og Lübeck«. Men kansleren afstod fra at befatte sig videre med dem.

Missive og forordning

Der kan knyttes en lang række bemærkninger til indholdet af dette udkast og derunder også enkeltheder, som foreløbig er forbigået. Her skal blot igen fremhæves, hvor ubetydelig en plads posten til Hamburg er tildelt. Ikke alene er det tvivlsomt, om Christen Friis havde tænkt sig, at ruten gennem hertugdømmerne skulle indgå i det nye danske postvæsen, men betjeningen ved fire forskellige bude fra København til Hamburg hver anden uge viser, at det i hvert fald ikke var den postforbindelse, han fandt det mest magtpåliggende at få etableret.

Der var derfor sket ting og sager i kancelliet og hos kongen, da missivet til lensmændene året efter blev udfærdiget. Ifølge dette havde Christian 4. besluttet sig til at lade forordne »egne bude ... som ordinær imellem vor købstad København og Hamburg [med] Vore såvel som andre breve skulle omdrage«. At ingen andre nævnes, skyldes dog ikke, at de var opgivet, men de var alle blevet reduceret til fodbude, og kun på Hamburgruten skulle de tilbydes vogn. Det var om denne transport, befalingen drejede sig, for lensmændene fik pålæg om at sørge for, at budene overalt kunne få vogne – mod betaling – hos bønderne. Desuden kunne særgerierne ved bælteerne forvente »billig betaling« for at overføre posten mod til gengæld at afsejle, så snart budene ankom. Som

for yderligere at understrege, hvor vigtig netop denne rute nu var, tilløjedes det, at hvis uvejr eller andre forhold på Storebælt førte til forsinkelser, skulle budene lade borgmesteren i Nyborg attestere samme, for at de siden kunne »undskylde sig«. Så nøjeregnede med befordringstiden var man ikke på de andre ruter, men dér havde posten selvfølgelig heller ikke en Storebæltsoverfart at slås med.

Kovendingen i synet på postvæsenets rolle for kommunikationsforholdene i Danmark, som afsløres i missivet, demonstrerer forordningen naturligvis endnu tydeligere. Lige netop opprioriteringen af forbindelsen til Hamburg er dog ikke meget iøjnefaldende, for befordringsmåden berøres kun, for så vidt som visse – men ikke alle – gående bude kaldes »fodbude«. I lyset af de overvejelser, der havde fundet sted om dette problem, er det ikke usandsynligt, at man bevidst undgik på forhånd at træffe bindende beslutninger derom. Ganske vist var også andre detailspørgsmål, især bestemmelserne vedrørende antallet af bude, rejsefrekvens og tidspunkter for afgang og ankomst, udskudt til senere behandling, men i retningslinierne for den ordinans, der som tidligere nævnt skulle udgå herom, omtales befordringsmåden ikke. Om det skyldtes en velovervejede plan fra regeringens side, at man ikke i rammebestemmelserne for postvæsenets virksomhed ville indføre den slags detaljer, som kunne blive udsat for løbende revision, vides i øvrigt ikke, men forordningen er i hvert fald ulige mere helstøbt end Friis' første rodede udkast.

Forordningen er opdelt i 24 paragraffer, hvoraf de første 9 behandler organisationen, de næste 11 ruterne og de sidste 4 porto mv. Fra første del bemærkes, at væsenet nu skulle stilles under en central ledelse i hovedstaden – de legendariske fire købmænd, som omtales senere. I forhold til den spillede postmestrene kun en underordnet rolle. Selvom det tidligt i forordningen hedder, at to af disse havde en så fremtrædende status, at de måtte kalde sig »postmester« og markere deres værdighed med et særligt skilt, havde de ikke stort flere opgaver end de logiværter, der går igen fra udkastet. Disse kaldes da også uden videre postmestre i paragraf 23. Dog havde Københavns postmester særlige pligter med hensyn til kancelliets post, og tilsvarende indtog Koldings postmester en nøglestilling for omkarteringsarbejdet dér, idet de store jyske ruter udgik fra hovedruten netop i Kolding.

Som nævnt blev de fleste oplysninger om budene og meget andet fra Friis' udkast forbigået, og af helt nyt stof er egentlig kun punktet om postvæsenets eneret. Postmesteren – og det vil vel i praksis sige dem alle – skulle »have flittig indseende, at ingen breve forskikkes med vognmænd eller andre fremmede bude, men

jyske ruter (se kortet) udgik de alle fra dette centrum, og postbude-
dene gennemførte hver for sig hele rejsen fra udgangspunktet,
hvad enten destinationen var Helsingør eller Hamburg. Dette
gennemførte princip for betjeningen måtte nødvendigvis følges op
af adskillige justeringer af kanslerens rutenet. Kalundborg-Ros-
kilde-ruten blev forlænget til København, og der gik altså nu to
bude ad Roskilde landevej; til gengæld bortfaldt forbindelsen til
Århus. Tilsvarende gik Lollandsposten nu helt til Nakskov, og
biruten til Lund fra Malmø blev inkorporeret i den skånske ho-
vedrute, der blev forlænget til Christianopel. Ligeledes blev Hal-
landsruten ført frem til Varberg og hovedruten mod vest til Ham-
burg. I Jylland fik Randers igen plads på »postkortet« som ende-
station for en ny østjysk rute fra Kolding, hvorfra også postbude-
ne til Ålborg over Viborg samt Ribe udgik. Alt i alt havde et
noget større antal byer og steder fået umiddelbar adgang til post-
væsenets service, selvom ganske enkelte – Landskrone, Ystad og
Silkeborg slot – skuffedes i de forhåbninger, de kunne have næret,
hvis kanslerens forslag var kendt uden for Slotsholmen.

*»Vil vel falde fast besværligt
at bringe den i nogen god orden«*

Citatet er Christen Friis' og gengiver den konklusion, han måtte
drage efter at være gået i stå med sit udkast. Der var uden tvivl
flere grunde til kanslerens pessimisme. En af dem falder særligt
tydelig i øjnene efter den præsentation af de to organisationer –
kanslerens påtænkte og regeringens endelige – der her er givet.
Og det er vel samtidig den, der forårsagede omformningen af en
decentral struktur til et udpræget centralt dirigeret foretagende.
Eller udtrykt på en anden måde: det arbejdsdelte postvæsen var
blevet »reduceret« til en budtjeneste med udgangspunkt i Køben-
havn og en enkelt lokal udvekslingsstation i Kolding.⁶

Bag denne ændring kan have ligget, at der var betydelige koor-
dinationsproblemer forbundet med et system som Friis', og det
erkendte kansleren da også efterhånden. Udvekslingerne af post i
Malmø, Roskilde og Maribo gik han let hen over, men da han
nåede til de jyske poster, indviklede han sig i en redegørelse af,
hvordan »de breve, som på Nørrejylland og Viborg [skal forsen-
des], skulle aflægges i Middelfart, til det Viborg bud afgår«. Der-
efter indså han formodentlig, at han med denne formulering hav-
de rejst større problemer, end han så sig i stand til at løse, og så
var det alligevel lettere at strege det over og håbe, at ingen grave-
de for dybt i den sag.

Det var der nu nok nogen, som på et tidspunkt alligevel gjorde. Og vedkommende har da indset, at uundgåelige forsinkelser for det enkelte bud let kunne føre til kaos. Måtte eksempelvis Sjællandsbudet blive hængende i Roskilde for at vente på kollegaen fra Holbæk, ville postgangen i omtrent hele det øvrige Danmark blive berørt deraf. Og skulle samme bud returnere fra Odense til fastsat tid, selvom posten fra Middelfart endnu ikke var ankommet? Alt dette kunne undgås, hvis budene hver for sig passede deres rute, og så havde det trods alt mindre at sige, at de undertiden fulgtes ad over en kort strækning. Kun i Kolding måtte man forsøge sig med en samordning, men det ligger i luften, at de jyske postbude havde lavere prioritet end dem, der rejste ad hovedruten, og selvfølgelig skulle disse næppe vente på en forsinket jyde.

Et mindre ambitiøst mål med hensyn til befordringsteknikken er da den anden væsentlige følge af overvejelserne 1623-24, hvor den første var opprioriteringen af postruten til Hamburg. En tredje var forandringerne i befordringsmåden. Men for at kunne forstå, hvilken betydning denne havde for forhandlingerne mellem Friis og kongen, må vi underkaste det eksisterende transportsystem en nærmere analyse og klarlægge, hvilken rolle det havde for brevforsendelserne forud for 1624. Når desuden forbindelsen til Hamburg kom til at indgå med en så afgørende vægt i planlægningen, må også kontakten med udlandet i syd – hvortil Hamburg var porten – inddrages. Før vi kan vente at finde svaret på hvorfor, og ikke blot hvordan, postvæsenet blev etableret, skal vi altså i de følgende kapitler dels bevæge os *bagud i tid* og dels *ud over landets grænser*.

Postbude før postvæsenet

I paragraf 2 i udkastet fra 1623 foreskrev Christen Friis, at de nye postbude skulle af sted hver gang, »om der var alene et brev«. Men senere sløjfede han tilføjesen. Det var ikke på netop den måde, fordelene ved et organiseret postvæsen tog sig bedst ud. Når ideen var, at et massekommunikationsvæsen skulle afløse den gammeldags individuelle brevbesørgelse, behøvede man jo ikke at gøre det så pinlig klart, at al begyndelse var svær.

Større held med en omtrent tilsvarende formulering havde lensmand i Bergen Henrik Thott et par og tyve år senere, da diskussionen om oprettelsen af en norsk søsterorganisation foregik. Han anbefalede sagen varmt med bemærkningen, at »så kunne dermed mangt et bud spares, som nu ofte sendes for et eneste brevs skyld«. Det bemærkes i øvrigt, at brevbesørgelsen for ham var ensbetydende med at aflærdige et bud.⁷ For mange andre var det et spørgsmål om at afvente en lejlighed, hvor en tilfældig rejsende på vej mod adressatens hjemby passerede afsenderens bopæl.

Sådanne tilfældige lejligheder har der imidlertid heller ikke været så få af. Netop fordi der ikke fandtes noget postvæsen, var antallet af rejsende i forskellige ærinder stort. Videst omkring nåede vel de købmænd og kræmmere af alle slags, som drog omkring og falbød deres varer, for eksempel de tidligere omtalte flyveskrifter. Året igennem var der markeder i de forskellige købstæder og selv i større landsbyer, og ved disse lejligheder mødtes et større opbud af handlende med deres kunder og kunne oplyse, hvorhen de derpå begav sig – hvis man da ikke havde forberedt sig ved at gennemgå markedsfortegnelsen i den årlige almanak. Forudsigeligheden i markedsvæsenet gjorde det muligt på forhånd at planlægge en del af brevtransporterne, såfremt man i øvrigt turde betro sine breve til en omrejsende »bissekræmmer«. Lokalt suppleredes markedskontakterne af de udvekslingsmuligheder, der bød sig til på den ugentlige torvedag. I det mylder af mennesker fra landsbyerne inden for købstædernes forsyningsopland, der samledes på torvene, skulle det være sært, om man ikke kunne hitte et, der kunne tage brev med sig tilbage i »bytte« for grøntsagerne.⁸

Ikke fra egne haver, men fra herregårdene kom bønderne desuden ofte til købstaden med gods derfra og for at hente forsynin-

ger til godsejerens husholdning. Denne kørsel, som faldt ind under hoveripligten, kaldtes *ægt*, og den skal siden omtales mere detaljeret. Ægter, som alene bestod i varetransport, var de almindeligste, og som middel til at få breve ekspederede falder de ind under kategorien af forefaldende lejligheder. Hvor enkelt det var at få en bonde til på en sådan tur at tage breve med sig, ved vi dog ikke. Indimellem kneb det. Nogle gårdmænd under Herningholm, som i et ærinde for herremanden Siegfried von Rindschadt havde kørt den lange vej til Haderslev – ca. 120 km – blev i hvert fald i 1587 tiltalt for ikke at have villet vente og tale med fru Magdalene Munk »og tage hendes brev og skrivelse med dem fra Haderslev og antvorde [overlevere] fornævnte hr. Siegfried samme brev, eftersom fornævnte fru Magdalene havde ladet dem tilsige og ombede den tid, de var i Haderslev«. ⁹ Hvorfor de ikke ville medtage hendes brev, oplyses dog ikke. Måske har årsagen kun været den, at fruens drikkepenge udeblev.

Store transportopgaver af samme art havde kronens bønder for den lokale lensmand. Dernæst hvilede navnlig Christian 4.s byggeforetagsomhed tungt på bønderne, der over lange afstande måtte transportere byggematerialer til stedet. Det har givet færdsel på vejene, især omkring København, men igen savner vi oplysninger om, hvor tit folk med behov for at få breve afsted har benyttet sig af de mange lejligheder dertil.

I trafikken på landevejene blandede de professionelle vognmænd sig, og at de tog sig af forsendelser, er der ingen tvivl om. Den form for tjenesteydelser har ligget i umiddelbar forlængelse af deres andre opgaver, og sagen er da også berørt i forbindelse med omtalen af postvæsenets eneret. I København havde vognmændene ligefrem indført regler og takster derom i lavsskråen af 1622. Medlemmerne fik heri pålæg om straks at levere posten fra sig på bestemmelsesstedet, og de måtte kun tage én skilling i gebyr for hvert brev. På rejser ud over 4-5 mil kunne afgiften dog sættes i forhold til afstanden. ¹⁰ At taksten kunne holdes på et så lavt niveau, hang naturligvis sammen med, at afsenderen kun kunne vente at få brevet ekspederet, når vognmanden havde skaffet sig en kunde, der betalte fuld pris for turen (nemlig 64 skilling).

Trods vidnesbyrd som det tidligere nævnte om ægter af ganske betragtelig længde, havde disse rejsende kun betydning for »lokalposten«, dog måske med undtagelse af kræmmerne. Over længere afstande var rejseaktiviteten til lands næppe helt så stor, men til gengæld nød landets befolkning godt af nærheden til havet. Fra hver en søkøbstad og praktisk talt overalt langs strandkanten, hvor varer kunne udskibes, var der skibslejlighed til andre lands-



dele. Dog næppe umiddelbart til et hvilket som helst sted, for allerede i 1600-tallets begyndelse synes der at have været tale om et sejladsmonster, der lignede en senere tids; for eksempel var det et meget begrænset antal jyske og nordfynske skibe, der i 1615 anløb København. Til gengæld havde nogle få søfartscentre – Læsø, Sejro og Samsø – en så tæt trafik på disse havne, at en postforbindelse til søs eventuelt kunne tilvejebringes ved to skibe. Fra de østlige provinser til København var sejladsen intensiv, mere end 1100 skuder og småbåde herfra ankom til hovedstaden i 1615.¹¹ Specielt bemærkes det, at skibsfarten til og fra Bornholm var så omfattende, at ingen i de næste par hundrede år fandt behov for at inddrage denne ø i postnettet, selvom det i det øvrige land forlængst var blevet rutine at sende breve med autoriserede postbude.

Det farvelagte stik af Hafnia – København – fra Braun & Hogenbergs udgave af prospekter af europæiske byer viser i 1587 to vogne, den ene på vej ind til og den anden på udrejsen fra byen. Førstnævnte er sandsynligvis en herskabsekvipage, mens den anden godt kunne tilhøre en lokal vognmand med passagerer og eventuelt breve. Når vognmændene i 1622 fik takster for denne form for tjenesteydelse, må det have været almindeligt, at købmænd og andre – som ikke selv skulle rejse – betroede dem forsendelsen af deres korrespondance.

Private bude

Kunne eller ville man ikke vente på den tilfældige lejlighed og var det tillige af betydning, at man fik et svar retur hurtigst muligt, har man i første omgang set sig om efter folk til opgaven inden for sin nærmeste omgangskreds, blandt tjenestefolk eller andre, hvis arbejdskraft man rådede over. I et standsopdelt samfund fik derfor også brevbesørgelsen tendens til at foregå på hver sin måde, alt efter hvor man var placeret i samfundspyramiden, de klassiske »fire stænder«.¹² Skønt den offentlige sektor efter en senere tids

målestok var af beskeden størrelse, faldt en betydelig del af korrespondancen dog ind under denne, idet den gejstlige stand næsten udelukkende bestod af »offentligt ansatte«.

Private med behov for at få skrivelser af sted skal derfor fortrinsvis søges i byerne, især i de større købmandsgårde, og på godserne blandt adelsfolk og funktionærer – forvaltere og ridefogeder – af bondestand. De fleste af disse holdt et antal tjenestefolk, som kunne afsendes i et sådant ærinde. Som tidligere berørt var de »visse bud« betroede medarbejdere, der kunne overbringe en mundtlig besked ved siden af den skriftlige, mens adelens »løbere« tog sig af breve af knap så stor vigtighed. Gratis og måske mest benyttet af godsbesidderne var imidlertid postbesørgelsen ved fæstebønder og husmænd gennem udnyttelsen af deres hove-ripligt.

Ægtrejser alene med breve har formodentlig ikke fundet sted i noget større omfang. Der var trods alt grænser for, hvor mange ydelser af denne art herremanden kunne pålægge bønderne, og der var i forvejen god brug for deres kørsler med tungere gods. At en bondevogn blev sendt på en længere køretur for en enkelt skrivelser skyld ses dog af den omtalte landstingsdom fra 1587. Blandt de tiltalte bønder under Herningholm var også Jep Nielsen i Kærgård, som ikke havde villet gøre to ægter til Horsens, »desligeste for han forholdt hr. Siegfrieds brev hos sig i 14 dage, som var skrevet til Horsens, som fornævnte hr. Siegfried ham selv skulle have påtiet [givet]«. ¹³ Eksempler kan altså findes, men de er sjældne.

Fæsterne, der tog sig af brevbesørgelsen, var både bønder og husmænd, og hoveriydelsen kaldtes *løb*. Ligesom betegnelsen ægt kommer af »age« eller køre, viser dette udtryk hen til befordringsmåden, selvom tempoet sikkert har været mere adstadigt, end ordet antyder. På godset Skovgård ved Vejle var antallet af løb, der kunne pålægges en helgård, ét seksmilsløb, ét firemilsløb og to på en mil, mens bolsmændene hver skulle gøre ét løb på en mil. Om dette var typisk, vides dog ikke. I hvert fald savnes i disse bestemmelser mulighed for at pålægge fæsterne de meget lange løb, der kendes fra andre steder. Rekorden ifølge bevarede optegnelser havde en bonde under Kørup ved Bogense fået pålagt; han skulle gå til Krapperup i Skåne med et vigtigt brev til godsejerens bror, men turen på ca. 200 km nægtede han at udføre. Under tilsvarende omstændigheder får vi andetsteds kendskab til et pålæg til et par bønder, som fra Nordfyn skulle bringe besked op til herregården Estrup på Djursland. Løb over lignende afstande kan meget vel have været almindelige, for hvor tit sad en fæster sådanne påbud overhørig? Men selvsagt har især rejserne til nær-

meste købstad eller nabogodserne fundet sted uden at føre til påtale på tinge.

Der er ikke i godsregnskaberne fra Skovgård fundet tegn på, at de løbgørende bønder fik nogen form for rejsepenge eller diæter, når de skulle af sted. Alligevel skete det, at de – altså af egen lomme – betalte andre for at gøre løbet. I nogle tilfælde lader det ligefrem til at have været forventet. Således lod fruén på Nørlund i 1633 otte personer i Nibe tilsige for at få et brev bragt over fjorden til Bratskov, og de lejede så en mand dertil. Hendes eneste anke over dette arrangement var, at budet ikke havde fået besked med tilbage; at de tilsagte havde overdraget opgaven til en anden, kom hende ikke ved.

Lokaladministrationens bude

Leje af betalte brevbærere til enkeltrejser var endelig den sidste udvej, når brevskriveren ikke rådede over ansatte, der kunne pålægges at udføre opgaven som en del af deres pligter over for arbejdsgiveren. Det gjaldt såvel for private som for nogle af de lokale administrationsenheder. Mens lenene kan sidestilles med de private godser og følgelig kunne trække på kronens bønder i området, var købstadsstyrelsen således i regelen henvist til at hyre folk, når vigtige breve skulle afsendes. Ganske vist havde byerne deres tjenere – oftest kaldt »bysvende« – hvis aflønning oven i købet kunne bestå af det for jobbet så nødvendige fodtøj og intet yderligere, men deres opgaver synes først og fremmest at have været af politimæssig karakter. Det påhvilede dem at indstævne parterne til tinge og overbringe indkaldelser af vidner, men selv fra Ribe, hvor tjenerne efter tysk forbillede kaldtes »stadsbude«, mangler oplysninger om, at de distribuerede almindelig embedskorrespondance.¹⁴

Tværtimod støder vi lejlighedsvis på eksempler på, at byer lejede sig frem, som når borgmester Jacob Hansen i Helsingør i 1567 hyrede en karl til at gå til København med et brev til sin midlertidigt fraværende kollega, borgmester Rosenvinge. Sådanne brevbærere fik for turen til Frederiksborg, Roskilde og København normalt fra 8 til 24 skilling for turen, hvorimod magistratens egne folk lod sig noget bedre betale, når de selv gik. Det gjorde de især, når det drejede sig om vigtige anliggender som at få nabobyerne til at respektere Helsingørs privilegier. Tilsvarende ved vi fra Køge, at man i 1631 udbetalte 6 rigsdaler og 20 skilling »til dem, som på ... byens vegne har gået bud og ærinder til adskillige orter og steder«. En tur til Roskilde med brev koste-

de 24 skilling, mens betalingen var den dobbelte, når turen gik til København. Jens Christoffersen fik 20 skilling »for et brev, han bar til Gjorslev«, og til Rasmus Yde var udgiften 24 skilling, »for han gik til Tryggevælde med et brev, som var tilskrevet velbyrdig Frederik Reedtz«. Mange embedsbreve var der dog ikke tale om, så der har næppe på noget tidspunkt været baggrund for, at brevbefordringen kunne blive en levevej for dem, der blev sendt af sted. Endsige at byens korrespondance blev så omfattende, at oprettelsen af en budorganisation følte påkrævet.

Når købstædernes behov for at få egne skrivelser besørget var så forholdsvis ubetydeligt, havde det naturligvis sammenhæng med deres ringe størrelse samt en udstrakt grad af selvstyre, som tillod dem på egen hånd at afgøre indre anliggender. Først i takt med at centraladministrationen blev mere effektiv, voksede antallet af skrivelser fra og til kancelliet. Men derudover havde visse arter af korrespondance fra ældre tid deres egne lokale distributionskanaler, som – i øvrigt sammen med adelens ægter og løb – medvirkede til på forhånd at gøre budorganisationer urentable. Disse særlige embedssager vedrørte så væsentlige områder som retshåndhævelsen og den gejstlige lokaladministration. Begge havde en tydelig hierarkisk struktur med et overordnet lokalt styre og dermed et kommunikationsbehov mellem dette og laveste instans.

På retsvæsenets område varetoges kommunikationen mellem landstingene og de lokale by-, herreds- og birketing af de såkaldte *landstingsridere* eller blot *tingridere*. Endnu i begyndelsen af 1600-tallet var der et landsting for hver større landsdel med sæde i Viborg, Odense, Rudkøbing, Ringsted, Maribo, Stege, Rønne og Lund. Oprindelig havde et stort udsnit af den pågældende landsdels befolkning antagelig givet møde ved disse, men senest fra midten af 1400-tallet lod byerne og herrederne sig repræsentere ved udsendinge, som fik den nævnte betegnelse. Deres væsentligste hverv var at bringe meddelelse med hjem om, hvad der lystes på tinge – det være sig nye love, forordninger og skattebreve mv. eller landsretsdomme af betydning for hjembyen. Første lokale mødedag efter et landsting har derfor været særlig betydningsfuld for herredets eller købstadens beboere at overvære. Ikke mindst fordi landstingsrideren foruden eventuelle skrivelser havde nyheder og rygter af alle slags at videregive til en nysgerrig lokalbefolkning.

Tingriderne omtales i øvrigt kun sjældent i samtidens retssager. I udgaven *Danske Domme* således kun i en enkelt fra 1604, hvori det på landstinget bekræftes, at tingrider Niels Jensen i Eskildstrup nogen tid forinden havde »til Merløse herredsting

forkyndet« en afgørelse om nogle gårde.¹⁵ Det vides derfor ikke med sikkerhed, om de var udpegede af lensmanden eller valgte af den lokale befolkning, men det var i hvert fald ikke et ombud, idet de lønnes af herredet eller sognet. Bønderne udredte i den anledning en naturalieafgift – »tingriderhavre« – eller et beløb i penge, som i Herlufsholms birk i 1630'erne udgjorde 3-16 skilling årligt af hver landsby.

For alle de omtalte arter af lokale bude – private som offentligt ansatte – gælder det, at de på ingen måde blev overflødiggjort af postvæsenet, måske med undtagelse af løbene over lange strækninger. Rejsen fra Fyn til Skåne skulle således have været foretaget i 1623; et par år senere ville herremanden nok have overladt postbudene sit vigtige brev, og bonden havde ikke behøvet at gå længere end til Odense. De lokale distributionssystemer blev nu i stedet det uundværlige bindeled mellem posthusene i de større byer. Christen Friis erkendte dette i sit udkast ved i paragraf 5 at foreskrive, at posten til landstingsskriverne i Ringsted, Maribo, Odense og Malmø skulle videresendes »ved tingriderne, som rigtig holdes skal«, en bestemmelse, der dog gled ud i den endelige forordning.

Gejstlighedens budtjenester

Også den gejstlige post fordeltes på den hidtidige måde efter 1625. Ikke alene er de fyldigste oplysninger herom yngre, men det er tillige først i *Danske Lov* fra 1683, vi finder principperne for omdelingen knæsat.¹⁶ Der var dog kun tale om kommunikationen mellem biskoppen og sognepræsterne, men i stedet for særligt udpegede og aflønnede bude betjente disse sig af sognenes degne, som uden nogen form for vederlag havde pligt til at »bære samme skrivelse til næste præst, som med sin degn eller substitut skal fremsende den til sin nabo og så fremdeles«. Dermed var der tale om tidens mest fuldendte stafetsystem for postbesørgelse, men efter loven var det alene forbeholdt gejstlighedens embedskorrespondance, dvs. ordrer fra biskoppen eller forespørgsler fra en rådvild præst om kirkelige anliggender. Der er dog ikke tvivl om, at der indimellem gik privatbreve med i degnenes brevtasker. Biskop Bircherod indrømmer ligefrem i sine dagbøger, at han på sine visitatser skrev breve til konen, »som ved degnen til Ålborg blev bortsendt«.

At degnene efter bedste evne søgte at snyde sig fra byrden og overlade den til skoleholderen, hvor en sådan fandtes, kan ikke overraske. Heller ikke at klagerne derover tager til i antal med



Allerede i 1100-tallet havde universiteterne i Bologna og Napoli veludviklede postsystemer til brug for de studerende, og i 1400-tallet fandtes de stort set overalt. Universitetet i Salamanca beskæftigede 15 muldyrsdrivere, som stod til rådighed for budene; »måske«, mener historikeren E. J. B. Allen, »var studenternes anmodninger om penge særligt hårdnakkede i Spanien«. I 1597 havde universitetet i Bourges 18 »messagers« trauvt beskæftigede med at omdele de studerendes breve, men særlig kendt er den posttjeneste, der blev tilbudt studenterne ved Sorbonne i Paris. Der fandtes her såvel en organisation af »grand messagers« – efterhånden mere bankierer end postbude – som de »flyvende« bude eller »petits messagers«, der udbragte posten. De vandrede gerne til fods, i førti kappe af hensyn til vejret og bevæbnet med spyd for at kunne jage ulve og banditter væk. En af dem ses her.

den almindelige vækst i korrespondancen henimod år 1700, og i sogne­ne nærmest stiftsbyerne opnåede degnene da også at få en økonomisk kompensation fra deres mere afsides boende kolleger. Omvendt indeholder gejstlige mødereferater (landmodeakter) ofte besvæ­ringer over uregelmæssigheder og forsømmelser ved befordringen. Da præsterne skulle kvittere for modtagelsen og påtægne tidspunktet for ekspeditionen til næste sogn, kunne forsinkelser let afsløres, men skønt disse straffedes med bøde, optræder de hyppigt i de bevarede cirkulærer i arkiverne. Kun i heldigste fald kunne en meddelelse fra biskoppen i Odense nå hele raden rundt på fire uger, og det var ikke altid hurtigt nok, hvis skrivel­sen indeholdt forskrifter om et kirkeligt ritual. En bøn for dronningens lykkelige nedkomst kunne derfor mange steder først opsendes to eller tre søndage efter, at begivenheden havde fundet sted.

Den billige distributionsmetode havde altså sine ulemper, men alligevel opretholdtes den langt op i tiden. Skolelærerne overtog pligten i 1785, og endeligt afskaffet blev den først i 1851.

Under gejstlighedens domæne sorterede tillige det højere undervisningsvæsen, men mærkeligt nok omtales postbesørgelsen ikke i kilderne til Universitetets historie. Når dette forekommer specielt påfaldende, skyldes det, at universitetsposter over hele Europa hører til blandt de tidligst udviklede budtjenester med mere end regional udbredelse.¹⁷ Danske universitetsbude glimrer imidlertid ved deres fravær. Allerede for 1600-tallets historikere stod det klart, at når Universitetet i 1470'erne blev placeret i København og ikke i rigets gejstlige hovedby, Lund, skyldtes det hensynet til kommunikationsforholdene, men havnens nærhed kunne ikke være nok til at dække de studerendes behov for brevfor­sendelser. Ved bestyrelsen af universitetsgodset kunne man trække på bøndernes ægtpligter og husmændenes gangrejser som på det private gods, men heller ikke disse kunne erstatte egentlige universitetspostbude. Det er muligt, at forklaringen skal søges i Universitetets mere provinsielle til­snit og navnlig den anstrengte økonomi. I hvert fald blev det studenter­nes egen sag at få de obligatoriske breve af typen »Har det godt. Send flere penge« af sted.¹⁸

Modsætningsvis fik skolen i Sorø vistnok straks fra starten i 1586 »en postrider« på lønningslisten.¹⁹ Klientellet var da også et ganske andet, idet skolen skulle opdrage og undervise 30 adelige og et lignende antal ikke adelige disciple. Med det i 1623 tilføjede ridderlige akademi kunne der nok være behov for bude til den udgående post. I årene umiddelbart før svenskekrigene omtales poststrytteren stadig, og efter lønningsreglementet 1682 udbetalte

skolen 100 rigsdaler om året til »to postridere med deres hestes underholdning«. Formålet med dem oplyses dog ikke. Der hørte et vidtstrakt godskompleks til skolen – i 1697 drejede det sig om over 500 gårde, huse og møller i egnen omkring Sorø, men i akademitiden havde der været endnu flere og frem for alt mere vidtspredt – så i den daglige administration var der et vist behov for intern kommunikation. Det løstes imidlertid også ved ægter og løb som på andre godser, og postriderne har måske derfor især besørget breve til kansleren, under hvis opsyn skolen stod. Om de tillige rejste med breve fra de unge adelige elever til deres pårørende, kan ikke afgøres. Kun vides det, at de havde forbud mod at ride »i andet end skolens ærinde«.²⁰

Når det endelig findes oplyst, at også klosteret i Ringsted holdt en poststrytter – i 1609-10 var han eller en af postdrene 11 gange i København og desuden enkelte gange i andre byer – må det bemærkes, at dette for længst var omdannet til et verdsligt len. Forholdene her svarer derfor til dem, der omtales i det følgende.²¹

Centraladministrationen før 1522

I det indledende afsnit blev kongens og kancelliernes breve fulgt frem til tidspunktet for deres afsendelse. Udgangspunktet for beskrivelsen var imidlertid kontorernes institutionelle rammer – især i 1600-tallet – og i mindre grad deres fysiske placering. Denne spiller imidlertid en afgørende rolle for ekspeditionsmåden og arten og antallet af bude.

Karakteristisk for den middelalderlige statsforvaltning var, at den ikke var knyttet til en bestemt by eller »hovedstad«. Kongen og hans embedsmænd var på stadig rundrejse i riget, dels for at inddrive – og fortære – skatterne og dels for at opretholde den indre orden og stabilitet. Alle statsstyrelsens rekvisitter i form af arkiver mv. fulgte med fra borg til borg, og hele menageriet var derfor talrigt og havde brug for et vældigt transportapparat i form af heste og vogne, som bønderne måtte stille til rådighed. Pålæggene om at yde »stud« og »inne«, nathold og transport under kongerejserne, gjaldt såvel adelens bønder som de fæstere, der fandtes på kongens eget gods. Dette fandtes spredt over hele landet med centre i form af de kongelige borge eller lensslotte. Selv efter at kongens repræsentanter på disse slotte, lensmændene, i løbet af 1300-årene havde overtaget væsentlige dele af forvaltningen, fortsatte hans rejseaktivitet, men nu måske mere for at inspicere end for at udøve sin magt.

Uden et fast opholdssted var der naturligvis ikke basis for, at kongen kunne oprette stabile kommunikationslinier. Derimod af-fødte selve rejseriet fra len til len, at disse blev knudepunkter for den indbyrdes korrespondance, da lensmændene til enhver tid har haft behov for at vide, hvor kongen og embedsmændene op-holdt sig. Af samme grund gik flertallet af skrivelser fra og til kancelliet igennem lenene. Lensmændene blev de mellemmand, som på egen hånd sørgede for at få brevene ekspederet videre til næste len. Et eksempel på, at dette også kunne gå hurtigt, giver historikeren William Christensen, der oplyser, at et brev, der sendtes fra kongens skib i Øresund i 1491 via lensmanden i Hel-singborg til lensmanden i Gladsaxe (nær det nuværende Simris-hamn) nåede denne senest om aftenen dagen efter, at det var skrevet.²² Selve brevets besøgelse er formodentlig sket ved bøn-der på den allerede omtalte måde. Benyttedes egentlige bude, har de i hvert fald været lensmændenes egne.

Hovedparten af den indenlandske korrespondance forsendtes sandsynligvis ikke med kongens eller kancelliets egne bude. En-kelte særlige budbringere havde kongen naturligvis, men den må-de, hvorpå de oftest omtales, viser, at de kun brugtes i specielt vigtige anliggender. I kong Hans' håndfæstning af 1483 loves adelen og gejstligheden således frihed for at befordre andre end »Vi selv eller Vore mærkelige råd eller sendebud«, som rejser »igennem landene i rigets ærinde«, og femten år senere støder vi på et bud i dronning Christines tjeneste, som Svendborg by skulle forskaffe over til Tranekær, hvor hans opgave var at sørge for, at man der var parat til at modtage hende. Derudover benyttedes budene navnlig, når skrivelserne skulle til udlandet. I Rødbys privilegier fra 1454 nævnes udtrykkeligt stedets pligt til at føre »kongens bud« gratis til Tyskland.

Nok så væsentligt i forbindelse med spørgsmålet om organisati-onen af centraladministrationens brevbesørgelser er det, at intet tyder på, at *kansleren* beskæftigede folk udelukkende til dette for-mål. Hans personale bestod i 1400-tallet af skrivere med titler af kapellaner, klerke og notarer. Blandt disse fik kapellanerne ofte pålæg om at rejse til udlandet i forbindelse med forhandlinger med fremmede fyrster, men ved indenlandske rejser nævnes de ikke. Først i en kancelliinstruks fra Christian 2.s tid findes skri-verne omtalt på en måde, der viser, at de kunne bruges til sådan-ne formål. Hvis en skriver skulle blive syg – hedder det nemlig – før han nåede at tiltræde en beordret rejse »indenlands eller udenlands i Kongelig Majestæts ærinde«, da skulle han straks give besked til kansleren, som så kunne sende en anden.²³ Et



Maleren Michel Sittow blev kaldt til Danmark i 1514 for at male den nyligt tiltrådte kong Christian 2.s portræt, og det er blot et af en lang række, indbyrdes så forskellige, at det vanskeligt kan afgøres, hvordan han så ud. Kongens personlighed har altid optaget historikere stærkt, og man kan finde støtte for de fleste opfatelser af ham i et af portræterne. Om de sider af hans væsen, der berøres her, i særlig grad kan aflæses i netop dette billede, skal dog være usagt. I postvæsenets »forhistorie« tegner han sig for den berømte paragraf 63 i byloven, og indsat i en større sammenhæng tegner den et portræt af en mand, som havde vidtgående drømme om et Danmark, der kunne måle sig med de mere udviklede handelsnationer i Mellem-europa.

tilsvarende regulativ for egentlige kancellibude er derimod ikke indeholdt i instruksens.

I øvrigt viser betegnelserne på kancellipersonalet tydeligt hen til den nære forbindelse, der bestod mellem kancelli og kirke. De var gejstligt uddannede og havde i flere tilfælde biindtægter fra en stilling ved en kirkelig institution. Kongebreve vedrørende lovgivningen kunne derfor også udgå ad de gejstlige kanaler, hvad der var så meget mere naturligt, som de alligevel skulle forkyndes fra prædikestolen. Distributionssystemet i denne tid, hvor skoler – og dermed degne – ikke var almindelige, er dog ikke nærmere kendt, bortset fra at der to gange årligt afholdtes en såkaldt synode eller landemode i hvert stift, hvor hele gejstligheden samledes,

og skrivelser følgelig kunne fordeles og udveksles. Selv et så verdensligt anliggende som Lübecks klager over det omsiggribende sørøveri i danske farvande i 1300-tallet formidledes fra ærkebispem i Lund til biskopperne med ordre om ved førstkommande synode at lade dem offentliggøre, for at rette vedkommende i sidste ende kunne få besked om, at det ville hverken paven eller den danske konge tolerere. Bispernes kvitteringer på henvendelsen viser, at pålægget af 28. april 1337 via Roskilde, Odense og Nørrejylland nåede Slesvig den 21. juli. Men om forbudene så blev oplæst i de enkelte forsamlinger, kan vi ikke vide noget om.²⁴

Christian 2.s bylov

Da Christian 2. efterfulgte sin far i 1513 overtog han altså et indre kommunikationsvæsen, der stort set alene byggede på lensmændenes fordelingsystemer. Ydermere havde han i sin håndfæstning måttet give afkald på at pålægge adelens og gejstlighedens tjenere at gøre ægter for de »mærkelige råd eller sendebud«, som omtales i den forrige håndfæstning. Uden at det skal påstås, at kongen følte sig specielt generet heraf, kan det felttog, han snart indledte mod adelen og dens monopol på lensmandsstillingerne, have været en medvirkende årsag til, at han overvejede andre muligheder for at få regeringens breve distribueret end ved at betjene sig af lensmændene. Inspireret af de tyske og – især – nederlandske stadsbudvæsener lod han da købstæderne overtage opgaven i den model for samfundets indretning, som rigslovene af 1521-22 skitserer. Bestemmelsen findes i bylovens paragraf 63 med overskriften »Brevdragere og løbere, som skulle være i alle købstæderne«, og lyder:²⁵

»I hver købstad skal tilskikkes to eller tre løbere, eftersom behov gøres, som stedse skulle løbe med breve, og tage for hver mil vej, de løber, både sommer og vinter, to skilling af dem, de udsikkes [af]«.

Hvorvidt Christian 2. virkelig havde tænkt sig at lade kancelliet betale for at få brevforsendelser besørget fra by til by ved disse bude, kan ikke opklares. Men selve transportmønsteret var ikke uforeneligt med de principper for forvaltningen, som lovene knæsatte. Ved at lade købstaden stå direkte under kongens myndighed og gøre den af ham udnævnte »overborgmester« til forbindelsesleddet mellem den centrale og den lokale administration, blev købstadsstyrelsen på flere områder lensmandens afløser. Sidelø-

bende hermed skulle regulativerne for byernes handel, håndværk og indre orden gøre disse til kraftcentrene i omdannelsen af det middelalderlige danske samfund til en moderne europæisk handelsnation. At byerne tillige ville blive mere ydedygtige skatteobjekter, var Christian 2. næppe blind for. Selv en håndfuld lønede brevdragere kunne bidrage til statskassen.

Adelens opsigelse af troskaben mod kongen i januar 1523 gør det umuligt at afgøre, om reformerne kunne have bestået hverdagens prøve. Herunder om byerne ville have været i stand til at stille det foreskrevne korps af tjenstvillige bude til rådighed for liebhaverne, det være sig kongen, hans nye borgerlige kancelliskrivere eller private. Selvom rigslovene i øvrigt kun spillede en beskeden rolle i den kongefjendske propaganda, afslører den symbolske afbrænding af nogle eksemplarer af dem dog, at de nu var døde og magtesløse, og følgelig var der ingen grund til at eksperimentere yderligere med den form for postgang. Private bude og andre rejsende kunne uden nogen kontrol fra oven fortsætte med at udsprede både breve og »vrangt tidender imellem landene med løgn og herjensked [dvs. bagvaskelse] på deres rette herre og konge«. Advarslen i bylovens paragraf 65 mod denne virksomhed og påbuddet til byøvrigheden om at straffe rygtesmedene på deres hals – endnu en grund til at indføre en organiseret budtjeneste under samme øvrigheds opsyn? – havde ikke kunnet afværge kongens fald.

Til trods for at adelen ved Frederik 1.s magtovertagelse genindtog sin gamle plads i statsstyrelsen og i kancelliet, blev der dog ikke tale om en fuldstændig »tilbagevenden« til det gamle distributionssystem gennem lenene. Fra nu af begynder egentlige regeringsposter at optræde stedse hyppigere i kilderne. Nogle af de første spor af kancellibude træffer vi således i de hofholdningsregnskaber, som Frederik 1.s sekretær førte fra 1527. Heri omtales kanslerens »knechte«, som bragte breve til Neumünster og videre til Hamburg formedelst tre mark »til tæring«, dvs. diæter. De bude, der omtales som »badenn«, var kongens egne, og de var (alle?) ridende. Også de fik diæter og som løn i det mindste penge til sko og en hofklædning. En enkelt gang fik et bud syv skilling til at beslå sin hest. I andre kilder fra samme tid tales der om kanslerens »svende«, som rimeligvis også var brevbærere.²⁶

Når man efterhånden foretrak regeringsbude frem for forsændelsen fra len til len, hænger det blandt andet sammen med, at disse kunne tage skriftlig besked med sig tilbage, et argument, som for eksempel bruges udtrykkeligt i en ordre i 1562.²⁷ Imidlertid begyndte i 1500-tallet også nogle andre og grundlæggende forandringer i statsforvaltningen at gøre sig gældende. Kongerne

rejste ganske vist stadigvæk rundt overalt i riget; kun Christian 3. trappede noget ned i sine senere år og blev på slottet i København den meste tid. Denne tendens blev dog brudt af sønnen, som mellem 1570 og 1588 kun opholdt sig her sammenlagt syv måneder, og først med Christian 4. begyndte residensbyen virkelig at blive hovedstad af navn og gavn.

Men til forskel fra tidligere fulgte nu ikke hele kancelliet med på rejserne. Det danske og det nye tyske kancelli, som Frederik 1. havde medbragt fra Gottorp i 1523, fik lokaler på Københavns slot, og her blev i det mindste en del af personalet, når kongen var ude. De ankommende breve blev fortrinsvis åbnet på kongens opholdssted, hvor også svarene konciperedes, men det store arbejde med at renskrive og kopiere foregik i København. Der blev derfor brug for et større antal bude til at udveksle breve mellem de to kancelliafdelinger foruden dem, som distribuerede posten til modtagerne. Især når kongen var på Sjælland, måtte en meget intensiv kommunikation opretholdes mellem ham og kansleren, mens derimod et større antal skrivere fulgte med ham til Jylland. Selv da gik et stort antal skrivelser dog frem og tilbage mellem landsdelene.²⁸

Frederik 2.s budordning

Indtil begyndelsen af Frederik 2. regeringstid har der næppe eksisteret egentlige regulativer for de nye »statspostbude«, som kongerne og administrationen nu betjente sig af. Kun oplyses det i 1539 om en borger i København, Anders Lauritsen i Sankt Peters Stræde, at han for at »løbe« med breve for kancelliet skulle have 4 skilling for hver mil, men om det var en takst, der gjaldt alle budene, vides ikke.²⁹

En noget mere omfattende forskrift udarbejdedes først i løbet af foråret 1561, og 8. maj satte Frederik sin signatur under det renskrevne udkast som tegn på, at det kunne offentliggøres. Det skete imidlertid ikke. Årsagen synes at have været den, at statholderen i København, Mogens Gyldenstjerne – formodentlig i forbindelse med forelæggelsen af den kendte søret, som udgik dagen efter – fik det til gennemsyn, og efter at have foreslået et stort antal rettelser har han rådet til at opgive projektet som unødvendigt. Manuskriptet blev henlagt og glemt. Ved en omordning af Tyske Kancellis arkiv i 1704-05 fik det et omslag med den appetitvækkende påskrift: »Copia König Friderici 2di Verordnung wegen abfertigung der reitende und lauffende Postbothe«. Det

var dog hverken en kopi eller helt så prætentivt, som arkivmandens titel angiver.³⁰

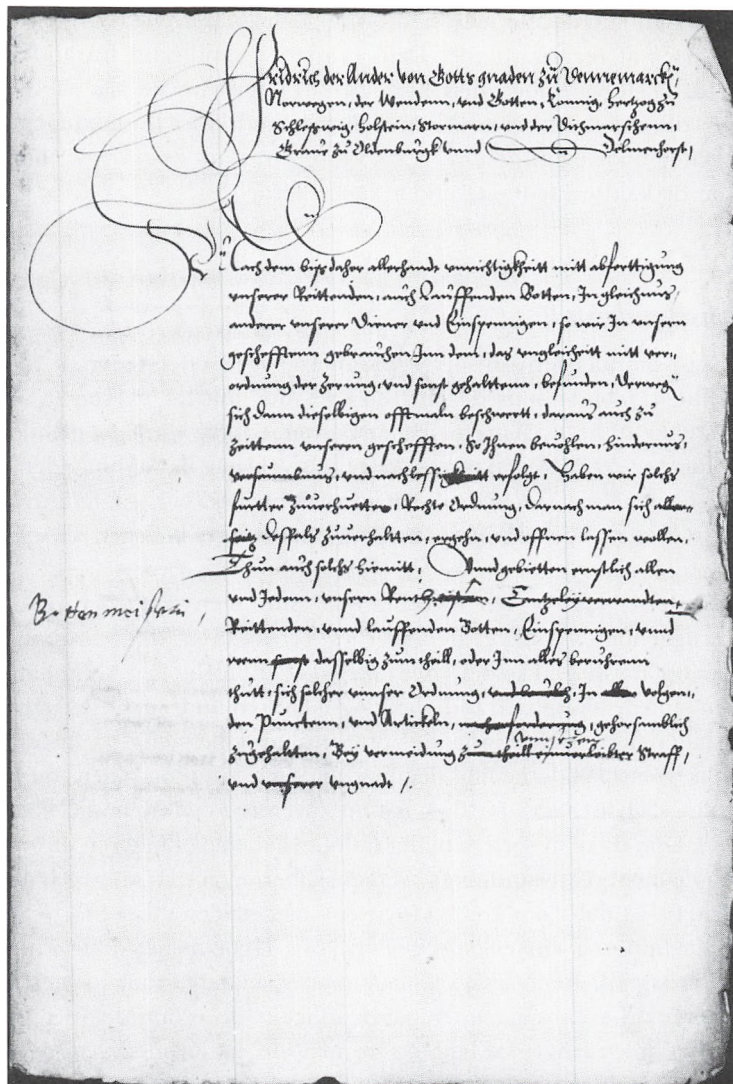
Skønt forslaget altså blev skrottet, er det ikke aldeles udelukket, at man internt har fulgt nogle tilsvarende regler for regeringsbudene i den nærmest følgende tid. Blandt andet derfor kan der nok være grund til at medtage nogle oplysninger om indholdet af den – tysksprogede – budorden. Om baggrunden og formålet meddelers den indledningsvis:

»Eftersom hidtil allehånde urigtigheder er befundet ved affærdigelsen af Vore ridende såvel som løbende bude og ligeledes andre af Vore tjenere og enspændere, som Vi i Vor tjeneste bruger, grundet uligheder i tæring og øvrige løn, hvorover samme mange gange har besværet sig, og hvoraf følger, at Vore hverv, som dem er overdraget, til tider også hindres, forsømmes og efterlades, har Vi for sådant at forebygge villet lade udgå og offentliggøre en Ret Orden, hvorefter man til alle tider har at forholde sig«.

Mærkeligt er det, at vendingen offentliggøre (offnen lassen) bruges, for reglerne angik kun »Vore rentemestre og kancelliembedsmænd« samt budene selv. Kun de nødvendige forholdsregler mod forsinkelser på rejserne samt tærepenge eller diæter – men ikke lønforhold i øvrigt – behandlede. Vedrørende førstnævnte punkt blev det foreskrevet, at budene kun havde ret til tærepenge, så længe de red eller løb den fulde dag, så langt de kunne komme. Blev de nødt til at ligge stille én eller flere dage, skulle de fremlægge dokumentation for årsagen, f.eks. sygdom. Godkendtes den, måtte de fortsat nyde betaling, dog kun hvis de senest andendagen efter deres forfald »på andre måder« søgte at få brevene fremsendt til modtageren. Hvis derimod forhalingen skyldtes »modvilje«, skulle budene til straf »betale af egen lomme, hvad forsinkelsen løber op i i dage«.

Tærepengene for de ridende bude fastsattes »for ros [hest] og mand, dag og nat over« til en halv gylden – 20 skilling – for rejser indenlands og i hertugdømmerne, mens betalingen skulle være en halv daler eller 24 skilling på ture til udlandet. For fodbudene var de tilsvarende satser henholdsvis 8 skilling og »en ort af en daler« eller 12 skilling. Diætsystemet forkastedes dog af Mogens Gyldenstjerne, som i stedet foreslog godtgørelser efter længden af den tilbagelagte strækning, nemlig en daler til de ridende og 12 skilling til de gående bude for hver 12 mil. Mere retfærdigt ganske vist, men særdeles problematisk, når rejse længden skulle bestemmes. Hvad udbetalingen af disse penge angår, fik embedsmændene i kancelliet instruktion om at notere »dagen, hvor budene

Frederik 2.s budordning fra 1561 i en renskrift, som også bærer kongens signatur. Alligevel blev den ikke udsendt, og den indeholder da heller ikke noget af interesse for en større offentlighed. Men den kan i tillempet form have været bestemmende for regeringens brug af sine bude i de følgende år.



afgår, og stedet, hvorhen samme affærdiges, samt tillige, hvor meget samme er givet til tæring« – dvs. i forskud. Dette notat skulle tilstilles rentemestrene, som derpå kunne afregne med budene, når de var kommet hjem og havde meldt sig hos kansleren med deres »sedler«. »Har budet da modtaget mere til tæring, end ham tilkommer, skal det overskydende tilbagegives rentemestren«, hed det, men til gengæld lovedes budene efterbetaling, hvis forskuddet ikke slog til.

Så langt rakte anordningen. Der var ikke gjort forsøg på nærmere at beskrive de enkelte budes opgaver eller rejseruter, og den

indeholdt kun de allermest nødtørftige betegnelser på de forskellige arter af regeringsbude. Dem kender vi imidlertid fra andet hold. Gældende for tiden frem til 1624 fordelte de sig på tre hovedgrupper, som temmelig tydeligt kan udskilles fra hinanden: ridende bude og *enspændere*, *skytter* og *liggere*, samt *kancellibude* eller som de kaldtes, fodbude under kancellierne.

Enspænderne

I 1561 omtaler rentemesterregnskaberne såvel en kategori af såkaldte ridebude som de *enspændere*, der hurtigt overtager al postgang til hest. Hvori forskellen bestod, er ikke klar, idet de alle udfører rejser til destinationer, der til forveksling ligner hinanden. Da betegnelsen ridebud – som pendant til fodbud – imidlertid snart glider ud, skal vi nøjes med at omtale deres kolleger, *enspænderne*.

Ordet er tysk og har med heste at gøre, men skønt den mest nærliggende tolkning er den, at rytteren holdt én hest, var dette ikke det normale; i stedet viser udtrykket antagelig hen til, at han kun stillede sig selv til rådighed, og ikke som andre landsknægte én eller flere underordnede.³¹ Som militært personel på årsløn dukker *enspænderne* op henimod midten af 1500-tallet, men brugtes såvidt vides fortrinsvis som kurerere i civil tjeneste. Følgelig kom de til at sortere under hofmarskallen og fik hyren udbetalt gennem rentekammeret. Af regnskaberne ses det, at de ved år 1600 fik 24 daler om året – i to rater – og desuden tillæg i form af beklædning og »månedspenge« til kost. Hvor meget dette i alt beløb sig til, fremgår ikke, men to *enspændere*, som på dette tidspunkt havde opnået den usædvanlige nåde at få tildelt pension (20 daler årligt) for lang og tro tjeneste, fik foruden den sædvanlige hofklædning »fetalje« for 50 daler.³² Grundlønnen var noget større for de normalt tre *enspændere*, der fungerede som befalingsmænd med titel af henholdsvis fodermarskal, vognmester og fourer (regnskabsfører).

Rejserne som budbringere gik især til udlandet. »Affærdigede jeg Claudi Enspender med nogle breve til England«, noterede Christian 4. i 1616, og der var næppe et fyrstehus i Europa, hvortil de ikke kom, enten enkeltvis med vigtige skrivelser til disse eller i grupper i følge med et gesandtskab, så diplomaterne havde nogen at sende hjem med deres rapporter. Når de udsendtes, fik de som anordnet et pænt rundt – men sjældent for stort – beløb med sig. Eksempelvis fik *enspænder* Meinert Hinckemae i 1601 udbetalt 20 daler til en rejse til Holland, som kom til at vare godt

Albrecht Dürers såkaldte lille kurer – der findes tillige en stor – var tysker, men det var flertallet af den danske konges enspændere formodentlig også. Det kunne derfor godt være i dansk tjeneste, rytteren her nærmer sig sit mål. Kobberstik fra o. 1496.



to måneder og koste 61 daler og 1 skilling. De overskydende 41 daler og skillingen fik han da udbetalt efter hjemkomsten.

Andre ekstraudgifter til enspænderne bestod i erstatninger. 1601 fik Henrik Dreier, »der for nogen tid siden er blevet sendt til Nederlandene i kongens ærinde og undervejs er blevet plyndret«, godtgjort de 100 daler, han var blevet nødt til at låne for at fuldføre rejsen.³³ På de farefulde rejser ad de usikre veje ned gennem Europa måtte de være forberedt på alle eventualiteter. De var bevæbnede, og de forstod at bruge våbnene; i et enkelt tilfælde – under stridighederne mellem den danske kong og Christian 2.s arvinger i Lothringen i 1560'erne – hører vi endda om en enspænder, der som lejermorder fik reduceret antallet af Danmarks fjender med én.

Vel var et job som dette usædvanligt, men enspændernes opgaver som postbude har dog i nogen grad skygget for den kendsgerning, at de udførte en række andre hverv for kongen, og det er ikke engang sikkert, at brevbefordringen var det vigtigste. I 1601 fik et par af dem således dækket deres omkostninger i forbindelse med rejser for at skaffe et russisk gesandtskab logi, mens to andre rejste rundt i Mellemeuropa for at opsøge »de 2 engelske instrumentister og sangere, som i nærværende år 1601 borttrømte af kongelig majestæts tjeneste«. Om de blev fundet, ses ikke, men en tredje enspænder, som også først vendte hjem i 1602, havde et par mulæsler med fra Firenze, og de har så forhåbentlig kunnet trøste kongen.

Antallet af enspændere var meget svingende. Efter Johan Grundtvigs lister, som næppe er fuldstændige og i hvert fald kun lader sig bruge til at beregne et årligt minimum, kunne det i perioder nå op på ca. 30 med et maksimum på 38 i foråret 1577 og et gennemsnit på 19 i perioden 1559-1602. Der var altid en tendens til, at flere kom til, indtil antallet ved en og anden lejlighed blev skåret kraftigt ned. Det var for eksempel tilfældet den 20. juli 1582, hvor 12 enspændere blev afskediget. Blandt disse havde i øvrigt én 3 heste og to hver 1, mens resten holdt hver 2 heste. Hvorfor hele bundtet blev sat på porten, oplyses ikke – de fik løn til den første, men behøvede ikke at gøre tjeneste resten af måneden. Endnu mere drastisk gik Christian 4. til værks 20. september 1602. Da fik hofmarskallen ganske enkelt ordre om »at aftakke alle enspænderne så nær som de tre befalingsmænd og Urban Nold, hvilke 4 skulle blive i tjenesten«. ³⁴ Umiddelbart herefter indeholder lønningslisterne da også kun navnet på denne ene »menige« enspænder; et par år senere var der slet ingen, og først i 1630'erne når tallet op på 12-15 ansatte.

I god overensstemmelse med den militære baggrund, de havde, er flertallet af navnene på de cirka 265 enspændere, som tjente Frederik 2. og Christian 4. tyske eller tyskklingende; tilføjelser som »von Hadeln«, »von Oldenburg«, »von Metz« etc. optræder hyppigt. Kun undtagelsesvis gjorde de tjeneste mere end ét eller nogle få år, og som nævnt opnåede blot et par at få pension – de andre forsvandt bare sporløst, formodentlig på Europas slagmarker. Enkelte opnåede dog stillinger, som viser, at de rangerede i en anden klasse end deres kolleger blandt regeringsbudene. Således blev Søren Glad i 1570'erne lensmand i det lille sjællandske Nygård len, som arvedes af en kollega. Lauritz von Nürnberg fik i 1574 Vinstrup len, og flere lignende forleninger kunne nævnes. Heller ikke Matthias Røvers tjeneste som kromand i Gedser var at foragte, og om Joachim Waldburger oplyses det, at han i 1638

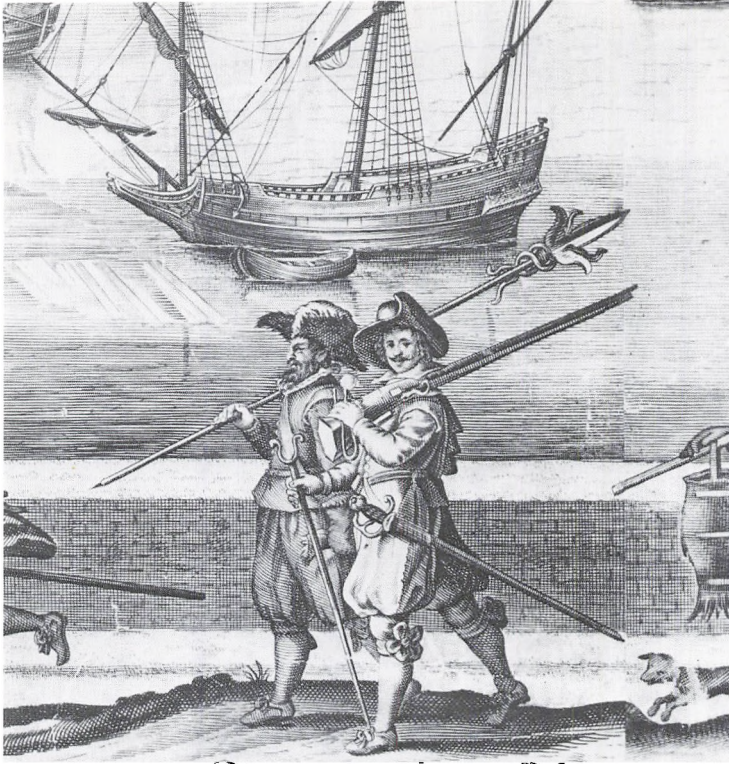
blev slotsfoged i København. Fire år senere fik han desuden 100 daler i gage for »Børsens opvartning«.

Skytter og liggere

Ligesom enspænderne var Frederik 2.s skytter – også betegnelsen *bøsseskytter* brugtes – soldater, nemlig det underordnede personale i hærens og flådens artilleri.³⁵ Hvor mange af dem, der udpegedes til den civile budtjeneste, fremgår ikke af rentemesterregnskaberne, men det ses, at det i visse år kunne dreje sig om temmelig mange. Sandsynligvis har antallet rettet sig efter det øjeblikkelige behov. Den fulde titel »skytte i porten her for Københavns slot« antyder, at udtagelsen i praksis var ensbetydende med, at slottets øverstbefalende kunne rekvirere dem nede i vagtstuen, når de skulle af sted med breve. Det var vistnok ikke synderlig populært at blive »degraderet« til tjenesten; således beklagede skytterne sig i 1587 over, at de blev dårligt behandlet, og gav Christoffer Valkendorff skylden. Han havde som øverstbefalende i kongens fravær kommandoen over flåden, men nok så væsentligt, hans ansvar var det at opretholde forbindelsen mellem regeringen i København og det omrejsende hof.

I et par tilfældigt valgte årsregnskaber, 1577 og 1587/88, omtales først seks skytter på rejser til Norge, Lübeck og Bornholm og ti år senere en snes, som især afsendtes til hertugdømmerne, Lübeck og Norge, men også inden for kongerigets grænser. Udgifterne til diæter og rejseomkostninger var naturligvis derfor mere beskedne end enspændernes. En tur til Bergen kostede for eksempel 4 daler. Hans Sørensen, som i juni 1587 fik godtgjort dette beløb, har forhåbentlig kunnet undgå at skulle lægge noget til af sit eget, men et rejsefor skud havde han ikke kunnet få. Også de 12 skilling, »som han af egne penge havde udgivet og fortæret i Jylland i Ry og Salten på 3 nætters tid, han var did affærdiget med breve til Kongelig Majestæt på jagten«, fik han først udbetalt, da han var kommet hjem.³⁶

Bøsseskytten, islænderen Jon Olafsson, der tjente Christian 4. i 1620'erne, melder ikke i sine betagende erindringer noget om sådanne postrejser. Det ser nemlig ud, som om man – bortset fra nogle få gange og senest i 1597 – ophørte med at bruge dem i disse tjenester ved Frederik 2.s død i 1588. Derefter indtog deres »efterfølgere«, *liggerne*, igen den position, som de synes at have haft før syvårskrigen udbrød i 1563, hvor kun de og ingen skytter bar breve for kongen. Hvad de foretog sig i mellemtiden, er ikke klart. De eksisterede nemlig stadigvæk, idet der i Frederik 2.s såkaldte



I processionen for nedén på et stik af København fra 1650, udført af hollænderen Hugo Allard, befinder et par artillerister sig. Forrest ses en musketer, og bag ham en bøsseskytte med en såkaldt partisan, som ikke er et skydevåben, men et spyd. Det er fine folk, og hvis deres forgængere i Frederik 2.s tid lignede dem, er det ikke svært at forstå, at de kun med uvilje påtog sig den civile budtjeneste.

hofmandtal og spiseordning fra 1564 (som ingen lighed har med budordningen) nævnes 11 »liggere, som løbe efter vogne og udsendes alle vegne i slots bestilling«. Ligeledes hedder det i en tilsvarende forordning i 1580, at der på slottet skulle være 12 liggere.³⁷ Men i det nævnte udgiftsregnskab fra 1587/88 omtales kun en enkelt, Søren Christensen, som var en tur i Haderslev, og han kaldes oven i købet ved en anden lejlighed for skytte. Da også disse holdt til i porten for slottet, er der måske kun tale om en variation i stillingsbetegnelsen, selvom det forekommer naturligt at antage, at kun skytterne var bevæbnede på rejserne.

Liggernes lønforhold omtales ikke i rentemestrenes årsregnskaber, men ifølge reglementet af 1580 fik de hver udbetalt beskedne 5 daler årligt og – fra kongens klædekammer – 4 alen »engelsk« til hofklædningen, 3 ortsdaler til at købe to par sko for og en kohud til støvler. Alt i alt en hyre, som formentlig har lignet den, tjenestefolk eller daglejere har måttet nøjes med. I øvrigt holdtes et vekslende antal liggere gennem hele Christian 4.s regeringstid, og vi vil i beskrivelsen af postvæsenets historie i disse år støde på dem ved enkelte lejligheder.

Kancellibude

De hidtil omtalte offentlige bude tjente først og fremmest kongen personligt. Enspænderne gjorde det, fordi udenrigspolitikken nærmest sorterede under ham, og skytterne og liggerne synes for det meste at have været på rejser fra eller til kongen. Ofte naturligvis med kancellibreve, og bøsseskytternes forsvinden skal vel netop ses i sammenhæng med, at kancelliets tidligere omtalte næsten permanente opsplætning i to afdelinger ophørte i 1588 – i hvert fald for en tid. Når Christian 4. sidenhen var på farten, gjorde han vist i højere grad end faderen brug af sine lakajer og trompetere foruden liggerne.

Var kongen derimod ikke selv involveret – det vil sige, når brevene skulle ud til hans undersåtter – tyede begge kancellier til deres fodbude. Som de øvrige indenlandske bude synes de oprindeligt at have sorteret under Københavns statholder. Således noterede Mogens Gyldenstjerne ved sin overtagelse af embedet i 1555, at blandt de hverv, der var ham pålagt, var det at »forskikke postbrevene«, hvad enten det drejede sig om danske eller tyske skrivelser.³⁸ På dette tidspunkt skelnes der ikke mellem de to kancelliers bude, og rentemesterregnskaberne godtgør tillige, at de – som budordenen fra 1561 tager højde for – benyttedes på rejser til så fjerne steder som Bremen og Mecklenburg. Henimod slutningen af Frederik 2.s regeringstid knyttedes de i højere grad til kancellicheferne personligt. Budtjenestens organisation var under Christian 4. et anliggende for kansleren, og navnlig efter 1622, da centraladministrationen flyttede bort fra slottet – ganske vist kun over på den anden side graven – har det været naturligt for ledelsen selv at disponere over sine folk.

På grund af den fælles bestyrelse af al indenrigsk postgang i Frederik 2.s tid, der indebar, at statholderen af og til »udlånte« bøsseskytter til Danske Kancelli, aflønnede dette i 1587 kun 3 bude. Men fra det følgende århundredes begyndelse var der normalt 8 og dette antal holdt sig temmelig konstant, idet et nyt bud i reglen antoges straks efter forgængerens afsked eller død, ofte dagen efter. Kun i nogle få år i begyndelsen af 1620'erne var der ansat 9 bude. Udsvingene var en kende større for Tyske Kancellis vedkommende. Her var bemanningen allerede i 1587 nået op på det normale, nemlig 6-7 fodbude, men i årene 1611-20 var tallet dalet til 5 og i kortere perioder endog blot 4.

Rentemesterregnskaberne, som år for år opregner fodbudenes antal og navne, viser, at der var tale om et personale af en ganske anden art end de øvrige regeringsbude. De var udpræget civile, og bortset fra nogle enkelte, som synes at have været antaget på



Detalje af en lidt suspect tegning fra o. 1650 – den er en næsten nøjagtig gentagelse af et forlæg fra 1611, blot med tilføjeelse af Børsen. Partiet omkring slotspladsen i øvrigt var dog ikke ændret stort. Slottet ses yderst til venstre med sin »port for slottet«, bag hvilken vagtstuen formodentlig befandt sig. Omtrent i udsnittets centrum og ud mod den ydre slotsgrav, nogenlunde midt mellem Holmens bro og Højbro, ligger det store hus (nr. 27), som engang havde været tolbod, men som siden 1622 rummede det meste af centraladministrationen. Baggrunden for styningen bort fra slottet var stigningen i antallet af ansatte; rentekammeret, som i 1580 havde beskæftiget 5 renteskrivere, lønede nu 14 (og i 1646 hele 27 samt 6 sekretærer). I Danske Kancelli arbejdede nu 8-12 sekretærer eller »kancellijunkere« foruden et ukendt antal skrivere, som sekretærerne selv lønede. Med personalet fra Tyske Kancelli mv. og eventuelt en budstue var huset trods sin størrelse fyldt op, og det tog man konsekvensen af i 1624, da den indtegnede børsbygning var ved at være klar til brug. I baggrunden ses som nr. 29 det ostindiske kompagnis hus. Billedet af København stammer fra Rezens Atlas.

prøve og derpå fundet uegnede, blev de i tjenesten til deres død. Funktionstider på 10-15 år var ikke usædvanlige; Peder Reinholdtsen havde ved sin død i 1619 tjent i knap 11 år og Jacob Sandersen i godt 17, da han døde i januar 1624. Endnu længere virkede Morten Ålborg, som sidst fik løn til Mikkelsdag 1623 – ham genfinder vi på lønningslisten for 1587, og det er derfor muligt, at hans ukommenterede afgang skyldes, at han efter mere end 36 års tjeneste gik på pension. Hvori denne eventuelt bestod, vides dog ikke. Mange år forinden, i 1559, havde en gammel og

skrøbelig forgænger fået fri bolig og forplejning på Sankt Knuds kloster i Odense.

I øvrigt viser listerne, at formodentlig alle Danske Kancellis bude og efterhånden også de fleste af Tyske Kancellis var dansk fødte. Navnene på de 14, der fik løn udbetalt i 1624 var for eksempel:

Danske Kancelli: Jacob Sandersen, Niels Madsen, Mads Andersen, Niels Jørgensen, Moritz Christoffersen, Niels Joensen, Morten Lauridsen og Peder Jostsen.

Tyske Kancelli: Jacob Carstensen, Søren Andersen, Hans Eckert, Thomas Christensen Kalundborg, Peder Clausen Sønderborg og Christen Hansen.

Kancellibudene lønnes med 3 daler halvårligt. Denne uhyre beskedne gage fik de nogenlunde regelmæssigt udbetalt i rentekammeret ved påsketid og efter Mikkelsdag (29. september). Desuden har de sandsynligvis fået hofklædning og vel også nogle betragtelige biindtægter fra anden side, for med 6 daler om året kunne man næppe eksistere, endsige anskaffe sig bopæl og familie. Derimod var det sjældent, der faldt penge af til bestridelse af rejseomkostninger, og blandt andet derfor kan en oversigt over et enkelt års rejser for hvert enkelt bud ikke tilvejebringes.

Kun byernes kærnerregnskaber giver i spredte glimt oplysninger om gennemrejsende kancellibude. Et par eksempler er tilstrækkelige til at demonstrere karakteren. Til Køge ankom fra Kalundborg 13. januar 1624 Moritz Christoffersen, som »havde været deromkring hos lensmændene med Kongelig Majestæts forordninger om helligbøder og skulle til Falster«, og om et andet bud, som var rejst fra København 10. februar, hed det den 29. i samme måned, at han »havde været i Jylland med en del kongebreve og skulle til København igen«.³⁹

Den langsomme befordring

Det var altså alt i alt et særdeles broget virvar af bude, som tog sig af den »førpostale« brevbesørgelse. Degne og enspændere, løbere og liggere, fodbude og tingridere og endnu flere krydsede ustandseligt hinandens spor uden at have andet end netop postgangen til fælles.

Samtidige udtalelser lyder også på, at de var upålidelige og langsomme. Det er dog umuligt at angive en norm eller gennemsnitlig rejsetid for de fleste private budes vedkommende, fordi så

meget afhæng af tilfældigheder, vejr og vind og vejenes tilstand. Regeringsbudene roses heller ikke for at skynde sig mere end nødvendigt – jævnfør budordningen. De transporttider, som kan aflæses gennem påtegnede modtagelsestidspunkter på en del af brevene til kancellierne i Frederik 2.s tid, er da også meget forskellige. Fra Kolding til Frederiksborg eller København kunne de være fra 4 til 20 dage undervejs om vinteren, mens det sjældent varede mere end en uge i sommertiden. Selv på korte strækninger uden forhindringer i form af færgeoverfarter kunne vintervejret give anledning til betragtelige forsinkelser, f.eks. 10 dage for turen fra Vejle til Haderslev mod normalt en enkelt om sommeren.⁴⁰

At man i Danske Kancelli undertiden har følt sig en smule pinligt berørt af situationen, fremgår af et brev til statholder Mogens Gyldenstjerne fra øverste sekretær Hans Skovgård, der i december 1564 opholdt sig i Nyborg. »Dette bud kom hid den 12.«, hedder det, da det to dage senere sendtes retur med skrivelser. »Han har været 7 dage på vejen fra København og hid, som datoen i Eders breve, som han førte, udviser, så det er ikke altid vor skyld, at besked kommer sent frem på hvis, der skrives«. Nogle måneder senere gælder beklagelserne en »karl fra Trondhjem«, som »har taget sig såre gode stunder til; har ligget mere end otte dage (som mig er sagt) i København, er først i dag hidkommet«. ⁴¹

Den mest bemærkelsesværdige beklagelse over regeringens egne bude indeholdes imidlertid i en kongelig røffel til nogle lensmænd samt borgmestre og råd i Assens fra 1563. Der har, meddeler han, hersket »stor forsømmelse med posten herfra til Assens«. Ikke blot brevene til og fra kongen generes herved, men »folk har allerede klaget over den langsomme befordring«. ⁴² Hvilke »folk«, det drejer sig om, er ikke specificeret. Umiddelbart får man indtryk af, at det var private kunder, som altså kunne få breve med, hvis de kontaktede de rejsende bude. Udtrykkelige forbud mod sådanne tjenester kendes da heller ikke. Det står fortsat fast, at ligesom de forskellige typer bude betjente hvert sit publikum uden at blande sig i hinandens forretninger, fandtes der ikke et almindeligt offentligt budsystem i Danmark før 1624. Men betragtet under en bredere europæisk synsvinkel er det ikke utænkeligt, at en og anden privatperson virkelig kunne liste sig til at få et brev med et kongeligt postbud.

Europæiske budkurser og kongelig post

Blandede bude med breve særdes ikke blot på de danske landeveje. Over hele Europa var det de samme metoder, der toges i brug, når mennesker ville meddele sig til hinanden, om end med variationer. Eksempelvis var antallet af troubadourer, pilgrimme og omrejsende tiggermunke i middelalderen noget større under sydligere himmelstrøg end under vore. Det tilfældighedens præg, som kendetegner danske forhold til op i 1500-årene, blev dog langt tidligere afløst af systematiserede forsendelsesmetoder i landene syd for Danmark. Budene samledes i korporationer med regulativer for befordringen og undertiden faste ruter og afgangstidspunkter, dels for at kunne yde deres publikum en bedre service og dels for at bekæmpe den indbyrdes konkurrence om portoindtægterne.⁴³

Vi skal ikke her i detaljer forfølge hele det omfattende netværk af budorganisationer i Europa, men kun hæfte os ved visse hovedtræk i den postale udvikling efter begyndelsen af 1100-tallet, da der igen – efter en flere hundrede år lang pause efter sammenbruddet af de veludviklede systemer i det romerske og siden karolingernes verdensrige – opstod postinstitutioner på kontinentet. Især skal nogle af de organisationer, der kan antages at have haft nogen betydning for udviklingen i Danmark, omtales.⁴⁴

Lokale budsystemer

Sammenslutninger af bude inden for samme branche i et lokalsamfund kan have fundet sted adskillige steder uafhængigt af hinanden. Om det først skete i de norditalienske bystater kan derfor ikke afgøres, men det er sandsynligt, fordi bystater som Genova, Venezia, Milano og Firenze hørte til blandt tidens rigeste og bedst organiserede samfund. Her fandtes centrene for verdenshandelen og vareproduktionen, og herfra formidledes den kulturelle og økonomiske forbindelse mellem Nordeuropa og Orienten. De norditalienske købmænd drog ikke blot personligt rundt til messer i de byer, hvor varerne afsattes, og betalingen modtoges kontant, men ved at opbygge et omfattende banksy-

stem grundlagde de tillige en international handelskorrespondance, der kunne besørges ved andre end dem selv.

Bedst kendt er forholdene i bystaten Venezia, hvor der allerede omkring 1200 fandtes ansats til en periodisk budfart med anvendelse af poststationer på hovedruterne. Budene sluttede sig i løbet af århundredet sammen i en organisation, som kaldtes *Compagnia dei corrieri Veneti*. Under ledelse af en »budmester«, som igen stod under byen Venezias overopsyn, talte den 32 medlemmer, som hver måtte stille en kaution på 200 dukater for at kunne yde skadeserstatning, hvis breve gik tabt. Selvom foretagendet forsøgte sikret gennem monopol, var der også i andre byer inden for republikkens grænser tilsvarende budsammenslutninger, hvoraf der er særlig grund til at nævne én i den i 1428 indlemmede provins Bergamo, *Compagnia dei corrieri Bergamaschi*. Her havde man i den grad gjort budtjenester til et levebrød – ligesom man i andre egne specialiserede sig inden for forskellige håndværk – at bude fra egnen benyttedes over hele Norditalien, i Pavestaten og i det tyske kejserrige. Deres tegn var ud over posthornet en grævling, på italiensk *lasso*, og uden nødvendigvis at være beslægtede brugte mange af dem familienavne som Taxis, Tassis eller Tasso.

Kompagnier af lignende art fandtes ved samme tid i Spanien, hvorfra oplysningerne er fyldigere end i Italien. I Barcelonas budorden fra 1417 gives således regler for forsørgelsen af syge og pension for budene. Her opstod også de såkaldte budhoteller, hvis ejere påtog sig at modtage breve og ekspedere dem med først ankommande bud og modtage betalingen. Værterne, som efter en fornyelse af ordningen i 1445 alene havde med budtjenesten at gøre, stod under byrådets opsyn, men den væsentligste nyhed var, at offentlighedsprincippet fastsloges, idet det herefter stod enhver frit for at lade sine breve befordre mod betaling. Statutterne for »budbroderskabet« i Valencia 1507 uddyber billedet yderligere gennem bestemmelsen om, at budene efter tre års tjeneste kunne opnå medlemskab af broderskabet og dermed ret til at bære det af kongen autoriserede tegn og søre horn, hvormed de kunne annoncere deres ankomst til byportene for at få dem åbnet. Valencias hotelvært fordelte tjenesterne mellem dem, modtog breve og betaling og forestod lønudbetalingen, som skulle ske senest tre dage efter rejsens afslutning.

Fra Mellemeuropa savnes lige så detaljerede oplysninger. Budtjenester fandtes nok i de større tyske byer – Augsburg, Nürnberg, Köln, etc. – men indtil slutningen af 1400-tallet var korporationspræget mindre udtalt. Fællesskabet bestod i højere grad i tjenesteforhold til de myndigheder, hvis breve de besørgede, eller på den ejendommelige måde, at et stort antal bude tillige var



Der Stadt
Breslaw / Wewe
auffgerichte Botten-
Ordnung.



M. D. LXXIII.

Titelbladet til en budordning fra 1573 for stadsbudene i Breslau (nu Wrocław) i Polen. Tilsvarende samtidige ordninger fra Hamburg indeholder forskrifter for budenes rejser, som på mange måder minder om reglerne i Frederik 2.s danske budorden. Men de mellemeuropæiske stadsbude tog breve med for enhver, og manden på billedet må netop have truffet en kunde, siden han har fisket et op af sin taske.

Kobberstik fra 1590 af tysk »Läuferbote«, som, bevæbnet med stav, kårde og horn, næppe er kommet så hurtigt frem, som betegnelsen angiver.

slagtere. Navnlig i Sydtykland havde disse »slagterbude« opnået en vid udbredelse, rimeligvis fordi de af hensyn til deres letfordærlige varer rejste hurtigt og forholdsvis regelmæssigt mellem byerne. Også de meldte deres ankomst ved trut i et valdhorn, men det er ikke korrekt, som ofte hævded, at det er netop derfra posthornet stammer.

Længere nordpå var budorganisationerne vistnok endnu færre. Nok har man ment, at hansestæderne allerede i 1200-årene stod i indbyrdes forbindelse ved de såkaldte *budkurser* – et udtryk, vi ofte vil støde på i det følgende, og som indholdsmæssigt er en kende mere omfattende end det beslægtede bud- eller *postrute*, idet det dækker over såvel institutionen som ruten, budene fulgte. Men til trods for enkeltstående oplysninger om sådanne, for eksempel en »fra Brügge til Riga gennemgående hanseatisk ridepost« i 1360, tør den nyere forskning ikke operere med virkelige budkurser, som stod for regelmæssig trafik, førend anden halvdel af 1500-tallet. De større hansestæder beskæftigede et lille antal stadsbude – Hamburgs fra o. 1570 vender vi tilbage til – men budene rejste længe kun lejlighedsvis, blandt andet fordi hansekontorerne ofte foretrak at benytte betroede medarbejdere, der kunne drøfte deres forretningsmæssige anliggender med kollegerne ved samme lejlighed. Desuden stod disse byer, Danzig, Stettin, Rostock og frem for alt, Lübeck, i forbindelse med hinanden ved en omfattende skibsfart, og det har også forsinket en udvikling af ruterne over land.⁴⁵

Tilsvarende var der ikke i England tilløb til private postsystemer før 1514, da de italienske bankierer og fremmede købmænd i London opnåede ret til at holde en egen postmester for udlandsposten, såfremt den forsendtes med skibe fra London. Efter strid om udnævnelsen af en ny postmester i midten af århundredet fik britiske købmænd gennemført, at de overtog forsendelserne, og al post samledes da under en *Chief Postmaster* 1581. Ti år forinden havde hansestæderne i øvrigt truffet aftale med englænderne om, at skibene i stedet for at anløbe Antwerpen og Rotterdam brugte Amsterdams havn; igen et tegn på, at de omtalte budkurser først nu havde fået en sådan udbredelse, at handelskorrespondancen i Nordeuropa kunne besørges.

Alle de omtalte budsystemer befinder sig i en grå zone, hvor det oftest er vanskeligt eller umuligt at afgøre, om de skyldtes private handlendes initiativ, eller de var oprettet af områdets administrative myndigheder. I Nederlandene, som med henblik på tolkningen af Christian 2.s bylov har særlig interesse, synes forholdene at være en kende bedre belyst. Her fandtes allerede omkring år 1300 en række stadsbudeanstalter, hvoraf den ældste

vistnok var den i Doordrecht fra 1284 og de betydeligste dem i de større byer Amsterdam, Antwerpen, Gent og Bruxelles. Omkring 1450 rådede alle større byer over egne bude – til fods såvel som ridende – som bar en kappe i stadens farver. Til at begynde med blev de kun affærdiget, når stadens regering behøvede det, men hvad enten rejsemålet var næste by eller det fjerne udland, for eksempel Venezia og Pavehoffet, måtte de medtage breve for private. Af hensyn til de handlende blev det efterhånden almindelig sædvane at anmelde afrejserne offentligt, for eksempel på børserne, da disse institutioner opstod.

Først da Antwerpen i første halvdel af 1500-tallet og siden Amsterdam endegyldigt havde overtaget de norditalienske byers førerposition i verdenshandelen, blev disse offentlige budvæsener utilstrækkelige. Der opstod da en klasse af såkaldte købmandsbude, som selv sørgede for den regelmæssige posttjeneste mellem de betydeligste inden- og udenlandske handelsstæder. Ved århundredets slutning var der for eksempel fra Amsterdam fast forbindelse med Köln, Hamburg, Valenciennes, Rouen osv., og desuden havde man her siden 1565 en indenbys brevomdeling for uafhængt post. Derudover rådede flere byer over en mere eller mindre reguleret brevbefordring pr. skib. At byernes budtjenester normalt fungerede uafhængigt, førte imidlertid til en stor konkurrence, dels mellem byerne indbyrdes og dels mellem de enkelte anstalter i samme by. Som overalt, hvor postvæsenet ikke opstod på jomfruelig grund – som i Danmark – blev konsekvensen, at starten på dette blev vanskelig og sen. I Nederlandene havde budorganisationerne således først udspillet deres rolle i 1799, ligesom for eksempel de sidste hamburgske stadsbude først indstillede deres virksomhed i 1821.

Kongelige poster

Skønt budenes status som en slags diplomatiske »gesandter« ret tidligt anerkendtes i den uskrevne folkeret, var det så som så med sikkerheden. Det var ikke altid tilstrækkeligt, at de forsynedes med let genkendelige klædninger og legitimation i form af for eksempel arbejdsgiverens våben, anbragt på kappens bryst eller skulder, eller at de var bevæbnede med spyd og bar brevene i en solid metalbeholder i en rem over skulderen, for kunne man stole på, at de ikke selv forgreb sig på indholdet? Til brevskeer af storpolitisk betydning kunne budsystemerne derfor sjældent tages i brug, selvom regenterne betjente sig af dem, når sagerne kun havde med den trivielle administration at gøre. Således opstod

Tyskeren Georg Giske fra Danzig kom til London for at drive handel i 1522, og han var således en af de fremmede købmænd i byen, der holdt deres egen postmester. Hans Holbein den yngre har malet ham i kontoret 1532, omgivet af laksegl, blækhus, sjerpen, pengekasse og andre kontorrekvisitter. De mange breve, som skal understrege den unge købmands succes i forretningsverdenen, ligner de forhen omtalte danske, og et sælles træk er det tillige, at navnet staves forskelligt på de fleste – Giske, Gisse, Ghisse, osv.



uden for eller rettere oven over de lokale budanstalter en række statslige postkurser mellem de vigtigste europæiske magtcentre. Tidsmæssigt skete det de fleste steder i senmiddelalderen frem mod år 1500. Nationalstaterne begyndte at tage form, og samtidig voksede behovet for gennem faste repræsentationer at holde sig underrettet om begivenheder i naborigerne; diplomatiet opstod.

Alligevel var det ikke kurererne på langfart, der i sig selv lagde grunden til det moderne postvæsen. Tværtimod vedblev de i lang tid at danne et korps for sig selv, og især efter at postsystemerne begyndte at blive åbnet for et større publikum, foretrak fyrster og gesandter af sikkerhedsmæssige årsager at affærdige deres egne bude, som de kendte personligt. Men nødvendigheden af at kunne stille et befordringsapparat til rådighed for kurererne – hvilket naturligvis kun kunne ske på fyrstens eget territorium – førte til, at man i takt med udviklingen på diplomatiets område oprettede poststationer på hovedvejene, hvor kurererne kunne skifte hest.

Disse poststationer kunne man da tillige benytte i den indenlandske kommunikation.

Udviklingen er dog ikke ganske entydig og frem for alt præget af manglende kontinuitet. I Frankrig, hvor kongerne i øvrigt fra midten af 1300-tallet havde beskæftiget et antal »messagers à pied«, altså fodbude svarende til de senere danske regeringsbude, antages det, at Ludvig 11. med forbillede fra Italien etablerede et egentligt »postvæsen« – det første i nyere europæisk historie, som det hedder – i slutningen af 1470'erne.⁴⁶ Ikke desto mindre er oplysningerne herom så få, at man med nogen sandsynlighed kan afvise, at det blev til meget mere end en ansats. Forskrifterne taler om en øverste postmester, *grand maître de coreurs de France*, og i de større byer underordnede postmestre, hvis opgave det var at have heste i beredskab, når budene ankom. På de vigtigste strækninger skulle der være poststationer for hver ca. 30 km. Mærkeligt er det, at postmestrene ved siden af deres faste løn modtog betaling for de heste, de stillede til kongens rådighed, selvom det under trussel om dødsstraf var forbudt dem at udleje heste til andre end de kongelige bude.

Hvorvidt systemet kom i stand, er altså usikkert. I hvert fald udgav Frans 2. i 1560 helt nye og detaljerede ordrer om den kongelige post. Igen blev Paris centrum for et antal ruter med poststationer, hvor de i alt 145 kurerere kunne skifte heste på vej mod byer som Bordeaux, Boulogne, Metz etc. samt de vigtigste udenlandske hovedstæder, men de følgende års indre magtkampe stod fortsat i vejen for, at postgangen kunne blive regelmæssig eller få mere end marginal betydning for administrationen. Konkurrencen fra de parisiske universitetsbude og især et i 1575 oprettet offentligt befordringsvæsen førte imidlertid til, at Karl 9. året efter lod indskærpe, at hans bude skulle gå og komme til bestemte tider, og tillige tillod han at private sendte post med disse. Det var antagelig de indlysende fiskale fordele, der bevægede ham hertil, men som antydet blev konsekvensen, at de vigtigste breve om statsanliggender forsendtes ad anden vej. I 1602 blev post- og befordringsvæsenerne sammenlagt til en enhedsorganisation, men alligevel kan tidspunktet for det franske postvæsens start ikke fastsættes tidligere end 1627. Efter at der fem år tidligere på ny var givet regler om faste afgangstider, publiceredes 16. oktober nævnte år en forordning om takster for brevfor-sendelserne. Målet hermed, at få budorganisationerne afskaffet, lykkedes det dog først at nå i 1672, da postvæsenets monopolstilling sikredes ved lov.

Fra England savnes regulativer svarende til de franske, og antydninger af, at en kongelig posttjeneste var i virksomhed, dukker



Sir Bryan Tukes portræt, malet af Hans Holbein den yngre. Tuke blev »Master of the Posts« i 1512, men det var ikke et offentligt tilgængeligt postvæsen, han bestyrede. Han havde derimod ansvaret for, at den kongelige post blev ekspederet, i England såvel som i udlandet.

først op i 1509, idet det hedder om den i 1545 afdøde »Master of the Posts«, Bryan Tuke (udnævnt 1512), at posten fra London til Berwick ved grænsen til Skotland havde gået i 36 år. Ved siden af denne linie var ruten til kontinentet den vigtigste; i 1535 var der »altid ordinære poster mellem London og Dover«. Organisatorisk led systemet af den svaghed, at de lokale postbude udnævntes af byerne på ruterne og kun stod til ansvar for byøvrighederne, som blot pålagde dem at have en enkelt hest i beredskab. Skønt postmesteren i teorien havde ansvaret for besørgelsen af den kongelige post, fik han derfor svært ved at kontrollere budenes rejser, og postgangen blev følgelig langsom og uregelmæssig.

Noget hjalp det vel, at regeringen i 1575 officielt sanktionerede en muligvis allerede udbredt praksis: byernes postbude blev privilegerede værtshusholdere mod selv at holde et antal heste og »postdreng«, som førte postsækken til næste station. Systemet, som indtil da havde mindet om det, Christian 2. havde forestillet sig indført i Danmark – bortset fra at budene red – fik dermed større lighed med det kontinentale med lokale postmestre. Men endnu var de ikke på fast løn. De modtog kun betaling for hver brevpakke, deres bude blev affærdiget med, og den rakte sjældent til, at de til stadighed kunne holde det nødvendige antal heste og drenge i beredskab. Dette honorarsystem havde ifølge historikeren E.J.B. Allens beregninger i starten kunnet svare sig for regeringen, men allerede i 1589 var omfanget af dens korrespondance vokset så meget, at det ville have været billigere at holde postmestrene på fast løn.

Følgen blev en variation af det, der skete i Frankrig, men så at sige i omvendt rækkefølge. For at spare på honorarerne til de lokale postmestre sendte regeringen stadig flere breve med kurerere, der rejste uden ophold til bestemmelsesstedet, hvorimod postmestrene for dog at opretholde en tålelig indtjening lod sig friste til at give private lov til at benytte sig af deres bude. Misbruget anerkendtes for så vidt af den øverste postmester i 1584, idet han indskærpede, at budene ikke måtte aflevere private breve, førend den kongelige post var uddelt. Det fik imidlertid ikke englænderne til at give efter som i Frankrig. Ikke alene opretholdtes forbudet mod privatbreve, men også budorganisationerne søgtes ramt under foregivende af, at postvæsenet var et kongeligt regale. Dronning Elizabeth forbød i 1591 deres virksomhed på strækningen London-Dover, og i 1609 udstraktes dette af Jakob 1. til at gælde hele landet. Det antages virkelig, at det gjorde en ende på i hvert fald de omtalte købmandsposter til udlandet. Først i 1635 gik man den modsatte vej og etablerede en offentlig tilgængelig postrute mellem London og Edinburgh med sideruter og

takster baseret på afstanden. I løbet af de nærmest følgende år udvidedes nettet til at omfatte hele England.

Den tyske regeringspost

Noget anderledes formede udviklingen sig inden for det store tyske kejserrige, skønt starten i 1490 lignede den i Frankrig. Den blev gjort af Maximilian 1., endnu mens han kun var tysk konge og nogenlunde samtidig med, at han erhvervede Tyrol med residensbyen Innsbruck. I forvejen havde han gennem sit ægteskab med Marie af Burgund fået magten over Nederlandene, og det var forbindelsen mellem centralforvaltningen i syd og de særdeles uregelmæssige områder i nord, der var den umiddelbare anledning til, at Maximilian etablerede postruten fra Innsbruck til Bruxelles, hovedbyen for den nederlandske administration. Som i Frankrig hentedes inspirationen i Italien. Dels ved at ruten mod syd tilsluttedes et allerede eksisterende stafetpostsystem fra Milano, og dels ved at han tilkaldte eksperterne fra Bergamo til at organisere postvæsenet. Leder af foretagendet med titel af *Obriste Postmaister* blev Janetto Taxis, og tillige fik broderen Franz og sætteren Baptista Taxis ansættelse.

Det hele blev underlagt kancelliet i Tyrol, i hvis regnskaber fra 1490 den nævnte titel optræder. Samme år ses det, at for eksempel byen Speyer fik tilsendt 60 gylden, hvormed den skulle underholde et ridende og et fodbud og lade gøre et kejserligt våben til brug for dem. Her var altså indrettet en af de poststationer, som fandtes med en indbyrdes afstand af 3-4 mil, men de lå i øvrigt ikke mere fast, end de kunne flyttes med kort varsel, når Maximilian var på rejse. Problemet, som vi genkender fra omtalen af de danske forhold, må have givet Janetto Taxis nogen vanskelighed med at opretholde en regelmæssig postgang. Værre var det dog, at Maximilian hverken som konge eller – fra 1493 – som kejser rådede over midler, der satte ham i stand til at holde postmesteren skadesløs for de betydelige summer, han måtte lægge ud til budløn. Intet under at kejseren i 1500 betegnede ham som uundværlig.

Kort tid efter blev det – muligvis hensygnende – tyske postvæsen ført ind på det spor, der giver det en særstilling i europæisk posthistorie. Franz Taxis var i 1501 af statholderen i Nederlandene, Maximilians søn Filip, blevet udnævnt til postmester i Bruxelles, og fire år senere fik han til opgave for 12.000 livres årligt at etablere postruter til faderens hof, til kongen af Frankrig og til Spanien, som var blevet knyttet til kejserriget gennem en vel



Generalpostmester Franz Taxis, portræt fra o. 1504. Det har været tilskrevet Hans Holbein den yngre, men anses ikke nu for at være et af hans værker.

tilrettelagt ægteskabspolitik. Hvor Janetto imidlertid i sin bestyrelse af postruten fra Innsbruck helt havde været underlagt kejserens kancelli, fik Franz mulighed for at lade organisationen fungere som en selvstændig enhed uden for den statslige forvaltning. Da han og ikke kancelliet affærdigede budene, kunne han uden kongens vidende lade disse medtage privatbreve i postsækkene, og at dette skete kan allerede påvises i 1506. Dog måtte han lade disse breve udtage i Innsbruck, før sækken indleveredes i kancelliet, men da en anden Taxis, Gabriel, i 1504 var blevet postmester dér, var der mulighed for at ordne sagen »mellem brødre«.

Efter at kejseren var blevet kendt med denne trafik og havde ladet sig irritere af, at posten gentagne gange var afgået fra Innsbruck, når kancelliet meldte sig med regeringens breve, fordi postsækken allerede var blevet fyldt med de private brugeres, lod han i 1513 Gabriel vide, at dette ikke måtte ske uden hans udtrykkelige tilladelse. Maximilian var imidlertid stadig bagud med betalingen og måtte derfor to år senere trække forbudet mod de private forsendelser tilbage. Også efterfølgerne som henholdsvis kejser og generalpostmester, Karl 5. og Baptista Taxis stredes om retten, men når sidstnævnte i 1520 igen fik forbud mod at befordre privatbreve, da »kejserens ærinder behøvede rask ekspedition«, var der måske i nok så høj grad tale om et diskret vink om at holde posten i gang. Det tilbagevendende spørgsmål om sikkerheden, som førte til en øget brug af kurerere i Frankrig og England, løstes på samme måde, i hvert fald i Spanien. I Tyskland blev konsekvensen, at Karl 5. i vid udstrækning overlod de vigtigste brevskaber til blandt andet Fuggernes interne budorganisation. Dette »multinationale« firma, som i forvejen havde nære økonomiske forbindelser med kejserhoffet, betjente sig af et pålideligt korps af agenter, som – udover at besørge forretningskorrespondancen – forsynede hovedsædet i Augsburg med efterretninger om alt af betydning i hele Europa.⁴⁷

Det kejserlige postvæsen

Trods den kun ufrivilligt givne tilladelse til at lade budene rejse med breve for private, kan man næppe fratage det tyske kejserhus og familien Taxis æren af at have skabt det første moderne postvæsen i ordets egentlige betydning. Men den ikke ualmindelige misforståelse, at den kejserlige postorganisation var et stort og vidt udbredt foretagende i 1500-tallet, må afvises. I Tyskland vedblev linierne fra Innsbruck mod Milano og Bruxelles og den mellem Innsbruck og Wien i 1505 oprettede postrute i lang tid at

være de eneste regelmæssigt betjente. Breve, der skulle forsendes til steder uden for hovedruterne, måtte postmestrene i de nærmest liggende byer viderebesørge ved egne bude. Hvor mange steder det lod sig gøre, vides dog ikke. I generalpostmesterens regnskaber fra 1520'erne ses det, at der i disse tilfælde opereredes med takstsystemer ikke ulig dem i Frederik 2.s danske anordning for såvel fodbude som ridende bude. Det fremgår heraf, at denne befordring var dyrere end de regulære postkurser, men når postnettet alligevel ikke udvidedes, må det hænge sammen med, at der ikke var breve nok til det øvrige Tyskland til, at postkurser kunne lønne sig.

I det hele taget var postvæsenet næppe nogen guldgrube for de vekslende generalpostmestre – alle af familien Taxis, som i 1516 havde fået monopol på al postvirksomhed i riget. Stadige forskud til det betrængte kejserhus og dertil en række ydre omstændigheder som Karl 5.s mange krige og påfølgende abdiktion i 1556, bankerotten i Spanien året efter og oprøret i Nederlandene, der førte til Hollands (Generalstaternes) løsrivelse, gav ikke postledelsen mulighed for at modstå konkurrencen fra de forskellige lokale budorganisationer. I Nordeuropa betragtedes kejseren af religiøse årsager med skepsis, og det gik også ud over postvæsenet, der var et af hans instrumenter i forsøget på at holde sit rige samlet. Borgere i politisk og religiøs opposition betjente sig kun nødigt af hans katolske bude, som desuden havde det med at nedlægge arbejdet fra tid til anden i protest mod udeblevne lønninger.

Det lykkedes for generalpostmesteren fra 1595, Leonard von Taxis – familien var blevet ophøjet i adelsstanden i 1536 – at få kejser Rudolf 2. til at udstede et almindeligt forbud mod at benytte slagterposterne, og samtidig (1597) indskrænkedes stadsbuden retteligheder. Flere af disse, blandt andet budorganisationen i Augsburg, havde i sidste halvdel af århundredet adopteret postvæsenets teknik med skiftsteder på ruterne til nabobyerne, men de fik nu pålæg om at afholde sig fra brugen af såvel arbejdsdeling som posthorn, der var forbeholdt den privilegerede kejserlige rigspost. Imidlertid forhindrede den evige finansnød og en vis slaphed i kejserens forvaltning, at det virkeligt effektive våben blev brugt: udvidelse af postnettet og bedre service. Endnu ved Rudolf 2.s død i 1612 bestod postvæsenet kun af en hovedrute fra Flandern over Rheinhausen, Augsburg og Innsbruck til Italien med sideruter til Frankfurt og Köln. En vedvarende forbindelse til residensstaden Prag fandtes end ikke.

Straks da kejser Matthias tiltrådte, søgte han at råde bod på denne misere ved at pålægge sin generalpostmester Lamoral von



Det europæiske »postnet« omkring 1600. For Englands, Frankrigs, Spaniens og Italiens vedkommende viser det de fast etablerede kurerpostruter, som ifølge historikeren E. J. B. Allens studier fandtes ved denne tid. Den tyske rigsposts rute fra Innsbruck til Bruxelles var, såvidt vides, blevet forøget med de angivne sideruter (om den til Milano endnu bestod o. 1600, er dog usikkert), men de store udvidelser mod nord og nordøst fulgte først 1615-16. I området fandtes dog en mængde stadshudruter, hvis udstrekning ikke kan bestemmes nøjere. Et tilsvarende postratekort fra o. 1700 savnes, men også her byder rekonstruktionen på store vanskeligheder, hvis kortet skal være komplet.

Taxis, som netop havde afløst sin næsten 90-årige far, at udvide postnettet. Problemet med de nødvendige anlægsudgifter tilbød Lamoral at løse ved selv at bekoste forbedringerne. Såfremt embedet blev overdraget ham og familien som et arveligt len, ville det være ham muligt i hvert fald at etablere forbindelsen til Prag, mente han, og han kunne hurtigt gå i gang med yderligere udvidelser, da ønsket opfyldtes med lensbrevet af 27. juli 1615. Datoen blev skelsættende for det kejserlige postvæsen, ikke mindst fordi den noget uklare ret til at befordre privatbreve også og omsider blev endeligt stadfæstet – imod løfte om at befordre kejserens, kancelliets og hans »virkelige tjeneres« breve gratis. I løbet af 1615-16 oprettedes postruterne fra Frankfurt til Nürnberg, til Leipzig over Erfurt og til Hamburg over Köln. Frankfurt blev dermed en af rigets mest betydningsfulde poststationer, ledet af postmester Johann von den Birghden.

Udbruddet af trediveårskrigen i 1618 satte en foreløbig stopper for udvidelserne, men rigspostnettets længde var dog allerede da i løbet af få år blevet fordoblet, og fra nu af begyndte huset Thurn og Taxis (familien havde nu taget navn efter stamfædrene della Torre i Milano og de omtalte Taxis'er) at høste både titler og penge på virksomheden. Vanskeligheder af en art, som skulle komme til at sætte sit præg på 1600-tallets tyske posthistorie, havde imidlertid allerede vist sig. I det virvar af stæder, stater og fyrstendømmer, hvoraf riget bestod, begyndte adskillige at drage kejserens regaleret i tvivl og på eget territorium at indrette postvæsener. Tidligst på færde var vistnok hertug Albrecht af Bayern, som anlagde en (privat) postlinie fra München til Augsburg i 1569, mens man i Schwaben nøjedes med igen at tillade slagterbudenes postrejser. De nationale tyske postvæsener fra 1640'erne i Hessen-Kassel, Brandenburg, osv. er dem, der kan sammenlignes med det danske. Uden for de kejsertro områder havde de taxiske poster kun en – til tider omtvistet – ret til at rejse ad de store hovedfærdselsårer.

Blandt de større europæiske lande i udkanten af de her omtalte fik Østrig et nationalt postvæsen samme år som vi, idet en friherre von Paar i 1624 frigjorde sig fra rigsposten og overtog bestyrelsen af ruterne på østrigsk territorium. I Polen havde en italiensk familie siden 1500-tallet drevet en postrute fra Wilnau (Vilnius) over Warszawa og Kraków til Venezia, men nogen udbredelse fik postvæsenet først efter 1650. Endelig omtales det svenske postvæsen fra 1636 i en senere sammenhæng.



Generalpostmester Lamoral von Taxis, som i 1615 fik rigspostvæsenet overdraget som len, dvs. med ret til at indkassere et eventuelt overskud mod at holde postruterne i gang. Han døde i juli 1624; kobberstikket af Lukas Kilian er fra 1619.

Befordringsvæsenet

Christian 2.s fejlslagne reformforsøg var ikke blot tidens eneste danske forslag til en alment tilgængelig brevbesørgelse, men det indeholdt også det første tilløb til at lade denne ske inden for faste institutionelle rammer. At kalde budtjenesten for et postvæsen er imidlertid urigtigt – såvel det faste rutenet som regelmæssigheden savnes fuldstændigt – men det var eller skulle være et dansk sidestykke til de organisationer, som kongen kendte fra udlandet. Som det er fremgået af det foregående fandtes sådanne flere steder i Europa, men det konkrete forbillede skal sikkert søges i Nederlandene, hvor han netop havde opholdt sig nogle måneder, da byloven i januar 1522 udgik.

Af vore oplysninger herfra fremgik det, at de store handelsbyer her havde udviklet disse budvæsener såvel for at besørgede handlendes post som korrespondancen mellem byøvrighederne indbyrdes og med statholderen i Bruxelles (som dog lod Franz Taxis tage sig af skrivelserne til kejseren). For Christian 2. har perspektiverne formodentlig været de samme, selvom de umiddelbare fordele især lå på det forvaltningsmæssige område. En anden af de mænd, der havde udformet loven, borgmester Hans Mikkelsen i Malmø, lagde måske hovedvægten på muligheden for at få handelskorrespondancen besørgede. Men var det tilfældet, lod han hånt om forskellen mellem de små og fattige danske byer og forbillederne i Nederlandene. Hverken i Malmø eller København synes der i 1521 at have været behov for et særligt budvæsen for købmændenes breve. Om det var opstået, hvis ikke adelen straks derefter havde tilbageerobret retten til selv at drive handel, er det naturligvis umuligt at afgøre, men i hvert fald havde ingen dansk by endnu i 1624 fundet på noget lignende.

Det nærmeste, man kom et stadsbudvæsen i kongeriget, var vel det københavnske vognmandslav i kraft af den omtalte skrå fra 1622. Men vognmandsekspeditionen led under en afgørende mangel, såfremt skråen ellers blev overholdt. Påbuddet om, at lavsbrødrene først måtte tage imod brev, når de var parat til at køre til den by, hvor det skulle udleveres – og gebyret i øvrigt betales – skulle vel sikre publikum imod forsinkelser, som vognmændene strengt taget var uden skyld i, når rejsetidspunktet afhang af, at en betalende kunde meldte sig. En løbende modtagelse af breve på et centralt »hyrevognskontor« kunne imidlertid

have gjort det muligt for lavsorganisationen at udvikle sig til en art postvæsen. Forudsætningen var dog, at kørsler til de nærmeste byer skete nogenlunde regelmæssigt og med korte mellemrum, og det var åbenbart ikke tilfældet.

Mens ideen om lokale budinstitutioner efter alment europæisk mønster altså ikke vandt indpas i Danmark, overtog regeringen i et ikke helt ubetydeligt omfang den modsatte organisationsform. Et sådant projekt dukkede op i Norge allerede 1525, og pudsigt nok havde også det med Christian 2. at gøre, for så vidt som det var frygten for hans indfald, der fik biskop Hans Rev i Oslo til at foreslå ærkebispens i Trondhjem, at der blev organiseret »en ordi-nans på heste ... på den vis, som med poster er i Italien«. Henvi-sningen til landet, hvorfra han inspireredes, må betegnes som overordentlig interessant. Det gælder også detaljerne i planen, hvor der tales om brev-bude, som hos præsten på Eidsvold, hos Hamarbispens, hos en bonde »under fjeldet« og hos lensmanden i Opdal altid skulle kunne få »ferske heste«. »Så at når brev kom-mer fra mig til ham [dvs. ærkebispens] som magt ligger på, at de dag og nat måtte fordres over fjeldet og sammeledes hid tilbage igen«, forklarede Hans.⁴⁸

Nordmændene slap i det store og hele med skrækken for denne gang, så forslaget fik næppe praktiske følger – og i øvrigt havde de jo deres budstikker. Derimod tog deres danske konge snart efter et system i brug, som ganske vist intetsteds kaldes italiensk, men lignede det til forveksling. Kun er det ikke overalt klart, om de udstationerede heste stod til rådighed for rejsende bude, eller de var forsynede med fører, dvs. indgik i en regulær budtjeneste. For den sidste tolkning taler en kancelliskrivelse fra 1549, som en smule uigennemsi-gtigt pålægger en række lensmænd at »holde post«, samt en tilsvarende ordre otte år senere, der påbyder lens-mændene at have »en god posthest og en vis karl til stede« for at kongens breve, som »tit fremsendes langsomt og undertiden bli-ver liggende på vejen«, kunne komme hurtigere afsted. Selv her omtales dog også »kongens postbud og breve«, og karlens rolle er derfor ikke åbenlys. I langt de fleste tilfælde er det utvetydigt heste uden fører, der stilles til regeringsbudenes disposition.⁴⁹

Bude til hest

I det ældste kendte pålæg om at stille en sådan hest uden fører til rådighed for et bud hedder det, at en Laurits van der Daa i december 1535 »er skicket postvis at færdes her af [Roskilde] og til Kongelig Majestæt med nogle breve«. Først skulle han begive

sig til Ringsted, hvor klosterets abbed i et brev, som Daa rimeligvis medbragte, fik ordre om, »at han flyer ham en posthest til Antvorskov«. Herfra gik turen til Korsør slot, hvis lensmand skulle fly ham over bæltet, og de følgende skiftsteder på vejen fandtes i Nyborg, Odense, Assens eller Middelfart – »om han ikke kan overkomme fra Assens« – og Kolding, hvorfra han red til Haderslev.⁵⁰ Rejsen gennem hertugdømmerne til Slesvig og Christian 3. var ikke et anliggende for Danske Kancelli, og befordringsmåden er derfor ikke kendt i dette tilfælde. Men at kongen hernede havde organiseret forsendelserne på en anden måde, fremgår af en samtidig aftale med borgmesteren i Itzehoe, Georg Elers.

Baggrunden for Daa's rejse såvel som denne overenskomst var den højspændte indenrigspolitiske situation, kendt under navn af Grevens fejde. Christian 3. støttede sig stærkt til diplomaten Melchior Rantzau, som for det meste opholdt sig i hertugdømmerne, og det var af allerstørste vigtighed for ham, at deres indbyrdes korrespondance forsendtes hurtigt og sikkert. »Eftersom sagerne i denne tid overalt giver anledning til hast og gør et godt opsyn nyttigt«, meddelte han Elers, skulle denne, så snart han modtog breve fra Rantzau, videresende disse til amtmanden i Rendsborg med »nogle gode postklippere« dag og nat. Skønt ordren, hvorfra der her er citeret, bærer datoen 3. august 1538, viser Elers' opgørelse over udgifterne – der er enestående i sin art – at aftalen gik tilbage til 1535. Dette år udbetalte borgmesteren 43 mark til et bud i »underholdning«, mens han for klipperen (jvf. nedenfor) beregnede sig en godtgørelse på 12 mark og 4 skilling. 1537 kostede hesten og budet 56 mark og 20 skilling, og året efter, da Elers holdt 2 postbude, var omkostningerne 110 mark. Endelig fik et enkelt bud 20 mark for et halvt års tjeneste i 1539. Så døde Rantzau og dermed ophørte denne postordning. De samlede omkostninger, 240½ mark, fik Elers omsider udbetalt i august 1546.⁵¹

Udtrykket »klipper« eller »kleppert« støder vi på i adskillige senere breve angående brevfor­sendelser; det betegner en lille rask hest, specielt egnet for travle ryttere. Derimod har vi som antydning ikke lige så udtømmende beskrivelser af lokalt bundne bude, som eventuelt indgik i en stafetkæde af en vis længde. Den har næppe heller eksisteret. Dels fordi den ville koste penge, og dem havde kongen sjældent for mange af – jævnfør tilfældet Elers – og dels fordi en fast etableret postlinie ikke havde megen mening, når kongen ustandseligt var på farten. Som eksemplet fra kejser Maximilians Tyskland viste, måtte en sådan postrute blive en ret uberegnelig affære, men dér var i det mindste udgangspunkterne

Anno 1535
 Gode Bjergs Rids og Post og Aars and Rids og Post
 Gaff for Rids og Post xij m m s
 H for vnderholdning xliij
 Anno 1537
 Gode og Post og Aars gaff for Post Rids og Post
 xiiij
 H for vnderholdning xli
 H med gaff for fund bliff guld pen for Post
 over Aars xx s
 Anno 1538
 Gode og Post og Aars for j Aars
 gaff og for xxiiij m
 for vnderholdning lxxiiij m
 Anno 1539
 H gode j Post og Aars
 for vnderholdning xx m
 Quid et y xliij m
 Brevff er nu gaaet borte med fast for Aars
 alderdom. Nu paa den nye fængsels lovgivning
 gule guldpenne misforstaaet med Brevff og Post
 Nu i. Elroy i.

Georg Elers regnskab for sine udgifter ved at holde bude og heste rede for besørgelsen af Christian 3.s korrespondance med Melchior Rantzau. Gennemstregningen viser, at beløbet blev betalt, og af den påtegnede kvittering (på tysk, mens regnskabet i øvrigt er ført på dansk), fremgår det tillige, at 240/2 mark i 1546 svarede til 73 gylden. Det lod han sig i hvert fald nøje med; officielt var en gylden det samme som en daler, og en daler på dette tidspunkt lig med tre mark.

begge faste og af stor forvaltningsmæssig betydning. I Danmark kunne København nok komme på tale som én af de to stabile endestationer, blot manglede normalt den anden.

De postruter med skiftsteder og opsadlede klepperter, som blev udlagt i kancelliskrivelsen fra 1535 og adskillige senere orderrer, var derfor ikke tiltænkt nogen lang levetid. Lensmændene skulle holde postheste rede »på videre besked« (1549), »bestandig ... så længe rigsråderne er i Sverige« (1554), »herefter indtil videre« (1557) eller mens kurfyrst August er i Danmark (1559).³² Med undtagelse af den del af befalingen fra 1554, der angik Skåne

og Halland, drejede de sig imidlertid efterhånden så ofte om de samme ruter, at to næsten permanente transportkorridorer aftegner sig. Her blev det for de berørte lensmænd, og hvem pålægges i øvrigt angik, formodentlig i den grad rutine at holde heste rede, at det ikke gjorde større forskel, om de havde fået en speciel ordre eller ej. Når derfor en ny befaling af 20. maj 1563 til lensmanden i Roskilde taler om »*altid* at holde 2 postklippere rede«, var det en udvidelse af pligten, som i praksis allerede var taget til efterretning. Men naturligvis var det under udsigten til krig mod Sverige vigtigere end nogensinde, at posten kom ubesværet frem.

Et sidste kongebrev om postklippere, slutstenen på en årelang udvikling, udsendte Frederik 2. i februar 1567, og med dette samt hans tidligere beskrevne budorden – for så vidt den fulgtes – er vi så nær en fast struktureret posttjeneste, at den med hensyn til faciliteter og organisation tåler sammenligning med kurérpostsystemerne i udlandet. Hvor disse imidlertid normalt var bygget op omkring et net af poststationer i byerne under ledelse af centralt udnævnte postmestre eller eventuelt byernes øvrighed, fortsatte lensmændene med at være nøglepersonerne i det danske system. Hos dem skulle regeringsbudene henvende sig, og de fik ansvaret for, at hestene stod rede – ja, i et enkelt tilfælde (Tryggevælde 1557) skulle en lensmand endda holde liv i krikken på egen bekostning. I europæisk perspektiv er denne afhængighed af lensvæsenet særegen for Danmark, men da lenslottene de fleste steder lå i eller nær købstæderne, var forskellen af større administrativ end praktisk betydning.

Nyt i 1567-instruksen er det, at lensmændene pålægges hver at holde to postheste i beredskab og Bjørn Andersen i København endog hele fire, som skulle føre postbudene til Køge, Roskilde, Frederiksborg og Helsingør. Meningen med, at hestene holdtes parvis, synes at have været den, at de kunne gå hver sin vej, så at for eksempel den ene af Roskildes heste kunne bruges på København, mens den anden gik til Ringsted. I alt fik 32 ridedyr ansættelse med pligt til ufortøvet at bringe post frem til næste station, hvoraf der altså var 15 på de to ruter. Distancerne mellem disse varierede fra 15 til godt 40 km; kun til Helsingør var afstanden endnu større, 48 km, og nok over, hvad der måtte anses for hensigtsmæssigt. Til sammenligning kan tjene, at da man under svenskekrigene omtrent et århundrede senere etablerede en stafetposttjeneste ved ordonnanser, fastsattes distancerne til hver 1 mil eller 7½ km – men da blev hestene også stillet til rådighed af militæret.⁵³

I øvrigt skal det bemærkes, at når rutenettet til stadighed undgår blandt andet Nordvestsjælland og hele Nørrejylland, in-

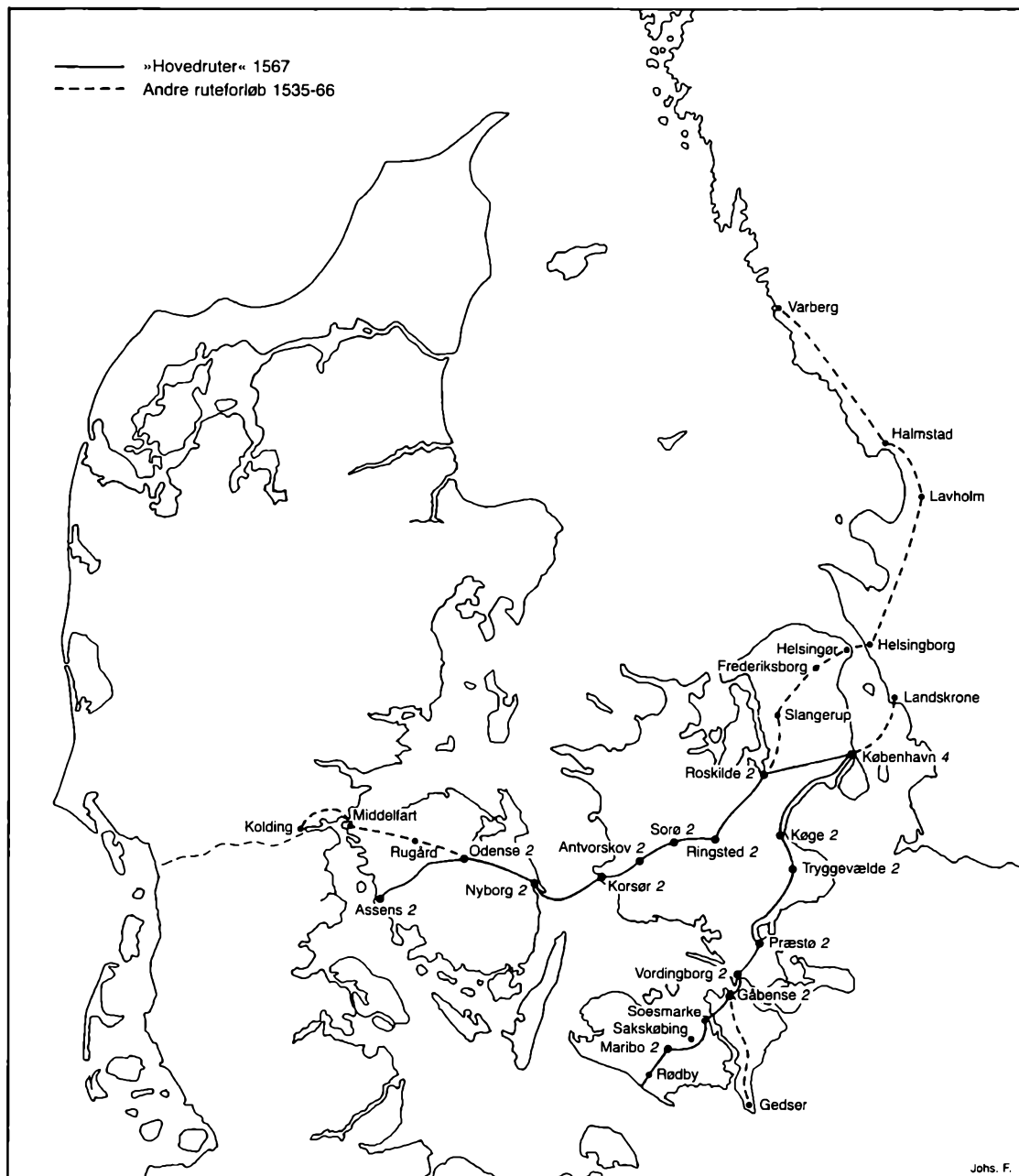
debærer det ikke, at det var umuligt for budene at få stillet heste til rådighed dér, kun at de kunne komme ud for at skulle vente nogen tid på dem. Jyske breve kom så afgjort ikke i første række.

og bude til vogns

Det er tvivlsomt om ordningen med ridende bude holdt sig ud over syvårskrigen, dvs. længere end til 1570. En af de ganske vist mindre væsentlige anker mod systemet kan have været, at lensmændene havde svært ved at holde styr på deres kære heste. »Jeg har nu på otte dages tid fået 2 af mine klippere bort til post på Kongelig Majestæts vegne og har endnu ikke fået den ene igen«, beklagede Poul Huitfeldt sig fra Halmstad i 1564, og fik han den, kunne han så være sikker på, at det var hans²⁵⁴ Af langt større betydning var det, at danskerne var på vej til at blive et blødsødent folkefærd. De ville op at køre!

De første tegn på en omlægning af transportmønstret viste sig allerede i begyndelsen af 1560'erne. Lensmand Peder Bille i Roskilde fik således i maj 1563 valget mellem at have to postklippere parat »eller gode heste og to vogne, der daglig kunne stå rede på hver anden eller tredje mil, samt pålidelige karle til at fremsføre posten«. Fjorten dage senere præciseredes skiftstederne til Roskildegård, halvvejs mellem København og Roskilde og mellem Roskilde og Ringsted, og samtidig synes også de øvrige lensmænd at have fået valgfrihed med hensyn til befordringsmåden.⁵⁵ I Middelfart skulle altid holde fire postvogne rede til budene ifølge en befaling fra 1566 til lensmanden på Hindsgavl, og kollegaen på Ålholm skulle tilsvarende sørge for to i Saksøbing. Den store befaling af 1567 er som nævnt den sidste, hvor alene heste omtales.

Omlægningen behøvede naturligvis ikke i sig selv at have betydet enden på det organiserede postsystem. Men dels gjorde den det uden tvivl dyrere for lensadministrationen at holde beredskabet på fode; ikke blot krævede hvert gennemrejsende postbud to heste, en vogn og en lønnet karl mod tidligere blot én hest, men hvis eksemplet fra Roskilde er typisk, måtte antallet af skiftsteder også øges. Og dels kunne man lettere trække på det eksisterende befordringsvæsen. Det ville ikke netop have været attraktivt for en kongelig post at få stillet et udslidt bondeøg til rådighed på en ridetur over 3-4 mil, hvorimod forskellen i standard mellem lenets, bøndernes og købstædernes hesteforspand næppe har været markant. Pointen her er den, at når postsystemet ikke længere var afhængigt af lenslottenes – eller rettere lensstaldenes – no-



Kurerpostberedskabet 1535-67. Signaturen for »hovedruten« angiver alene etaperne og skiftestederne – med antallet af heste – i ordren fra 1567, mens de øvrige lokaliteter, hvor heste på visse tidspunkter i perioden skulle stå parat, udstikker nogle mindre benyttede rejseruter. For Lolland gælder det, at man undertiden skiftede hest i landsbyen Soesmarke og én (anden) gang i Saksøbing. To gange fik toldereren i Rødby ordre om at sørge for skibslejlighed til Tyskland.

genlunde velplejede rideheste, men derimod baseredes på heste og vogne fra alle de steder, hvor de kunne rekvireres, behøvede man ikke at opretholde et rutenet, som under alle omstændigheder måtte føles unødigt stift.

Hvad det førstnævnte punkt gælder, ser vi da, at lenene så småt begyndte at afvikle deres beredskab, selvom der naturligvis ikke var tale om nogen brat overgang. Typisk i så henseende er en kongelig befaling til abbeden i Sorø i januar 1576 om igen at holde tre postvogne, »da den for nylig foretagne overførelse af pligten til at holde postvogne i klosteret fra dette til bønderne har vist sig at være til stort besvær for disse«. Tre år senere måtte også Odensegårds lensmand genanskaffe to par postvognsheste, »der altid kunne være rede, når nogen kommer did med kongens breve«. Endelig gentog historien sig i 1585, da først fire lensmænd fik ordre om at afskaffe de postvogne, »de holder på kongens bekostning«, og siden to af dem igen fik tilladelse til fortsat at holde heste og vogne i betragtning af, at deres lensslotte lå på alfarvej, og at der ofte kom bude og tjenere, »som iligen skulle befordres til kongen«.⁵⁶ Men i længden kunne sådanne tilbageslag ikke spærre vejen for den udvikling, der var i gang. Dertil gik den kun alt for godt i spænd med de bestræbelser på at nedbringe omkostningerne i lensadministrationen, som kendetegner Christian 4.s tid.

De, der nu kom til at bære byrderne, var som bemærket i sagen fra Sorø lenenes bønder, og det var købstædernes borgere. At de måtte holde for, var ikke nyt, men pålæggene blev stadigt tungere. Inden deres transportopgaver omtales, skal det dog for byernes vedkommende indskydes, at de i forvejen var besværet af den kongelige post på anden vis. De gennemrejsende bude havde ikke blot behov for at få ride- eller kørelejlighed, de skulle også både spise og overnatte undervejs. Udgifterne skubbede regeringen behændigt over på dem, der var så uheldige at bo på de steder, hvor budene forlangte beværtning. I Helsingør var det i 1577 Diderik kældersvend, som måtte beværte og logere kongens »postridere, skytter, liggere og andet sådant«, når de rejste gennem byen på vej til Skåne og videre, mens regningen dækkedes af stedets skatteydere.⁵⁷ Ganske tilsvarende eksempler findes i kærnerregnskaberne overalt i landet. Kærneren i Odense, som i 1624 selv beværtede budene, måtte hver gang yde to måltider mad med tilbehør – dvs. øl, ca. 2 liter pr. måltid – hvad der kostede ham og byen 20 skilling. Til gengæld kunne han vel påregne at få sine breve videreekspereret ved samme lejlighed.

I øvrigt havde også lensmændene i den tid, hvor især de stod i spidsen for poststationerne, givet husly og bespisning til kongens



Detalje af stikket side 80 med det dér omtalte køretøj. Tilhører det en vognmand, er der selvsagt tale om hans »førdelsvogn«. For at blive indskrevet i lavel og sammen med sine kolleger få eneret på vognmandskørslerne skulle han desuden råde over en »gadevogn« til bortkørsel af stadens renovation. I 1610 blev antallet af de således privilegerede vognmænd fastsat til 40.

bude. Men regeringens spareforsøg, som gjorde sig gældende allerede i Frederik 2.s tid, ramte også denne beskedne sevice. En nytiltrådt lensmand fik således i 1586 besked på, at hvis nogen ankom i kongens ærinde, skulle han »give dem et måltid mad eller to uden at indskrive det i regnskabet, eller henvise dem til borgerne i byen«. Under sådanne betingelser har det naturligvis ligget tungt med gæstfriheden hos kongens øverste embedsmænd.⁵⁸

Vognmænd

I Christian 2.s bylov findes også et ambitiøst og aldeles urealistisk forsøg på at bringe købstædernes transportvæsen på fode. Paragraf 75-76 foreskriver, at der

»skal tilskikkes vognmænd i alle Vore købstæder overalt i Danmarks rige, eftersom lejlighed er til i købstæderne, som skulle holde gode heste og vogne at sidde til rede at age for penge [for] hvem til dem [som] kommer, og skulle tage for hver mil vej af hver person om sommer og vinter 4 skilling danske ... og skal han rede være med hans heste og vogn at age om morgenen, når klokken slår 3 om sommeren, og om vinteren om formiddagen, når 7 slår, og skulle Vore scultus [»overborgmestre«] og borgmestre i hver købstad gøre en skikkelse på sådanne vogne, hvor mange i hver købstad være skal«.

I modsætning til, hvad der gjaldt for brevdragerne, havde kongen her et dansk forbillede, idet København netop i 1518 havde fået sin første lavsskrå for vognmændene stadfæstet.⁵⁹ Men uden for hovedstaden har der næppe været eksistensmulighed for egentlige vognmænd, førend noget længere op i århundredet. I Odense fik lavet sine privilegier i 1566, efter at kongen elleve år tidligere havde påbudt byens borgmestre at sørge for, at der boede vognmænd, som var »forsynede med gode heste og vogne til for betaling at befordre vejfarende folk«. Mindre byer haltede langt bagefter. Da det så sent som i 1661 bestemtes, at der i alle købstæder skulle være et vognmandslav, var der rimeligvis adskillige, for hvem en sådan ordre var en nyhed. Men det betød naturligvis ikke, at det var umuligt at skaffe sig kørelejlighed i de små provinsbyer. Uorganiserede eller uprofessionelle vognmænd har stillet sig til rådighed, når behovet var til stede, også selvom der i forvejen fandtes en lavssammenslutning i byen. Under henvisning til, at »mange af borgerskabet lader sig leje i deres sted, som

dog anden næring og brug haver«, opnåede vognmændene i Slagelse i 1637 at få eneret på befordringen, »medmindre ingen vognmænd er til stede at bekomme«.

Konkurrencen mellem lavene indbyrdes førte normalt til, at ingen vognmand kunne passere en naboby med sin fragt, men måtte lade næste organisation på ruten overtage den videre befordring. I praksis havde det dog næppe betydning for den enkelte, for efter en tur på 2-4 mil var hestene blevet »meget udmattede af den anstrengende kørsel«, som det hedder i en rejseskildring fra 1586, og så måtte der skiftes, mens passagererne så sig om i byen eller fik et måltid mad i stedets beværtning.

Vognmænd, som på sådanne korte ture fristedes til at skrue priserne op, søgte regeringen at bremse med takstregulativer. Det skete første gang i en forordning af 1. juni 1615, der markerer, at transportvæsenet dog havde nået en vis grad af professionalisering. Gældende for hele landet fastsattes betalingen til 16 skilling pr. mil om sommeren og 24 skilling om vinteren »og ikke mere«. Allerede da havde lavet i København lagt grænsen ved 64 skilling for ture til Helsingør, Køge, Roskilde, Slangerup og Frederiksborg, så deres takster var altså noget lavere end i forordningen. Samtidig begrænsedes deres antal til 40, og for at blive optaget skulle hver vognmand råde over to par gode heste og to vogne. Mens Christian 2.s planer om faste mødetidspunkter aldrig blev realiseret, havde de åbenbart deres bestemte holdepladser, idet det i bevillingen til vognmændene i Slagelse hedder, at de ligesom »i Vor købstad København på ét eller to visse steder på gaderne [skal] lade sig finde, så at den rejsende straks, når han vogne begærer, kan vide, hvor man dem skal søge«.

Uden for købstæderne fandtes selvsagt ingen organiserede vognmænd, men hvor afstanden til de nærmeste købstæder var netop så stor, at et skiftested imellem disse indbyrdes kunne være påkrævet, har bønderne formodentlig kunnet hente en ekstra fortjeneste ved at lade sig hyre til næste etape. Forbudt var det i det mindste ikke, men de måtte ikke kræve mere i betaling end byernes professionelle vognmænd. På hovedruterne har det offentlige transportvæsen derfor formodentlig fungeret fuldt tilfredsstillende i begyndelsen af 1600-tallet. Således bedømmes det af udenlandske rejsende, men egentlige udtryk for samfærdselens standard har vi dog ikke. Hverken kvantitativt – det typiske antal vognmænd på ture ad de store landeveje – eller kvalitativt, hvor gode heste og vogne, de rådede over.

Vognægter og holdsvogne

Det offentlige, der som nævnt i stigende grad tog befordringsvæsenet i brug i forbindelse med postforsendelserne i løbet af Frederik 2.s sidste regeringsår, indtog en særstilling i forhold til de fleste af de øvrige kunder: Det rejste gratis.

Landbefolkningens kørselspligt i forbindelse med kongerejser og vare- og brevtransporter er tidligere omtalt og ægtbegrebet præsenteret. Herunder strejfedes den tredje og i posthistorisk sammenhæng vigtigste type, pligten til at fremføre kongens bude, idet det blev bemærket, at den på landet alene påhvilede fæstere under kronen efter 1513. Hvilken vægt netop den havde i disse bønders samlede ægtbyrder, er det ikke muligt at bestemme nærmere, men den har næppe spillet nogen større rolle i sammenligning med det besvær, det var at transportere kongen selv og hans i regelen enorme følge på de evindelige rundrejser i riget. Det omtales blot en enkelt gang, at bønderne kun havde pligt til at køre inden for herredsgrænsen.⁶⁰ At byrden blev stadig tungere i forbindelse med den skitserede overgang fra brevbefordring ved ryttere til budtransport i hestevogn, er imidlertid klart og skal også straks belyses.

Forinden må det blot præciseres, at denne ægtpligt ikke alene påhvilede kronbønderne, men i lige så høj grad de borgere i byerne, som var ejere af hesteforspand, først og fremmest vognmændene, hvor disse fandtes. Købstæderne var med få undtagelser opstået på kongens grund og sorterede umiddelbart under ham, og adelen blandede sig derfor ikke i, hvor store byrder han pålagde dem. Transportopgaverne her tog af den grund til i omfang på et tidligere tidspunkt end på landet. Allerede omkring år 1500 blev det omtalt i »privilegiebrevene«, denne mærkelige blanding af løfter og pålæg til bystyret. »Borgerne skal altid være redebonne årle og silde, nat eller dag, når dem tilsiges, med at føre vort folk og tjenere ud og ind i riget til lands og vands«, hed det for eksempel i Korsørs privilegier fra 1505. Igen fornemmes baggrunden for Christian 2.s interesse for byernes befordringsvæsen.

Uden at det tør fastslås med sikkerhed, vedblev netop byrden med at transportere bude at være forholdsvis størst for byernes vedkommende, hvor det som nævnt var kongerejserne, der især besværede bønderne. Årsagen skal sikkert søges i det forhold, at de ægtydende blev tilsagt ved de store fadeburstransporter, mens budene blot dukkede op og forlangte vogne uden varsel – og så var det lettest at henvende sig i nærheden af de poststationer, der overlevede fra »ryttertiden«. I en plaget gennemfartsby som

Odense kunne kærneren i 1623-24 bogføre udgifter til befordring på 77 sletdaler, og sammen med omkostningerne til mad og øl på 13 sletdaler kostede budene og andre kongelige embedsmænd byens borgere cirka det halve af, hvad kærneren overhovedet opkrævede i skat til lokale opgaver.⁶¹ Det bemærkes, at det her som i andre byer nu var blevet kutyme, at de professionelle vognmænd – og formodentlig også andre borgere – betaltes af kærnerkassen for de opgaver, som tidligere påhvilede den enkelte som ombud. Også heri lå sikkert en grund til, at budene foretrak at rekvirere transport i købstæderne. Så slap han for at høre på, at kusken brokkede sig under køreturen.

De mindre provinsbyer evnede imidlertid ikke som Odense at afholde så betydelige udgifter, og de havde måske heller ikke køretøjer nok i beredskab. Her smeltede da på en måde de to transportsektorer sammen til ét, systemet med *holdsvoгне*: kørslerne forrettedes af bønderne, men ligesom vognmændene holdt de sig i beredskab på et bekvemt sted i byen, i lensmandsbyer dog ud for slottet.⁶² Det må have været en ualmindelig sur tjans, selvom den gik på tur mellem oplandets bønder, som hver især måske kun skulle møde en gang om måneden eller sjældnere. Men da det i de i øvrigt sparsomme oplysninger, vi har om indretningen, hedder, at de skulle være til stede på holdepladsen fra middag til middag for med øjeblikkelig varsel at køre for eventuelle rekvirenter, har det tit været et døgn i triviell uvirksomhed. I byer som Assens, Vejle, Køge og Kalundborg mødte de dog to ad gangen, så de i det mindste kunne holde hinanden med selskab. Navnlig synes bønderne under Hindsgavls len at have været plaget af byrden. De måtte i 1575 snart med to og snart med flere vogne ligge stille i Middelfart »dagen ud, hvad enten der er nogen at befordre eller ej«, og da krigen nu forlængst var slut, mente kongen nok, at borgerne i Middelfart alene kunne overkomme at befordre de folk, der mødte op, og holdsvognene blev følgelig afskaffet.⁶³

Kun når det skønnedes helt umuligt for bønder og borgere at overkomme transporterne for de kongelige bude, trådte majestæten selv til og tillod lenene på hans bekostning at sørge for beredskabet. Men befalingen i 1578 til lensmanden på Skanderborg slot om at købe otte postheste til de fire vogne, kongen sendte ham med henblik på udstationeringer ved Snoghøj og i Vejle, var efterhånden at sammenligne med den berømte undtagelse.⁶⁴ Mellem 1586 og 1620 indeholder *Kancelliets Brevbøger* ingen ordrer om postbesørgelse, og det skal givetvis ses som udtryk for, at transporten på basis af det eksisterende beforderingsvæsen fungerede nogenlunde gnidningsløst.

Pas og pasmisbrug

Det var selvsagt ikke hvem som helst beskåret at få lov til at trække på den betalingsfrie transportordning. Man skulle være i besiddelse af et kongeligt pas, et »pasbord« som det hed i samtiden. Passene kendes fra Norden fra omkring 1500, men i flere former, der ikke uden videre kan adskilles. Afskedsbeviser, søpas og de rejsepas, som udlændinge siden 1557 skulle være forsynet med under besøg i Danmark, gav ikke samme ret som de egentlige pasbord til folk, der rejste i kongens ærinde.⁶⁵ Det var kun de sidstnævnte, der gav adgang til at få en postklipper eller et hesteforspand stillet til rådighed. Nogle af dem er indført i kancelliets »tegnelser« fra 1535 og fremefter, men langt fra alle.

Oprindeligt skulle de vistnok altid være undertegnet af kongen personligt for at opnå gyldighed, men efterhånden blev retten til at udstede dem også tildelt centraladministrationens ledere, dvs. statholderen på Københavns slot, rentemestrene og kansleren. Heraf fulgte uundgåeligt et stigende misbrug. Embedsmændene fortolkede måske reglerne en smule mere liberalt end kongen selv og udstedte pas til folk med minimal tilknytning til hoffet. Men problemet havde også og i nok så høj grad sammenhæng med den manglende læsefærdighed i landbefolkningen. Hvordan skulle en bonde, der fik stukket et stykke papir i næsen, kunne afgøre, om det drejede sig om et ægte dokument eller et til lejligheden fabrikeret pas uden ringeste gyldighed? »Løse kumpaner«, der udgav sig for kongelige tjenere og tiltvang sig fri befordring, kunne under sådanne omstændigheder vanskeligt undgås, selvom straffen var et ophold i »det blå tårn« ifølge en befaling til lensmanden i København i 1581, der skyldtes, at kongen havde hørt om, hvordan »der kommer mange, både af vore hofstjenere og andre, som hos dig fordrer om vogne, endog de ikke har Vort pasbord, ej heller i Vor bestilling er affærdiget og bør med vogne at befordres, en part og med trodsige ord og pukken understår dem at ville have vogne, som dog ingen besked derpå har«.⁶⁶

Samtidig spores en stigende modvilje mod selv indehavere af lovlige pas. »Vi er kommen i forfaring«, skrev Frederik 2. i 1572 til en række lensmænd, »at når nogen Vore bud og andre, som i Vor bestilling udsendes, kommer til dig med Vort pasbord med Vor egen hånd underskrevet og skulle med vogne eller postklipper afsted fordres, da blive de afvist og fange ingen fordring«. Når ikke engang hans underskrift respekteredes, kan det heller ikke undre, at eksempelvis Halmstads borgmestre få år forinden direkte havde nægtet at udlevere vogne til stedets lensmand mod forevisning af statholderens pas.⁶⁷ Alligevel var det først Christian 4.,

som fik den ide at oplyse købstæderne og bønderne om, hvem der egentlig havde ret til at udstede pas, og hvem de skulle transportere.⁶⁸

I brevet til købstæderne fra 1596 hed det, at kun kongens eget pas til borgmestre og råd var gyldigt, og de skulle derfor ikke betjene nogen »undersåtter af adelen eller deres folk og tjenere, om de endskønt havde deres pasbord«. Advarslen mod de luskeede adelsfolk gentog han i ordren til bønderne året efter, men kredsen af legale pasudstedere var nu udvidet til kongen, hans hofmester, »Vor kære Fru Moder«, rigsråderne og »fremmede herrer og gesandter«, som rejste ind i riget. Skønt hverken rentemester eller kansler nævntes her eller i recessen fra 1615, hvor befalingerne repeteredes, har dog også de haft den omdiskuterede ret. I hvert fald er det kanslerens pas, der normalt henvistes til i kærnerregnskaberne, når rekvirenterne var kongelige bude.

Hvilke bude havde så gjort sig fortjent til at modtage pas til fri befordring? Frederik 2.s budorden er vel ikke ganske klar på dette punkt, idet begge takster – den højere for de ridende bude og den lave for fodbudene – gjaldt dem, »hvem vi intet pas lader give«, hvorimod såvel diætsatser som øvrige bestemmelser savnes for bude *med* pas. Om intentionerne i 1561 derfor havde været at begrænse pasudstedelsen, eller om den tilfældigt bevarede forordning var en del af et større kompleks, kan ikke afgøres. Springer vi imidlertid rask fra teori frem til 1622 og praksis og undersøger forholdene i Køge, vil vi blandt rekvirenterne til stedets vognmands- og holdsvogne finde følgende:⁶⁹

»9. februar: Jens Hansen vognmand, til Ringsted med Thomas Kalundborg kancellibud.

18. marts: Jens Mikkelsen vognmand, med Morten Ålborg kancellibud til Tryggevælde, havde K.M. pas.

28. marts: Rasmus vognmand, til København med Jørgen Sørensen renteskriver og Morten Ålborg kancellibud.

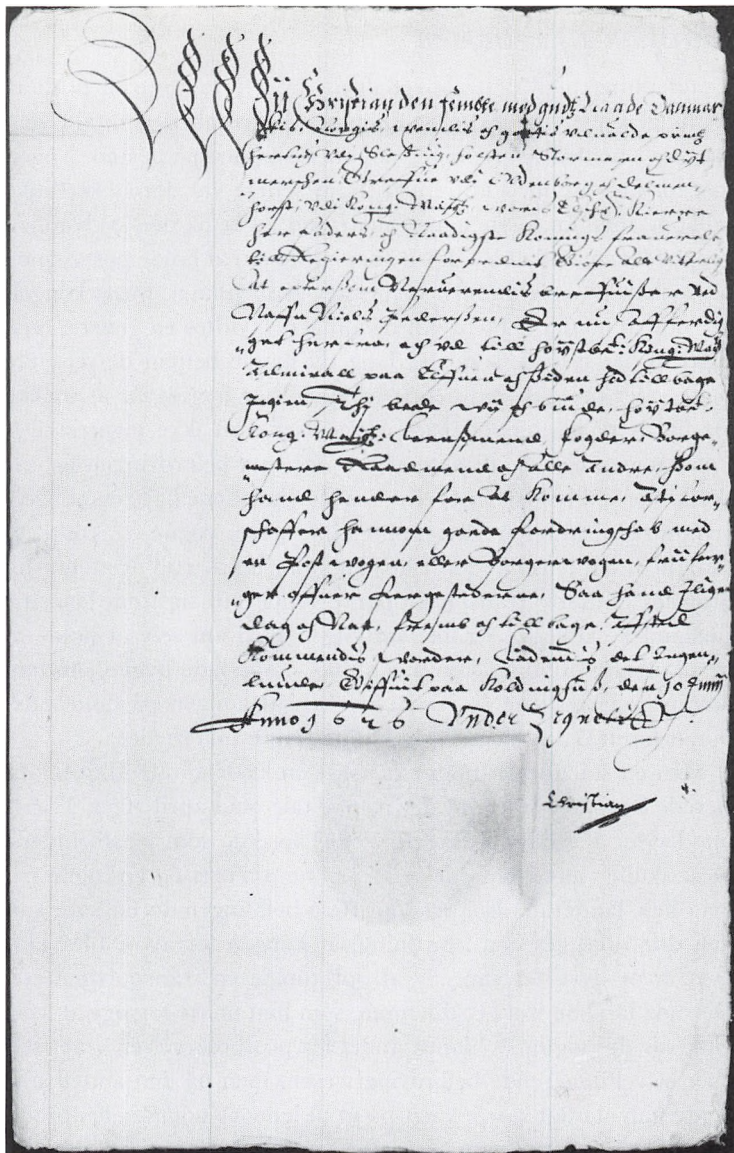
30. marts: Jens Hansen vognmand, til Tryggevælde med Peder Sønderborg kancellibud, kom fra Frederiksborg og skulle hastig til Dronning M., havde pas dateret Frederiksborg den 28. marts.

3. april: Rasmus vognmand, til København med Jens Sørensen, K.M. ligger, havde været her omkring i landet med K.M. breve, [pas] dateret den 28. marts.

13. maj: Jens Olsen [bonde?], til Ringsted med Peder Jostsen kancellibud, havde været på adskillige steder med K.M. breve«.

Dette er blot et særdeles beskedent udpluk. Men om konklusionen hersker der selv efter så få eksempler ingen tvivl. Alle bude,

Et frirejsebevis, det såkaldte pasbord – det franske ord passeport anes et sted i baggrunden – udstedt af prins Christian i Kolding i 1626. Borger Niels Pedersen i samme by kunne benytte sig af det på sin rejse til Elben, formodentlig for at opsøge prinsens far, Christian 4, foruden dennes admiral. Trods den gratis transport kom turen til at koste 48 rigsdaler. Når dokumentet havde et så forholdsvis uformelt udseende, er det ikke mærkeligt, at nogle gav sig af med at fremstille falske pas for at tiltvinge sig kørelighed hos bønderne, som næppe i almindelighed kunne læse og forstå indholdet.



som ikke var selvbefordrende, havde nu havde krav på den komfort at blive kørt til næste poststed. Ikke sært at den gode kærner betjente sig af betegnelsen »kancellibud« – imod den i rentemesterregnskaberne brugte form »sodbude« – for i realiteten var gående regeringsbude ophørt med at eksistere.

Christian 4.s ægtreform

I indledningen til dette hovedafsnit, hvor årsagerne til postforordningen eftersøgtes, lod vi en enkelt begivenhed uomtalt, som kan have henledt Christian 4.s opmærksomhed på posten. Nogen nær forbindelse med initiativet tre år senere var der sikkert ikke tale om, men for første gang i mere end 30 år fik den sædvanlige gruppe lensmænd den 2. april 1620 ordre om at holde postvogne i beredskab på strækningen Haderslev-København, mens kongen var ude af landet.⁷⁰ Hvorvidt befalingen skyldtes en generel mistillid til det system, som i så lang tid havde betjent de rejsende bude, eller om han ved denne lejlighed har frygtet for at trække for hårdt på især bøndernes ægtydelser, kan ikke afgøres. Det fremgår nemlig ikke direkte af brevene, om befordringen fortsat skulle ske ved holdsvogne, eller om lensmændene ligesom et halvt århundrede tidligere selv skulle stille heste, vogne og kuske til rådighed. Da lensmanden i Vordingborg imidlertid året efter fik brug for et større transportapparat, lånte han sig frem hos sine sjællandske kolleger, og fik samtidig besked om selv at holde to heste og en postvogn, som han straks skulle lade bygge, om han ikke i forvejen ejede én. Det tyder på, at kongen på dette tidspunkt foretrak, at lenene selv kunne levere materiellet.

Men en stående ordre om at holde en kæde af offentligt finansierede forspand rede, var der næppe tale om i april 1620. Tværtimod viser Vordingborgsagen, at det køretøj, som lensmændene helst skulle være i besiddelse af, kunne udlånes og cirkulere frit over hele landet. Så isoleret som 1620-befalingen derfor står, kan den dog tillægges den betydning, at kongen for alvor blev klar over, hvor dyrt det var selv at opretholde en transporttjeneste. Dermed løb han ind i et dilemma, som han måtte forsøge at løse. Nok var det vigtigt – blandt andet for postbesørgelsen – at råde over et velfungerende befordringsvæsen, men på den anden side lagde han stadigt større vægt på at få lenenes udgifter nedbragt, for at fortjenesten kunne blive størst mulig. Ikke i og for sig til en slunken statskasse, men til den opsparing han foretog for at kunne kaste sig ud i sine letsindige foretagender herhjemme og i Tyskland. Lensmanden i Vordingborg skulle således forsyne de postheste, han fik tilsendt, med »nødtørftig havre og rufoder«, men kun havren skulle han »føre til udgift«. End ikke et måltid mad til hovbønderne (og de gennemrejsende bude?) måtte frækkes på regnskaberne.⁷¹

Da nu den slags petitesser forslog så uhyre lidt, vendte Christian 4. sig mod indtægtssiden. Kunne han få de bønder, som stadigvæk udførte de fleste af transporterne med egne heste og vogne

til at betale for at undgå ægterne bortset fra de allervigtigste, var der måske rigtige penge at tjene. Denne tanke har taget form i løbet af de følgende år og ved et møde i Odense den 10. marts 1623 blev den forelagt Rigsrådet. I svaret, som blev afgivet fem dage senere, tiltrådte en del råder nok forslaget i princippet, men de fandt, at også lenenes produkter, skatter og regnskaber samt råderne selv fortsat burde nyde fri transport; andre medlemmer ønskede behandlingen udsat til næste møde i juni. Så stor tålmodighed havde kongen dog ikke. Allerede 5. april sendte han det til »høring« hos nogle af øernes samt Koldinghus' lensmænd, og blandt de få ægter, bønderne fortsat skulle udføre, manglede de af råderne foreslåede. Kun lovedes lensmændene godtgørelse for deres udgifter til fremsendelsen af regnskaber og skat.⁷²

Hvad de berørte lensmænd herefter skulle foretage sig, var at spørge bønderne, især dem, der var mest formuende og boede nærmest de store landeveje, hvad de »for sådan forskånsel årlig til Os vil udgive«. »Forskånslen« er så tilpas uklar, at bønderne kunne komme i tvivl om, hvor meget den omfattede, men i hvert fald slap de ikke for ægterne, der vedrørte avlen på lensgodset og derunder kørsel med materialer til dets bygningers behov. Det samme gjaldt i øvrigt – underforstået – transporterne med kongens fadetur, som påhvilede dem og adelens bønder ifølge håndfæstningen.

Interessant er det, at lensmanden på Antvorskov på egen hånd definerer omfanget af lettelserne på den måde, at kongen var til sinds alle »postægter i Danmark at afskaffe«. Dermed tænkes ikke så meget på befordringen af postbude som på rejselængden. Det fremgår af hans fortegnelse over bønderne i de to len, han bestyrede (Antvorskov og Sæbygård). Her gjorde 682 bønder »postægter«, mens 179 såkaldte ugedagstjenere hidtil var sluppet, fordi de i stedet udførte avlingshoveriet, og endelig havde 40 gårdmænd en særstilling ved kun at blive brugt på lange ægter, især til København. Antallet af bønder i førstnævnte gruppe viser, at det i hans distrikt navnlig var ægterne med de mange rejsende, der skulle søres til næste skiftested, der tyngede. De tilkendegivelser fra bønderne, han i slutningen af maj havde modtaget, gik da også ud på, at de gerne ville betale et beskedent beløb for at slippe for ægtbyrden.

Denne beredvillighed skulle vise sig at være typisk i netop de len, der tiest blev opsøgt af rejsende. I Tryggevælde ville de bønder, som »mest formuende er, næst landevejen bosiddende og mest af sådanne ægter have«, give ½-2 sletdaler, og i de to len mellem Odense og Middelfart, Rugård og Hindsgavl, der som tidligere omtalt var særligt plaget, var gårdmændene endda villige til at

tegne sig for beløb på fra 1½ til 3 rigsdaler. Hvis det almindeligste beløb på 3 daler var et nøgternt udtryk for postægternes tyngde, kan man på basis af en almindelig daglønsats på 12 skilling regne sig frem til, at hver bonde skulle bestride 24 rejsedage om året. Det er dog så mange, at det ikke forekommer helt realistisk. På grundlag af antallet af kronbønder i Hindsgavl len kan det nemlig tillige beregnes, at hvis de 12 skilling holder, var 5-6 bønder på rejse for det offentlige hver eneste dag. En del af forklaringen ligger nok i, at bønderne også tog højde for sliddet på heste og vogne, men under alle omstændigheder: de ville gerne betale en høj pris for at slippe for byrden.

Omvendt reagerede bønderne i de mere afsides beliggende områder gennemgående negativt på forslaget. I Dragsholm beklagede de deres fattigdom, og kunne følgelig intet give, i Saltø ved Næstved bad de om, »at de for Guds skyld måtte blive for sådan pengeudgift forskånet«, og fra Møn meddelte lensmanden, at dér »falder bønderne ingen besværing dermed at gøre nogen lange rejser«. Selv hans skriver, som en enkelt gang om året skulle til København med skat, belastede ikke hans lomme mere, end at han selv kunne overkomme at betale for rejsen, hvis ægterne ophørte. Når derimod Dalum klostres bønder nær Odense heller intet ville betale for at slippe for ægterne, skyldes det mindre afsides beliggenhed, end at de rejsende tog vogne i byen, som desuden havde en størrelse, der gjorde holdsvogne fra oplandet unødvendige.

Fra ægtreform til hoveriafløsning

Det ses umiddelbart, at så længe reformplanerne befandt sig på dette trin, ville de få næsten uoverskuelige konsekvenser for hele det offentlige transportvæsen. Blandt de vigtigste, som Christian 4. uden tvivl på et tidligt tidspunkt erkendte, var, at enhver ret til fribefordring og dermed udstedelsen af pas måtte ophøre, og at alle de transporter, som ikke faldt ind under undtagelsesbestemmelserne, herefter skulle betales. Og det efter taksterne fra 1615 – 16 skilling om sommeren og 24 om vinteren pr. mil – siden der ikke i løbet af 1623 blev truffet aftale om andet. Hvad han derimod ikke synes at have indset til fulde og i hvert fald ikke direkte tog højde for, var urimeligheden i, at byernes borgere stadig kunne pålægges at yde frirejser og derfor uundgåeligt ville få øgede byrder. Eller – idet kærneren som nævnt godtgjorde såvel menige borgere som vognmænd deres udgifter i den anledning – byerne kom til at betale, bønderne kom til at betale, og kongen selv scorede gevinsten.

I sidste ende blev ægtreformen altså tillige et spørgsmål om en ændret byrdefordeling mellem stat og købstad – for nu at bruge en vel moderne formulering. Christian 4. havde dog næppe tilsigtet denne bivirkning og forsøgte vel også at imødegå den ved at lade ophævelsen af pasordningen gælde for rekvirenter til såvel bonde- som købstadsvogne. Endnu henimod slutningen af reformarbejdets første fase, den 13. april 1624, lod han Christen Friis vide, at »efterdi til Voldermisse [1. maj] alle pas er afskaffet«, skulle han bede Rigsrådet om ved et forestående møde at udarbejde »en vis forordning, hvor mange vogne rådet skal skaffes, når de bliver forskrevet, så og lensmændene, når de fremskikker regnskaberne«. ⁷³ Hvis han virkelig havde udstedt ordren om afskaffelse af pas, er det imidlertid sket internt og sandsynligvis mundtligt, og rådet modtog da også meddelelsen med stor sindsro. Uden at kaste sig ud i indviklede udregninger af transportbehovet nøjedes det med at begære, »at dermed må blive og holdes efter recessen og som det af arilds tid har været«.

Med hvilken forståelse kongen modtog denne tilbagemelding såvel som de omtalte indberetninger fra lensmændene, kan vanskeligt afgøres. Nok havde han stadig i sinde at begrænse fribefordringernes antal, men han kan ikke have været helt uvidende om, at købstæderne kun undtagelsesvis havde tilstrækkelig kapacitet til at overtage selv de kørsler, der fortsat blev brug for. Endnu mens sagen optog ham mest, havde han for eksempel – 22. juni 1623 – været nødt til at beordre to holdsvogne til Assens til posten, eftersom »der under denne tids farlige tilstand ofte vil falde adskillige rejser gennem Fyn«. ⁷⁴ Det var derfor ikke nødvendigvis adelens og Rigsrådets modstand, der fik ham til at give ægtreformen en helt anden skikkelse. Den var forberedt og prøvekørt i enkelte len fra årsskiftet, men gennemført for hele landet blev den først ved en befaling af 21. april 1624.

Alle bønder og husmænd deltes nu i to grupper, dem, der skulle betale de såkaldte arbejdspenge for at blive fri for ægter af enhver art (fadeburstransporterne og enkelte andre dog stadig undtaget), og dem, som herefter skulle klare alt hoveri og alle transporter. Forholdet mellem deres antal indbyrdes varierede fra len til len, men det var dog det store flertal, der skulle betale, mens 50-150 bøndergårde og 10-30 husmandshuse i hvert len blev udlagt til hoveriet. Afgiften fastsattes til $\frac{1}{4}$ rigsdaler for hver tønde landgilde-hartkorn og 1 rigsdaler af hvert hus.

Landbrugshistorikerne bedømmer ændringen som »en anderledes vidtgående omstrukturering af krongodsets produktionsvilkår« (K.-E. Frandsen). Dette gælder dog ikke ubetinget, når vi betragter sagen fra en transportmæssig synsvinkel. Ganske vist

ønskede kongen stadig frirejserne begrænset, men i befalingen kommer det ikke til udtryk. Tværtimod skulle de særligt udvalgte – foruden avlingshoveriet – udføre alle de ægter, som lensmændene »hidtil har været bevilget at bruge Vore og kronens bønder til«. Formelt var alt sådan set igen ved det gamle. Kun var det et åbent spørgsmål, om der var udtaget tilstrækkeligt mange bønder til, at kørsler i det hidtidige omfang overhovedet kunne overkommes.

Det mente hverken rådet, adelen eller – naturligvis – bønderne selv. Hvorvidt de havde ret, lader sig næppe afgøre, men i hvert fald voksede modstanden i løbet af 1624 Christian 4. over hovedet. Rigsrådet udtalte i august, at ordningen med arbejdspenge i længden blev »til Eders kongelige Majestæts undersåtters og landets fordærvelse« og fremhævede blandt andet, at afgiften for de berørte bønder nogenlunde svarede til en forhøjelse af deres fæsteafgifter på 25 procent. Desuden meldtes der i en ny runde af indberetninger om misbrug i form af, at bønder, som betalte afgiften, alligevel blev udskrevet til kørsler. »Thi på len, som på en sådan alfarvej er beliggende, kan sådant ikke forbigås«, hed det fra Roskilde. Selvom lensmændene faktisk opnåede ret til at moderere arbejdspengene, blev konstruktionen ikke i denne omgang underkastet en tilbunds gående efterbehandling. Christian 4. drog i felten, og så var der ikke overskud til den slags problemer. Visse steder blev ordningen stående, men i de fleste len vendte man ubesværet tilbage til det gamle.

Ægtreformen og Christen Friis' udkast

At Christian 4. trods det citerede løfte i 21. april-ordren endnu havde til hensigt at begrænse de gratis transporter, ved vi fra Rigsrådets omtalte erklæring af 3. august 1624. Det påpegede da, at det ville »falde fast besværligt og betænkeligt, om ikke fornemme gesandter, som drager imellem Eders kongelige Majestæts len og huse, jo for dem og deres folk skulle have vogne, som altid i dette rige har været brugeligt«. Og blandt dem, som også ville blive ramt, fremhævede råderne – foruden dem selv – blandt andet »Eders kongelige Majestæts bude og breve, som tit hastelig skulle forskikkes«. Det er såvidt vides den eneste gang, posten drages ind i diskussionen, og mærkeligt er det, at Christen Friis var medunderskriver af henvendelsen. Han vidste dog, at også på dette område havde kongen truffet sine forholdsregler. Men han havde sine grunde til at holde tæt med sin viden.

Sagen var jo den, at han kun med skepsis havde påtaget sig at

føre kongens planer ud i livet. Hvad disse planer gik ud på, ved vi allerede. Men er det hævet over enhver tvivl, at ordren om at etablere et *postvæsen* står i nøje forbindelse med ægtreformen? Nogle holdepunkter er der, og de findes selvsagt i kanslerens forarbejde, der som tidligere nævnt er så nogenlunde den eneste kilde til besvarelse af spørgsmålet. Hvilke det drejer sig om, skal senere påvises.

Af helt afgørende betydning er det at gøre sig klart, at forslaget af 22. oktober 1623 netop fremkom i den fase af reformarbejdet, hvor kongen forlangte alle ægter afskaffet og erstattet af betalte transporter; uden en understregning heraf er udkastet ikke forståeligt. Som en yderligere binding måtte kansleren desuden anerkende kravet om, at *alle kancellibude stod til øjeblikkelig afsked*. Som nævnt havde disse gennem lang tid nydt godt af hans liberale fortolkning af retten til at udstede pas, og kongen har realistisk indset, at han ikke kunne få dem til igen at gennemstrejfe landet til fods. I stedet for at kaste sig ud i en så håbløs opgave ville han lade dem erstatte af et antal postbude, som regelmæssigt udbragte breve til de større lokale administrationscentre, og herfra kunne andre bude tage sig af den videre omdeling – uden udgift for kongens kasse. Postbudenes løn kunne byerne udrede, hvis ikke portointtægterne fra privatbrevene slog til. Hvad dette punkt angår, er vi dog på tyndere is, og det gælder også spørgsmålet om, hvorvidt kongen ville betale for sine egne brevekspeditioner. Her er hensigterne så tilpas uklare, at man ikke uden videre kan gå ud fra, at han forbeholdt sig portofrihed.

Først herefter kan principperne for de nye budes befordring i kansler Friis' udkast ses i sit rette lys. Han forsøgte ihærdigt at få så mange af dem som muligt kørt, men da de altså ikke kunne få pas til gratis transport med bøndervogne, måtte købstæderne holde for. For nu ikke at bebyrde disse for meget foresloges det i punkt 14, at de hver skulle yde fire gratis rejser årligt pr. vognmand og større avlsbruger, mens vognere med mindre formue måtte slippe med to rejser. Det vil med andre ord sige, at kun i byer med mindst 13 vognere kunne et bud, der rejste ugentligt, fremføres uden omkostninger for postvæsenet. Hvor vognmændene var for fåtallige til, at dette resultat kunne opnås, og et antal transporter altså betales med rigtige penge, så han sig dog tvunget til at pålægge byerne at bære byrden, og dermed gik strengt taget hele ideen med de fire gratis rejser tabt. Kun med tilføjelsen »eller de næste, om den for svag er«, gjorde han afbiigt for det tunge krav, de mindste byers kasser blev udsat for. Konkret nævnte han, at Odense selv kunne stille vogne, mens Middelfart skulle have økonomisk hjælp fra Assens og Bogense. Nyborg love-

des hjælp fra Svendborg, hvorimod Kerteminde ydede transportbistand ved færgeriet.

Om færgefolkene hed det i øvrigt, at også de skulle overføre posten gratis, men de kunne opnå kompensation fra nærmeste by, om der ikke var anden fragt at få, når posten skulle af sted. Og det skulle den, til lands såvel som til vands, på klokkeslet. I byerne havde den vognmand, som stod for tur, at være foran posthuset til aftalt tid, og var posten forsinket, skulle vognen vente. Men lensmænd og især borgmestre skulle under strafansvar have opsyn med, at sådanne forsinkelser kun indtraf rent undtagelsesvis.

Friis frygtede imidlertid – sandsynligvis med rette – for, at det sine steder kunne blive vanskeligt overhovedet at skaffe købstads-vogne til transporten, gratis såvel som mod betaling. Men da han tillige fandt, at så mange ruter som muligt skulle betjenes ved kørende postbude, så han sig nødsaget til at gå på tværs af kongens hensigter og foreslå hjælp fra krongodset. Således måtte man efter hans mening skaffe bøndervogne på ruten Helsingborg-Halmstad, hvor budene måtte »have to bønder til hjælp, som hver fjortende dag gør en holdsægt« i hver by på vejen (Helsingborg og Lavholm, i alt fire holdsvogne). Ligeledes mente han, at posten på nogle af de mindste jyske sideruter kunne ekspederes af ægtgørende bønder, for eksempel én eller to i en landsby på vejen fra Vejle til Viborg, som kunne bringe »kongebreve til Stjernholm« (dvs. lenet ude på Juelsmindehalvøen), og én i Nørre Snede, der førte breve til Silkeborg.

I det hele taget så Friis med dyb skepsis på selv disse transportvilkår, der allerede langt overskred betingelserne, kongen havde stillet ham. Selv på hovedruten anbefalede han, at et par bønder eller tre på hver side af bæltet blev udnævnt til ved hjælp af lenenes heste at fremføre posten ridende, når den skulle »ilig« frem. Endnu et skridt videre gik han i paragraf 29: »Og såfremt det kunne formenes i en del købstæder at ville falde for besværligt hver uge to vogne at lade afgå, da kunne det hjælpes, så[ledes] og[så for] Snoghøj post og over Viborg hede, overalt [at bistå] med 30 eller 40 bønder i det højeste«. Om der heri lå en inspiration for kongen til de omtalte ændringer i ægtafsløsningsplanerne kan ikke afgøres, men muligheden foreligger. Endelig skal udkastets sidste paragraf, nr. 34, citeres for den hidtil klareste indikation for, at der virkelig bestod en sammenhæng mellem ægtreformen og ideen om et postvæsen. Idet den vigtigste passage her er fremhævet, lyder den således: »At de i en il kunne fremkomme, kunne på den største landevej anordnes nogle [(senere tilføjet): få] bønder, som dem førte nat og dag frem; uden for vejen kunne de med lejevogne befordres, såfremt *al bønder agen blev afskaffet*«.

Postvæsenet. Kompromis eller fiasko?

Om kongens andet forlangende, afskedigelsen af kancelliets fodbude, udtalte Friis sig i to af paragrafferne. »Og efterdi Eders kongelige Majestæt nådigst ville, kancellibudene skal afskaffes, og brevene med sådanne ordinære bud fremskikkes ...«, hed det neutralt i indledningen til punktet om disses pligt til førend afrejsen at henvende sig på skriverstuen. Anderledes tydeligt formulerede han sit syn på spørgsmålet i den drøbende paragraf 33: »Og efterdi vel er at formode, at dét kunne forefalde, som i en il skulle forrettes og ikke kunne tåle med det ordinære buds middel at bestilles, da kunne i hvert kancelli i det ringeste beholdes to bude«. Selvom han diplomatisk havde overstreget ordet »langsomhed«, hvormed han først karakteriserede postvæsenet, hjalp det ikke. Af de tidligere navngivne bude ved Danske Kancelli var Jacob Sandersen død 25. januar 1624, og Niels Jørgensen havde fået sin afsked 1. februar. De tilbageblevne seks modtog fyreseddel med virkning fra 31. december 1624.

I dette spørgsmål var kanslerens nederlag altså fuldstændigt. Ikke meget bedre gik det med problemet om budenes transport, skønt tiden arbejdede for hans synspunkter. Forhalelsen af post-sagen kan – såfremt han i øvrigt bærer skylden derfor – tolkes i retning af, at han i de signaler om ægtreformens fremtid, der dukkede op ved årsskiftet, så en mulighed for, at også postbudene kunne blive kørende, ligesom kancellibudene havde været det. Af samme grund holdt han tæt om postforordningen ved rigsrådsmødet i august 1624. Men det har været svært for ham at fastholde optimismen. For første gang, mens han havde forestået kancelliet og vistnok for første gang i hele dets historie, blev han den 20. oktober 1624 nødt til at sende et kancellibud op i »renteriet« med en anvisning, der gav selvsamme bud ret til at få udbetalt 80 skilling for udlæg »til vognleje herfra til Roskilde med Kongelig Majestæts breve og et skrin at fremsføre«. ⁷⁵ Det var også eneste gang, noget sådant hændte, og man kan få helt ondt af det stakels bud for den røffel, han har fået tildelt efter således at have gået kongens ærinde i det pinlige transportspørgsmål.

Selv var Christian 4. ikke til sinds at give køb. Da missivet til lensmændene om posten til Hamburg udsendes den 22. november, understregedes det stærkt, at de »bønderne i Eders len tilholder samme bud vogne *for betaling* – om de har dem fornøden – at leje«. Og da forordningen så omsider kom den 24. december, blev det klart, at ingen andre bude kunne vente at blive befordret på denne måde. Hverken af bønder eller byernes vognmænd. Kun havde reformværkets modstandere opnået den indrømmelse, at

befordringsspørgsmålet som tidligere fremhævet ikke blev underkastet alt for bindende beslutninger. Der *var* trods alt håb for de gående bude, når engang kongen havde slået sine øjeblikkelige griller af hovedet.

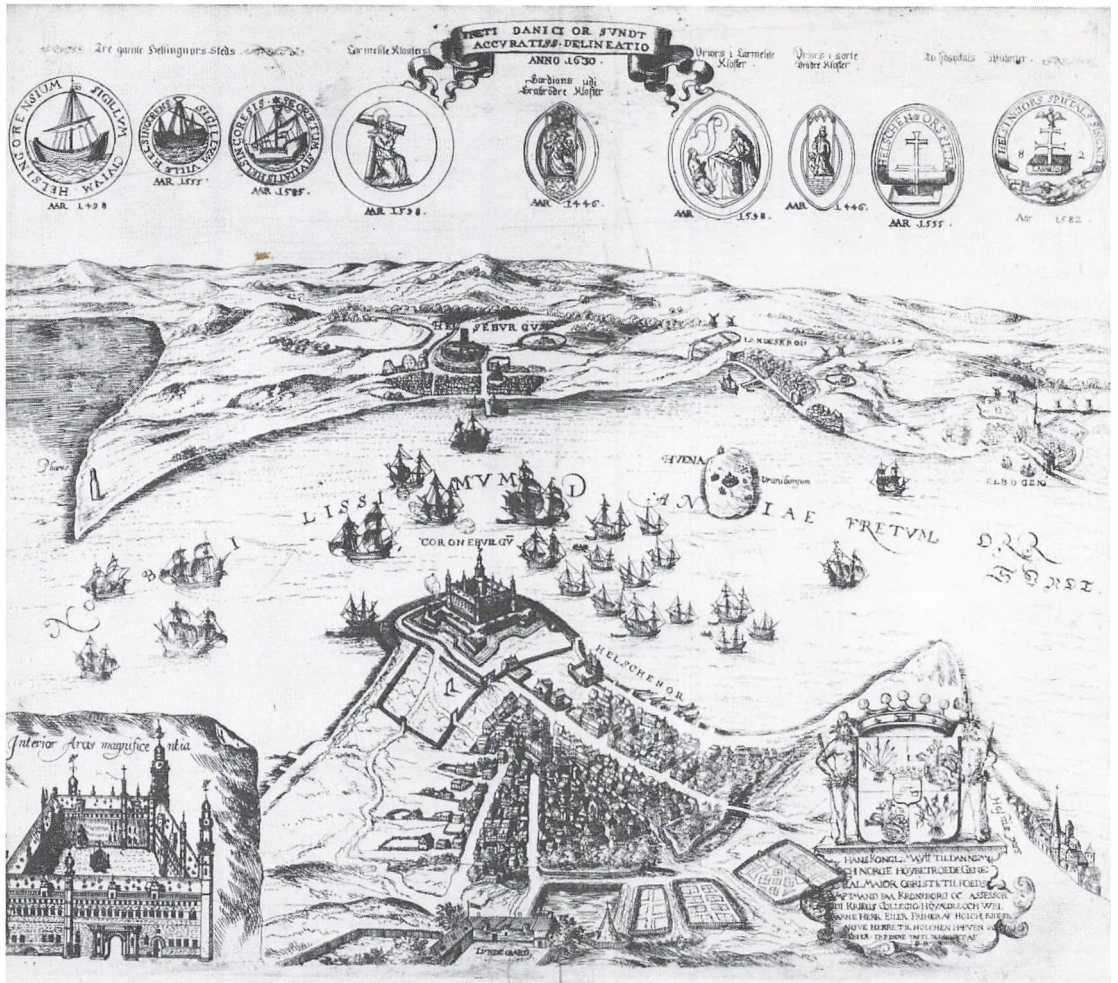
Alligevel kommer man ikke uden om, at havde kongen måttet foretage en politisk dikteret retræte i ægtspørgsmålet, når det gjaldt gesandters og rigsråders ret til fri befordring, så havde kansleren også måttet indkassere en næsten total fiasko i postsagen. Han fik på sæt og vis ret i sin dystre spådom, allerede inden postvæsenet var etableret. »Vil vel falde fast besværligt at bringe den i nogen god orden ...«

Kurs Hamburg

Mens vi med temmelig stor sikkerhed tør udpege ægtreformen – som altså for sit vedkommende udsprang af Christian 4.s ændrede dispositioner på det statsfinansielle område – som årsagen til, at han lod kansler Christen Friis gå i gang med at udarbejde planer for et nyt indre kommunikationsapparat, ligger det noget tungere med at påvise, hvad der fik ham til at opprioritere forbindelsen til hertugdømmerne, til Hamburg og til udlandet. Den første vanskelighed møder os i spørgsmålet om kancellibudenes afsked. Som nævnt fik hele bundtet i Danske Kancelli fyresedlen pr. 31. december 1624, dagen før deres afløser skulle i sving. Også de seks bude under Tyske Kancelli afskaffedes med et pennestrøg, men for dem fik opsigelsen virkning allerede fra 2. januar 1624, næsten et helt år før de andre. Hvorfor? Vi ved det ikke, og vi kender ikke svaret på, hvordan posten distribueredes i hertugdømmerne gennem hele 1624.⁷⁶

I det hele taget er postgangen hertil ikke videre velbelyst. Budene var, som det indimellem er fremgået af det forrige, de samme – fodbude, liggere og af og til en enspænder – men transportvilkårene har til dels været andre, først og fremmest fordi lensvæsenet ikke lignede det danske. Også den forskel bør nævnes, at der tidligt oprettedes en central melleminstans for de kongeligt administrerede områder, statholderskabet, som formodentlig selv har varetaget en stor del af brevomdelingen. I de hertugelige landskaber synes man flere steder (f.eks. i Tønning) at have betjent sig af de herhjemme ukendte stadsbude, mens et egentligt hertugeligt postvæsen først opstod langt senere.⁷⁷

Under nogenlunde samme ydre rammer foregik brevvekslingen i Norge. Såvel de tilrejsende danske regeringsbude som forvaltningsordningen med en statholder som øverste lokale myndighed (1572-83 og igen fra 1588) genfinder vi her, men på norsk grund havde budene tillige befordringsmuligheder, der lignede de danske, bortset fra at kørsel med hest og vogn kun undtagelsesvis lod sig praktisere. Bøndernes ægter – eller som de kaldtes i Norge, *skyds* – skal dog først omtales i et senere kapitel. Men om posten til statholderen og de øvrige embedsmænd, som stadigvæk fik ordrer direkte fra København, skal bemærkes, at den vistnok oftest besørgedes ved liggere og kun undtagelsesvis af de nu afskedigede kancellibude. Af samme grund fik kansleren intet pålæg



om også at overveje disse forsendelsers fremtidige stilling. Postvæsenet var i denne omgang alene et anliggende, der berørte det ene af Christian 4.s riger.

Posten til udlandet

Ligheden mellem privatpersoners forsendelsesmetoder indenlands og dem til det egentlige udland gør det unødvendigt at beskrive de sidstnævnte detaljeret. Tilfældige rejsende – studerende og handlende – tog sig af en part og skipperne af en anden. Navnlig den intensive skibsfart mellem store dele af Danmark og Østersøbyerne har givet gode muligheder for at få breve overført

Fugleperspektiv af Helsingør er udført o. 1590 i Braun & Hogenbergs værksted i Köln, men gentoges i Resens Atlas. Tegneren har fået en forbløffende stor del af det omgivende Sjælland og Skåne med, bl.a. Hven med Uranienborg, Helsingborg, Landskrone og Malmø, og desuden har han indsat Kronborg for neden til venstre. Det væsentlige er imidlertid byen og den vældige trafik i Øresund, som gjorde Helsingør til rigets informationscentrum, især i 1500-tallet. Øresundstolderen fik derfor i et brev fra 1560 ordre om, »at du altid skriver Os til, hvad tidender du kan forfare, både af Frankrig, Skotland, England, Lolland og andetsteds«. Såvel af hensyn til de nyheder, de fremmede skippere kunne meddele, som på grund af pengestrømmen i toldkisten, var forbindelsen mellem København og Helsingør af særlig betydning, også i de første mange år af postvæsenets historie.

det første stykke vej mod det europæiske fastland. Til København ankom således i 1615 foruden de tidligere omtalte skibe i indenrigsfart 1327 fremmede fartøjer, især fra Sverige, de nordtyske og de polske byer.⁷⁸ Endnu flere lejligheder gaves der naturligvis i Helsingør, hvor skibe fra hele vor del af verden anløb for at betale told. Her kunne for blot at nævne et enkelt eksempel den franske ambassadesekretær Charles Ogier i 1634 få breve til Paris sendt med en købmand fra Rouen, som kom fra Danzig, og her opnåede da også Øresundstolderen tidligt at få tildelt en stilling som kongens betroede formidler af nyheder fra udlandet. Alt, hvad han kunne opsnappe af tidender eller rygter, gik i 1550'erne sporenstrejs til statholder Mogens Gyldenstjerne i København, og denne sørgede så for, at kongen blev underrettet.⁷⁹

Også den modsatte vej, ved forsendelser ud af landet, benyttes det helsingørske ekspeditionskontor. Meget oplysende i den henseende er et brev, som toldereren Jens Mogensen Rosenvinge i september 1558 sendte til Gyldenstjerne om en skrivelse, han skulle besørge med skib til London:⁸⁰

»Om det brev, som I sendte mig til den skibsbygger i England at forvare til så længe, her kom nogen at forsende did med, da formoder jeg ingen skib at komme hid, som ville sejle på England i dette år, ikke heller at bekomme nogen bud herfra og did; om Eder derfor synes, efterdi her ligger vist folk af skippere, som ville i Holland, om jeg sender min faktor samme brev til Amsterdam og skrev ham til, at han ville forsende med det rejsende bud, som farer for købmænd imellem London og dem, og betale derfor ½ gylden eller hvad det kunne koste; da vidste man at det kom frem«.

Ud over at dokumentere, at han kendte til den engelske købmandspost til kontinentet, pegede toldereren på, at der var ulemper ved de søværts ekspeditioner, nemlig at skibsfarten var standset det meste af vinterhalvåret. En anden gene blev malende beskrevet af agent Anders Svensson i en rapport til sine foresatte i Sverige 1624. Den første pakke med breve havde han straks forsendt »med en vis skipper til Louis de Geer i Amsterdam«, men, meddelte han, »den anden med pengeknippen turde jeg ikke eventyre til søs, men sendte hende med posten til Leonard van Sorgen [i Hamburg] på det, hun desto vissere skal blive bestilt«.⁸¹ Faren for skibsforlis var trods alt mindre i de indre danske farvande.

Helt undgå budrejser over land kunne man altså ikke, og for regeringen var disse nok også de hyppigst benyttede. Derom vid-

ner såvel antallet af enspændere i Frederik 2.s tid som de indenlandske postruter, hvis forløb tydeligvis fastlagdes under større hensyntagen til korrespondancen med udlandet end den indre samfærdsel. Den eneste gang Skåne og Halland dækkedes (1554), skyldtes befalingen om postheste et dansk-svensk grænsemøde ved Elfsborg ved det nuværende Göteborg, og da ruten ned gennem Sjælland, Falster og Lolland etableredes året efter, fik foruden de berørte lensmænd også toldereren i Rødby en særskilt ordre om at sørge for, at der altid var færgeforbindelse til Heiligenhafen. Ubestemte udtryk som »da kongen daglig venter postbreve fra Tyskland« veksler med konkrete tilkendegivelser af formålet med det beordrede beredskab. Især bemærkes fra foregående kapitel befalingen i anledning af kurfyrst August af Sachsens besøg i august 1559.

Da kurfyrsten i juni 1563 ligefrem foreslog, at man oprettede en løbende eller ridende post mellem Danmark og Sachsen, viste kongen dog ikke umiddelbart nogen større interesse for projektet. Han var alle dage selv, som han udtrykker det, »ein boeser schreiber«, og mens kurfyrstens begrundelse for ruten var beklagelser over ikke at blive holdt tilstrækkelig godt underrettet om den politiske udvikling i Norden, havde Frederik på tærsklen til syvårskrigen netop ikke brug for svogerens velmente råd.⁸²

Andre forslag om faste budkurser mellem Danmark og et eller flere af de centre i det sydlige udland, vi oftest havde forbindelse med, kendes ikke fra tiden, før Hamburgruten oprettedes. Så svagt udviklet som udenrigstjenesten var, kunne regeringen nøjes med at sætte det antal kurerere ind, som i den aktuelle situation skønnedes tilstrækkeligt, og havde ingen brug for regelmæssighed ved postbesørgelsen. Stor kunne den heller aldrig blive, for rejsetiderne i udlandet varierede endnu mere end herhjemme. Påtegninger på breve fra Christian 3.s tid afslører, at turen fra Wittenberg til København blev tilbagelagt på mellem 3 uger og 2½ måned, og til Kolding havde brevene været undervejs fra 18 dage til mere end 5 måneder.⁸³ Mange andre eksempler på, hvor hurtigt, respektive utroligt langsomt rejserne foregik, kunne gives, men det rækker at konstatere, at der ikke eksisterede nogen norm. Vilkkårene var forskellige hver gang, selv over de samme strækninger.

Det gælder naturligvis i endnu højere grad, når budet ikke rejste fra dør til dør. Til den aktuelle befordringstid må så lægges de dage eller uger, brevene lå stille hos de mellemmænd, der formidlede den videre ekspedition fra det ene budsystem til det næste. Øresundstolderens reference til sin »faktor« i Amsterdam og – fra indledningen – Mogens Krags henvisning til Dirch van

Dans viser, at man i disse tilfælde måtte støtte sig til forretningsforbindelser eller såkaldte »visse mænd« i knudepunkterne for de europæiske budorganisationer. De danske konger betjente sig også af dem ved de arter af korrespondance, der ikke prioriteredes så højt, at særlige bude blev affærdiget, men om dette netværk af korrespondenter, agenter og faktorer ved vi i øvrigt meget lidt for 1500-tallets vedkommende.⁸⁴ Endnu mangler for eksempel undersøgelser af de foreliggende gesandtskabsregnskaber med henblik på at klarlægge, hvordan rapporterne hjemsendtes, eller forsendelserne blev betalt.

Fremmede bude i Danmark

Ligesom den danske konge ekspederede sine bude til udlandet med skrivelser af nogen betydning, modtog han naturligvis selv en række kurerere fra fremmede hoffer, fyrstehuse og rigsstæder. De færdedes i regelen endnu mere sporløst gennem det danske landskab end deres danske kolleger, blandt andet fordi de ikke nød godt af den service at blive bespist på byernes regning. Derimod er det mere usikkert, om de kunne gøre brug af det offentlige transportvæsen (og i øvrigt om danske bude havde tilsvarende muligheder i udlandet). Kurfyrst Augusts sachsiske poster fik i hvert fald i 1559 retten dertil, siden det var for deres skyld, beredskabet iværksattes. Da de var forsynede med pas og legitimation fra de respektive øvrigheder, har kongen og lensmændene måske i almindelighed anerkendt en sådan ret. Hamburgbudene kunne endog fremvise et af stadens magistrat autoriseret budskilt. I 1461 lod man forfærdige tre, i 1527 ét og endelig 11 år senere et sølvskilt til brug for specielt de bude, der rejste med breve fra rigsstaden til den danske konge.

Kun når budene indimellem modtog en erkendtlighed af kongen for de breve, de overbragte, fandt deres navne vej til kilderne, nemlig kongens eller rentemestrenes regnskaber. I dem, som Frederik 1.s sekretær førte i 1520'erne, støder vi – udover kanslerens omtalte knægte – på folk som »hr. Hinrich Salzburgs knechte, de breve brochte«, »Andreas baden von Preussen« og »dem hamburger baden, so de tydinge von den geschichten brochte«, hvilke sidste fik to gylden »to drangkgelde«. Desuden bemærkes i 1530 en udgiftspost på fire gylden til et preussisk bud, som var blevet berøvet på rejsen »to hulpe syner kledinge und teringe«.⁸⁵

Omtrent hundrede år senere, i 1624, registrerede rentemesterregnskabet en udgift på hele 25 rigsdaler til Henrik Lagingk, »brevdrager af Hamburg«, for et brev til Christian 4., hvorimod

kollegaen Henrik Wolff blot modtog 16 skilling som tak for nogle skrivelser, der var blevet indleveret i Danske Kancelli. Selv så ringe en drikkeskilling som denne forekom dog kun denne ene gang. Almindeligvis måtte budene – når det drejede sig om officielle skrivelser – nøjes med en kvittering for modtagelsen, en *recepisse*, som de kunne tage med sig tilbage som bevis for, at rejsen var gennemført. Ifølge en bevaret kopibog ankom i tiden fra 1604 til 1620 bude fra bl.a. Hamburg, Brandenburg, Lüneburg, Bremen og Prag. Nogen regelmæssighed spores heller ikke her; kejserens brev fra Prag var en måned undervejs ligesom ét fra Hamburg, mens et andet af 4. oktober 1619 ankom allerede den 10.⁸⁶

Hvorvidt de hamburgske bude, hvis navne er noteret i kopibogen, var specielle afsendinge, eller de tilhørte byens regulære korps af stadsbude, kan ikke afgøres. Men fra 1602 rejste sådanne i alt fald nogenlunde regelmæssigt på København, og deres tjenester var tilgængelige for enhver.

Budkursen fra Hamburg

Med ødelæggelsen af Antwerpens handel under oprøret i anden halvdel af 1500-tallet efter Karl 5.s abdiktion søgte købmændene til Amsterdam og videre nordpå. »Die freie und Hansestadt Hamburg« blev på få år det kommercielle midtpunkt for det nordeuropæiske marked samtidig med, at forbindelserne til Nederlandene vedligeholdtes; betegnende er det, at købmændenes handelskorrespondance førtes på hollandsk, som desuden – næst efter plattysk – blev byens andet omgangssprog. Det kan derfor ikke undre, at købmændene nu fandt tiden moden til at etablere et stadsbudvæsen efter nederlandsk forbillede. De havde siden 1517 været forenet i et købmandsråd, *Collegium der Olderlude des gemeinen Kopmans*, som i 1558 fik grundlagt Hamburgs børs, og en halv snes år efter begyndte de så at give forskrifter for de allerede eksisterende stadsbude. Foreningens oldermænd, »die Börsenalten«, og medlemmer af byrådet udpegede et forstanderskab med kontor i Grimm nede ved havnen, som efterhånden opbyggede et velorganiseret system af budkurser.

Den første rute indrettedes i 1570, da fire bude indsattes på »løbet til Antwerpen«, men allerede året efter forandredes destinationen til Amsterdam, og først i 1591 genoptog man den direkte fart på Antwerpen. Samtidig – 1571 – oprettedes ruten til Leipzig med forbindelse til Breslau, Wien og Prag, og dernæst fulgte i 1580'erne og 90'erne ruterne til Lüneburg, Emden, Köln, Lübeck



Detalje af altertavle i St. Johanniskirken i Lüneburg fra 1485. Maleren Hinrik Funhof havde tidligere arbejdet i Hamburg, og det antages, at han i scenen med det bibelske motiv (Ursula-legenden) fremstillede et samtidigt hamburgsk stadsbud i »tjenesteuniform«. Det var dog før stadens budvæsen blev virkelig organiseret.

og Danzig. Ruterne blev vistnok alle betjent af gående bude én gang ugentlig, og først temmelig sent optog man rigspostvæsenets system med ridende bude. Postrytterne startede på ruten til Danzig i 1648, to år senere steg budene på Amsterdam til hest, og om ruten til Lübeck, som man fra starten i 1592 drev i fællesskab med denne bys »Skånefarere« (se side 374), vides det, at skønt en daglig forbindelse allerede var etableret i 1616, blev ryttere ikke indsat før 1652. For så allerede otte år senere at blive afløst af agende poster. Til at holde alle disse bude under opsyn udnævnte forstanderskabet en »budmester« – senere kaldt »Stadtpostmeister« – som udleverede brevene til dem og modtog den ankomende post til videre omdeling til modtagerne. Derimod forbeholdt »die Börsenalten« sig at fastsætte afgangs- og ankomsttiderne og at udbetale budenes løn.⁸⁷

Den første almene anordning for budene af 1607 indeholdt forskrifter for personalet, men ingen takster, endsiges en samlet rejseplan. Det er altså ikke i den, vi skal søge viden om den senest stedfundne udvidelse af rutenettet. Men da det endnu i den nyeste tyske fremstilling af stadsbudenes historie fastholdes, at den regelmæssige budkurs til Danmark oprettedes i 1602, må dette årstal godkendes, skønt mange oplysninger om ruten savnes. Så væsentlige spørgsmål som, om der i København var udnævnt en hamburgsk postforvalter, hvem budtjenesten i første række var indrettet for, og om den kunne benyttes af folk i byerne på vejen, må forblive ubesvarede, men det er sandsynligt, at Christian 4. betjente sig af budene og desuden gennem dem fik mulighed for at få breve sendt videre til fjernere destinationer. Det *kan* opfattes som et fingerpeg i denne retning, at han som tidligere nævnt i 1602 afskedigede alle sine enspændere på nær én. Når han fra 20. november dette år mente at kunne undvære 15 af disse kurerere til udlandet, må han på forhånd have haft en løsning på spørgsmålet om, hvordan posten sidenhen skulle ekspederes. At han nogle år senere igen udvidede korpset og i øvrigt ofte affærdigede trompetere til Hamburg og andetsteds, kan dog tolkes i retning af, at han havde skruet forventningerne for højt op.⁸⁸

Med etableringen af ruten til Danmark havde Hamburgs eget budvæsen fået en rækkevidde, som rådet og købmændene selv fandt tilfredsstillende. Staden gjorde ingen anstalter for at blive tilknyttet den kejserlige rigspost og derigennem kejserhoffet. Selvstændighedstrangen og et udpræget luthersk sindelag ansporede ikke hertil, og omvendt var familien von Taxis meget længe om at erkende, at Hamburg var blevet det absolutte centrum for nyhedsformidlingen i hele Nordeuropa. Først da rigspostvæsenet reorganiseredes efter udnævnelsen af Lamoral von Taxis til gene-



Johann von den Birghden efter et kobberstik af Sebastian Funk fra 1639. Birghden blev postmester i Frankfurt i 1615, og det var ikke mindst på hans initiativ og i kraft af hans organisations-talent, at postruten mellem Hamburg og det sydlige Europa blev oprettet.

ralpostmester i 1615, tog han – eller som nævnt snarere Frankfurts postmester – initiativet til at få forbindelsen mellem byen og det sydlige Tyskland i stand. I juli 1616 ankom den tidligere nævnte postmester Birghden til Hamburg, hvor han bad byrådet om tilladelse til at oprette et kejserligt posthus som endepunkt for ruten Frankfurt-Köln-Hamburg, betjent ved ridende bude. I første omgang tog rådet stadsbudenes parti og modsatte sig energisk en fremmed postinstitution. »De anerkender ingen over dem selv«, hed det spydigt i Birghdens indberetning, men det lykkedes ham dog ved en passende blanding af trusler og løfter at få udvirket en tilladelse, så linien kunne etableres allerede i slutningen af august.⁸⁹

Nogen større succes fik rigspostvæsenet ikke i konkurrencen med stadsbudene; endnu i 1664 oppebar det blot en tiendedel af de samlede portointdægter fra Hamburg. Alligevel må følgerne af overenskomsten i 1616 betegnes som vidtrækkende. På længere sigt åbnede den muligheden for oprettelse af fremmede postkontorer i byen, mens den øjeblikkelige virkning var den paradoksale, at der inden for Hamburgs mure opstod et kommunikationsproblem. Kampen mellem stadsbudene og den kejserlige konkurrent nødvendiggjorde tilstedeværelsen af en repræsentant for det land, hvis breve skulle formidles fra det ene postvæsen til det andet. Svenskerne udnævnte i 1620 hollænderen Leonard van Sorgen til resident i Hamburg, og senest 1624 virkede brødrene Jacob og Hans Mores som den danske konges faktorer. For en årsgage, eventuelt ledsaget af skattefritagelser i Hamburg, forestod disse desuden forskellige kongelige indkøb og betalinger og holdt ham underrettet om begivenheder af interesse.⁹⁰

I disse sidste år før det nye danske postvæsen begyndte at gå Hamburgbudene i bedene, kender vi en smule mere til deres rejser takket være den svenske resident i Helsingør, Anders Svenssons indberetninger til Gustav Adolf og Axel Oxenstierna. Hans udnævnelse stod endvidere i forbindelse med oprettelsen af en budtjeneste, som – skønt den først og fremmest udgør et kapitel i det svenske postvæsens historie – alligevel gennem mange år fik betydning for det danske. Vi skal derfor et øjeblik forlade de hamburgske stadsbude og vende os mod deres første konkurrenter.

Svensk post gennem Danmark

Om »die Börsenalten« i Hamburg på noget tidspunkt havde anset Christian 4. om tilladelse til at lade deres bude rejse gennem

Danmark får stå hen sammen med alle de øvrige uløste spørgsmål, men kongen har næppe haft grund til at modsætte sig det. Anderledes havde det stillet sig, hvis budene skulle videre til »den onde nabo« i øst. I så fald kunne det uden tvivl forventes, at kongen havde henholdt sig til Stettin-fredstraktaten fra 1570 og »afskeden« i Ulfsbäck ti år senere, hvis paragraf 6 tillod den svenske konges tjenere og undersåtter at rejse uhindret gennem Danmark – mod en tilsvarende ret for danskere i Sverige – og, uvilligt fortolket, dermed ingen andre rejsende til naboriget.⁹¹

Da Gustav Adolf i den truende udenrigspolitiske situation efter trediveårskrigen start mere end nogensinde før fik behov for at modtage efterretninger regelmæssigt fra stedet, hvor disse uvægerligt endte – Hamburg – blev Leonard van Sorgen som nævnt ansat som stedets svenske resident. Ved dernæst at lade denne engagere de bude, som skulle bringe nyhederne fra Hamburg til Stockholm, opnåede kongen, at de alle blev hans »tjenere«, men for nu ikke at bringe denne spidsfindige fortolkning af traktaten i fare, satte han det hele i værk uden at meddele sig til Christian 4., endsige søge om dansk godkendelse. I praksis returnerede van Sorgens tyske bude dog allerede i den svenske grænseby Markaryd, for herfra kunne den lokale lensmand sende posten videre med svenske bude. For dels at løse op for de gnidninger, der måtte opstå i Danmark i forbindelse med budenes gennemrejse, og dels – og ikke mindst – for at indsamle nyttige oplysninger om danskerne og deres planer forordnedes en ung svensker, den omtalte Anders Svensson, den 29. marts 1621 til toldkommissær (senere ændredes titlen til agent) i Helsingør, som budene passerede på vejen mod Sverige.

Posttjenesten var kommet i gang i løbet af sommeren 1620, og det varede ikke længe, inden Christian 4. blev klar over dens eksistens. Den 15. august bad han Rigsrådet tage stilling til, »om ikke de svenske efter det stettinske fredsføredrags indhold bør tage pas, når de igennem riget drager«, hvilket rådet ønskede henvist til et forestående grænsemøde. At det drejede sig om budene, blev dog først helt klart i en skrivelse til Gustav Adolf af 13. april 1621, hvori Christian 4. beklagede sig over, at en svensk brevdrager var passeret forbi København uden pas. Hertil svarede den svenske konge, at den pågrebne brevdrager var en af hans ordinære postbude mellem den svenske grænse og Tyskland, og at han var forsynet med hans postvåben og hans tjener i Hamburg, Leonard van Sorgens pas, hvilket også i fremtiden skulle ske. Det tilfredsstillende dog ikke Christian 4., men ansprede ham kun til fortsat at søge Rigsrådets opbakning til en løsning af konflikten efter hans hoved.

I en betænkning af 8. juli 1621, der blandt andet handler om de »svenske bude, som her igennem riget uden pas frem og tilbage sig begiver«, anbefalede rådet da, »at der om året én eller to anholdes og siden med pas dimitteres, dermed at holde efter forrige afskeder«. Humlen i sagen var, betroede Anders Svensson Gustav Adolf, at man ikke skriftligt havde bedt Christian 4. om tilladelse til rejserne. »Uanset at man hidtil har tilstedt disse poster at rejse, så er det ikke kongens mening at man deraf skulle gøre sig nogen rettighed«, havde kansler Friis udtrykkeligt tilkendegivet ham. Ved det bebudede grænsemøde i 1624 måtte man omsider fra dansk side acceptere budenes traktatmæssige ret til fri gennemrejse, men opnåede dog den indrømmelse, at de i København skulle tage »bevis« for uhindret at kunne komme over ved færgestederne.⁹²

Christian 4. kendte altså nok til denne trafik, da han i 1623 blev øjenvidne til den. »Kongen har også uden for København mødt denne vor nådigste konges post og udspurgt ham vidtløftigt om deres rejser«, meldte Svensson i en indberetning den 19. marts og fortsatte: »Og da sagde posten ham, at de ikke længere end hid til Helsingør tillodes at rejse, hvorpå kongen spurgte om årsagen. Da sagde posten, eftersom de ikke havde Hans Majestæts eller kanslerens pas. Og da kongen hørte dette, vendte han sig fra ham og svarede dertil ikke et ord«. Hvilke motiver, kongen havde for sit forhør, fremgår ikke. Har han meddelt sig videre til Friis, er det imidlertid ikke udelukket, at denne har kunnet bygge sit første udkast op over nogle af det svensk-tyske buds oplysninger, men det kan på den anden side ikke med nogen ret hævdes, at samtalen var igangsættende for ideen om et dansk postvæsen.⁹³

Om postlinien i 1620'erne skal det endnu oplyses, at den fungerede meget ustabil. Gang på gang må Svensson i sine depecher ty til forklaringer af typen »den hamburgske post er i denne uge ikke kommet«, når han skulle undskylde manglende efterretninger og derunder de tyske aviser, som normalt blev vedlagt. Den svenske regering kendte dog udmærket grunden. Den var beklageligvis altid langt bagud med betalingerne til van Sorgen for budtjenestens opretholdelse. Da residenten i juli 1622 havde hele 1000 rigsdaler til gode for de sidste to år, reducerede han på egen hånd postgangen til en gang om måneden mod den normale ugentlige ekspedition – såfremt man da i øvrigt kan udpege nogen tilstand som normal. En tid gik den hver fjortende dag, og endelig suspenderedes den helt i oktober 1625; det var naturligvis også en måde at klare gælden til van Sorgen på. Han fik sin afsked, officielt på grund af forsømmelser med postgangen, og Anders Svensson forflyttedes til Hamburg, hvor han døde kort efter.

Endelig måtte budlinien i et par – langvarige – omgange fra december 1622 til januar 1624 slås med de ensidige danske lukninger af grænsen til Sverige. Formelt og uden tvivl også reelt skyldtes de en grasserende svensk pestsygdom, som man fornuftigvis søgte at holde sig fra livet i Danmark, men Svensson havde utvivlsomt også nogen ret, når han påstod, at det skete for at genere postgangen. Da han i stedet modtog brevsækken i Helsingør og bragte den illegalt videre med sine egne folk, fik lukningen ingen konsekvenser for ruten gennem Vestdanmark, hvor den er af størst interesse i sammenhæng med vores emne.

Den danske Hamburgrute

Med to sæt hamburgske bude på rejse gennem Danmark kunne det ikke undgås, at de indimellem stødte på hinanden. Om Anders Svensson benyttede stadsbudene, når hans egne udeblev, fremgår ikke, men han vidste nok af dem. »Her har på 14 dages tid ingen poster været, hverken Eders kongelige Majestæts eller de, som ellers plejer at rejse mellem Hamburg og København«, hed det for eksempel en januardag i 1623, hvor det formodentlig var vejret, der var årsagen til begge budes udeblivelse. Det kan også have været hamburgernes budskilte, der inspirerede van Sorgenes bude til gennem Svensson at bede Gustav Adolf om tilladelse til »at bære Eders Kongelige Majestæts postvåben, på det de sikrere og med større anseelse kunne rejse her i landet«; et krav, der som nævnt synes at være efterkommet.⁹⁴

Mere naturligt end at de to parter samarbejdede, var det dog, om de gik på strandhugst hos hinanden. De svenske Hamburgbude kunne sikkert let overtales til at tage danske breve med på rejsen, og omvendt har stadsbudene næppe haft loyalitetsproblemer ved at medtage svenske breve i sækken. Og det sammenstød, der var at vente, fandt da også sted umiddelbart efter den nys omtalte udeblivelse. Anders Svenssons rapport derom af 11. januar 1623 fortjener at gengives i sin fulde længde:

»Efter at Leonard van Sorgen med de tyske poster så længe opholder, og kan ske han ikke stiller dem til at rejse, førend han forud betalt er (som posterne selv beretter) eller derom får nogen synderlig befaling fra Eders kongelige Majestæt, derfor har jeg talt med en af de hamburger poster, som hver 14. dag kommer til København. Han præsenterer sig på sin og de andre af hans staldbrødres vegne at ville hver 8. dag levere mig eller hvem, Eders kongelige Majestæt nådigst finder for godt at forordne her i

Helsingør, alle de breve, som på Sverige adresseres, såsom også føre de breve, som kommer fra Sverige til Hamburg igen, lige så trofast, som de andre poster nogen tid kunne gøre. Hvorpå de ikke alene ville gøre deres højeste ed, men også stille kautionister for sig, hvem Eders kongelige Majestæt nådigst fandt for godt, enten fornemme købmænd i København eller Hamburg, hvor de også ellers er bosat og edssvorne og har intet med kongen af Danmark at bestille.

De begærer for hver rejse 20 daler. Men da jeg fra Eders kongelige Majestæt havde fuldkommen kommission at forhandle med dem, ville jeg understå mig, at de skulle gøre rejsen for 15 daler. Og nu har Eders kongelige Majestæts poster for hver rejse 35 daler foruden klæder og andet mere, hvad de får, hvilket beløber sig årlig til en stor sum penge imod dette. Imellem grænsen og her kunne man holde et løbende bud for en ringe ting, eller også, hvis Eders kongelige Majestæt således nådigst fandt for godt, kunne Eders kongelige Majestæts enspændere vel komme hid efter brevene. Jeg forventer herom Eders kongelige Majestæts nådige vilje og befaling at fornemme. For 20 daler tror jeg vist, brevene kunne hver uge komme til Markaryd. Det var 15 daler for hver rejse sparet«.

Redegørelsen for de hamburgske stadsbudes ønsker med hensyn til honoraret for deres tjenester fortæller næppe så meget, som vi havde kunnet ønske os at vide om denne budtjenestes økonomiske fundament. Kunne den hvile i sig selv på grundlag af brevportoer eller betalte en københavnsk kundekreds et engangsbeløb for hver rejse svarende til det, der forlangtes af den svenske agent? Men ud over at dokumentere det trivielle faktum, at budlinien eksisterede – derom har der faktisk tidligere været grund til tvivl – fremkommer i Svenssons bemærkelsesværdige redegørelse den nøgleudtalelse, at *budene rejste hver fjortende dag*.

Netop her finder vi nemlig den sandsynlige forklaring på, hvorfor kansler Friis i oktober 1623 foreslog, at den store rute fra København til Hamburg – og dermed også sideruten til Viborg – kun skulle betjenes hveranden uge. En mere intensiv postgang var unødvendig, for i de uger hvor de danske postbude lå stille, kunne de tyske bruges. Spørgsmålet om, hvorvidt tilstedeværelsen af de fremmede bude fik betydning for oprettelsen af det danske postvæsen, må derfor besvares med et både ja og nej. Ruten var, så vidt vi kan se, ikke på nogen måde igangsættende for de danske planer, som havde et andet og videre sigte end at lette kommunikationen mellem København og det store tyske informationscentrum, men på den anden side fandt »man« – i

hvert fald Friis og måske også kongen – at postvæsenet kunne tilsluttes snarere end erstatte den hamburgske postkurs.

Alligevel smuldrede denne imødekommenhed over for de tyske bude. Det skyldtes næppe en pludselig mistillid til hamburgernes pålidelighed, for Christian 4.s kontroverser med denne by var allerede blevet alvorligt skærpet nogle år forinden. Men en eller anden hændelse, som vi ikke kender, kan i forbindelse med engagementet i den nordtyske politik i disse år have fået kongen til at tvivle på, om breve i tyske postsække nu kom helt så sikkert frem som ønskeligt. Vi kender som nævnt heller intet til finansieringen af de tyske bude og kan ikke afgøre, om der udefra blev fremsat ønsker i samme retning, for eksempel i forventning om at en dansk postrute til Hamburg ville blive billigere end den tyske. Imidlertid er det en kendsgerning, at det planlagte samarbejde med Hamburgs stadsbude blev opgivet og den danske postorganisation udvidet til at omfatte hele den indre danske brevbesørgelse samt den til porten mod det europæiske kontinent i Hamburg. Tværtimod at indbyde til fredelig sameksistens dekreterede kongen, »at ingen breve [må] forskikkes ved vognmænd eller andre fremmede bude, men alene ved de ordinære bude«.

Sammenfatning

Ved overgangen fra middelalder til nyere tid domineredes postsystemerne i Europa af decentrale budtjenester med et forholdsvis tilfældigt rutenet og centrale regeringspostinstitutioner, som på grund af afhængigheden af strategisk anbragte skiftsteder var bundet til forud fastlagte strækninger. Med en større eller mindre grad af offentlig tilgængelighed forvandlede disse organisationer efterhånden til virkelige postvæsener, men de sidste afgørende skridt – indførelsen af faste takster og afgangs- og ankomsttidspunkter blev først taget i 1620'erne og 30'erne. I Danmark var derimod lokale budvæsener så godt som ukendte, og regeringsbudene ophørte allerede i 1570'erne med fortrinsvis at følge de forud fastlagte rejseruter. Årsagen til denne forskel skal formodentlig søges i den stærke udnyttelse af lenenes pligt til enten selv at leverere transportmidler eller at have opsyn med, at disse kunne rekvireres overalt, hvor et bud kunne tænkes at ville passere. Centraladministrationens bude kunne da bevæge sig frit omkring i landet efter det øjeblikkelige behov.

I begyndelsen af 1620'erne ønskede Christian 4. imidlertid dels at begrænse det statsfinansierede tilbud om fri transport til egne ansatte og særligt privilegerede personer og dels at fritage sine

undergivne bønder for pligten til at deltage i samme befordringsvæsen mod at betale en erstatningsafgift. Trods kanslerens forsøg på at lade budene transportere ved byernes vognmænd, suppleret af særligt udskrevne bønder på udsatte strækninger fastholdt kongen, at flertallet af regeringens brevforsendelser skulle besørges ved gående bude, som regelmæssigt ankom til de vigtigste centre for den lokale administration, og udgifterne til det nye postvæsen håbede han at kunne få dækket ved at give offentligheden uindskrænket ret til at betjene sig af det. Som følge deraf fik kansleren ordre om at afskedige alle regeringens egne bude.

Undervejs gennem planlægningen af det nye væsen fandt han dog behovet for en hurtigere service på den vigtige rute fra København mod Hamburg så stort, at han tillod budene på denne rute at blive kørt. På grund af ægtreformen accepterede han imidlertid, at transporterne på ruten skulle betales og i øvrigt fortrinsvis udføres af byernes vognmænd. Samtidig fjernede han sig fra det oprindelige mål, at lade disse forsendelser besørge ved samarbejde med det hamburgske stadsbudvæsen.

Forbilleder for organisationens opbygning kan kun i beskedent omfang påvises. Kansler Christen Friis kendte nok fra sine rejser i Europa til regeringspostvæsener og budorganisationer i det fremmede, men der var, så vidt vi kan se, ikke tale om egentlige efterligninger. Han kendte naturligvis også den hidtidige indenlandske praksis – i princippet var forskellen mellem postbudene og kancelliets fodbude ikke særlig stor – og selv Christian 2.s brevbærerordning ligger ikke længere væk, end at den kan have inspireret. Skønt det nye danske postvæsen var et helt igennem offentligt serviceorgan, fik det som i Hamburg en ledelse af fremtrædende købmænd, og påvirkningen herfra viser sig tillige ved, at det blev nært knyttet til en ny dansk institution med udenlandsk, eventuelt hamburgsk forbillede, Børsen.⁹⁵

De fire købmænd

I postforordnings paragraf 1 hedder det, at »borgmestre og råd i vor købstad København skulle tilnævne 4 købmænd, en af det islandske, en af det ostindiske, en af Klædekompaniet og en af Silkekompaniet, hvilke fire købmænd med postmestrene, bud og posterne skulle have indseende«. Denne ledelse skal ikke beskrives yderligere nu, men punktet alene fremhæves for den betydning, det har haft for teorierne om årsagen til postvæsenets oprettelse. En længere historisk redegørelse for disse har ingen større interesse, men et par udtalelser fra ældre fremstillinger af postvæsenets historie skal dog medtages, da de synspunkter, der her gives udtryk for, har vundet bred tilslutning i litteraturen.

Gustav Ludvig Baden, der som en af de første i 1803 udgav bidrag til posthistorien, fandt, at ordningen med de fire »direktører« afgav »bevis for, at det egentlig var for handelens skyld denne post var oprettet«; en udtalelse, som f.eks. industrihistorikeren O.J. Rawert ordret viderebragte i 1849. Fritz Olsen uddybede 40 år senere synspunktet med ordene: »Hvem der egentlig har taget initiativ hertil, savner vi oplysning om, men vi fejler næppe, når vi antager, at det er udgået fra handelsstanden, og at kongen personlig har ydet det sin støtte, mens kancelliet har stillet sig tvivlende over for muligheden af at gennemføre en sådan reform«. Og endelig tiltrådtes dette i G.L. Wads anmeldelse af Olsens bog i *Historisk Tidsskrift* således: »Det er højst sandsynligt, at en konge som Christian 4., der på så mange måder viste sin levende interesse for handelen og ved så mange foranstaltninger søgte at ophjælpe denne, personlig har fattet planen til oprettelsen af et ordnet postvæsen i Danmark; en så praktisk anlagt mand har sikkert haft et åbent øje for, hvilken uhyre betydning en regelmæssig og sikker brevbesørgelse måtte have for handelsstanden«. ⁹⁶

Wad søgte yderlige støtte for denne opfattelse ved at henvise til et missive fra 1646, men det går naturligvis ikke an. Ud over ledelsesparagraffen findes der imidlertid én samtidig bemærkning, der kunne tages til indtægt for fortolkningen. Da Friis i sit udkast forsøgte at undskylde eventuelle pålæg til købstæderne om at bidrage til omkostningerne, noterede han, at »købstæderne selv i deres handel mærkelig [dvs. følelig] fordel derpå fornemmer«. Alligevel tør det med samme ret påstås, at Friis' bemærk-



Da den unge postkontrollør Fritz Johannes Jacob Olsen (1854-1934) i 1889 udgav det første bind af værket om postvæsenets historie, var emnet kun sparsomt opdyrket af historikerne. Foruden de i teksten omtalte kan nævnes juristen J.F.W. Schlegel, litteraturhistorikeren P.M. Stolpe (som Olsen med god ret beundrede) samt en postkontrollør Andresen, der skrev til André Lützens Oplindelsernes Bog II fra 1877. Sidstnævnte udmærker sig ved sit internationale perspektiv, men alligevel var Fr. Olsens bog banebrydende ved at bygge på et stort antal – dengang utrykte – kilder. Skønt vi nu, så lang tid efter, må justere hans resultater på en del punkter, er der ikke grund til at anfægte hans stilling som Postvæsenets første moderne historiker.

ning peger i den modsatte retning. Hvis postvæsenet skulle oprettes netop for at lette købmændenes adgang til at ekspedere den nødvendige handelskorrespondance, havde det vel været unødvendigt at bruge dette som forsvar for de beklagelige krav til købstædernes kasser. Der er således ikke grund til at ændre på den fremstilling af årsagssammenhængene bag etableringen af postvæsenet, der er givet i det foregående.

Købmændenes korrespondance

Dermed er spørgsmålet om købmændenes rolle i hele affæren dog ikke afklaret. Desværre er det ikke blot på grund af diskussionen på disse sider, vi hidtil er veget uden om handelskorrespondancen; det skyldes også, at der i virkeligheden ikke vides ret meget om, hvor stor denne var i tidens handelsliv. Naturligvis har købmændene været brugere af de budsystemer, der fandtes, men har de i almindelighed haft et så stort behov for at kunne afsende og modtage forretningsbreve – indenlands så vel som til og fra udlandet – at de undervejs i den beskrevne langvarige etableringsfase har gjort regeringen opmærksom på dette, endsiges lagt pres på den for at få overvejelserne afsluttet og posten i gang?

Handel i begyndelsen af 1600-tallet bestod i første række i afsætning af landbrugets overskudsproduktion, først og fremmest korn og stude, samt import af de nødvendighedsartikler, som man ikke på det pågældende sted havde umiddelbar adgang til. Dette indebærer, at den »inter-provinsielle« samhandel formodentlig var forholdsvis ringe, fordi produktionen over det meste af Danmark var temmelig ensartet. Det skete dog, at for eksempel fynske købmænd afsatte kornvarer i Skåne, eller at en Ålborgkøbmand afhændede nogle tønder smør til Holsten. Desuden må selvsagt den betydelige tømmereksport fra Norge og Halland til den sydlige del af riget – samt sødevareeksporten den modsatte vej – fremhæves. Men i dette mønster af vareudveksling har korrespondancebehovet næppe været stort, fordi der i så høj grad var tale om indarbejdede sædvaner. Købmænd og skippere har vidst, hvor deres produkter kunne afsættes, og afregningen skete kontant eller ved bytてhandel. Skulle et tilgodehavende endelig notes, krævede heller ikke dette brevveksling ud over en måske årlig fremsendelse af »kontoudtog« – som meget passende kunne gå med et af skibene, der sørgede for varetransporten.

Helt tilsvarende gjaldt det for den betydelige part af importen, som skete fra Lübeck og de øvrige Østersøbyer. Købmændene her har i regelen også på forhånd kendt deres danske kunders behov,

men da værdien af deres forsyninger af klæde, vin, øl, etc. ikke modsvarede af det, de aftog, efterlod samhandelen dem med et stadigt krav på de danske handelspartnere. For at kunne gøre dette gældende i tilfælde af konkurs eller dødsfald har de haft brug for regelmæssige efterretninger fra Danmark, og det forekommer at være en sandsynlig forklaring på oprettelsen af den hamburgske budkurs i 1602 – i forvejen bestod som nævnt en tværgående forbindelse mellem de tyske handelsbyer. Den modsatte vej gik brevene fra de større eksportorienterede købmænd, som for at holde sig ajour med priser og bevægelser på afsætningsmarkederne holdt faktorer eller agenter på disse. Jens Bang i Ålborg beskæftigede én i Lübeck, og senere oplyses det i et brev, at »de jyske købmænd« holdt en faktor i Hamburg. Har der bestået et virkeligt handelsfællesskab mellem flere jyske byer, må det i øvrigt også have givet anledning til breve mellem disse indbyrdes.

For Københavns vedkommende stiller forholdene sig en smule anderledes. Det er ved denne tid, udviklingen her tog virkelig fart; borgmestrene udtalte således i 1622, at »søhandlen og købmandstrafikken, Gud være lovet, daglig vokser og tiltager«. Udenlandske tilflyttere med personlige og økonomisk betingede behov for gode forbindelser til hjemstedet, især Hamburg og Nederlandene, søgte navnlig til hovedstaden, og af samme grund blev mere korrespondancekrævende handelstekniske former almindeligere her. Ligesom københavnske købmænd holdt flere faktorer i udlandet end provinskøbmændene, blev de oftest selv repræsentanter i Danmark for de udenlandske handlende. Med hovedstadshandelens stigende behov for postforbindelser til Hamburg og videre sydpå fulgte altså antagelig også en vækst i korrespondancen mellem København og provinsen. Dertil kom at specielt de københavnske studeeksportører ikke som de fynske og jyske boede nær ved godserne, hvor studene opdrættedes. De har derfor både skullet følge markedet i Nederlandene og til enhver tid vide, hvor mange dyr de kunne disponere over ude i landet.

Det hører med til det ophøjede billede af Christian 4., at han gjorde meget for handelen – jævnfør Wad-citaterne – men billedet er nok en smule forskønnet. »Os til ære og købmændene med Guds hjælp uden skade«, kongens eget motto for sine handelspolitiske ambitioner, karakteriserer ham nok så vel. Fremgangen for de dele af den københavnske handel, der skyldtes væksten i den offentlige sektor og statens øgede behov for leverancer, var således højst udtryk for en indirekte støtte. Af positive foranstaltninger for handelens fremme bør dog opførelsen af Børsen i årene efter 1619 nævnes. Vestgavlens indskrift »til indbringende brug

Wolfgang Heimbachs arvehyldningsbillede er med rette berømt og populært for det farvestrålende skue ud over et bredt udsnit af hovedstadens befolkning anno 1660. I dette udsnit er centrum imidlertid Børsen, som ellers optræder som staffage i baggrunden – også selvom det er her, den nye enevældige majestæt lader sig hylde af stænderne. Børsbygningen var kun til dels færdig ved årsskiftet 1624-25, og først fire år senere kunne boderne lages i brug af de købmænd, der havde turdet binde an med et lejemål. Det bemærkes, at murfelterne i 1660 var dækket af grågule »flammede« sten, men om de er oprindelige er et omstridt spørgsmål.



for købere og sælgere« præciserer, at meningen med den var, at i bygningens boder kunne de handlende leje sig ind og i kraft af selve det koncentrerede opbud af varer skabe bedre betingelser for afsætningen. Købmændene holdt sig dog i lang tid tilbage, da der omkring 1624 åbnedes for udlejningen. Så nogenlunde forrest i køen stod derfor – ikke ganske atypisk – en kongelig embedsmand, Københavns postmester.⁹⁷

Kompagnierne

Ved siden af Københavns købmænd må det forventes, at *kompagnierne* havde et særligt behov for at stå i forbindelse med provinssens handlende. Det var samtidig dem, der stod i allerførreste række i Christian 4.s initiativer for handelen og produktionen i Danmark. Kompagnierne var – skønt handlende over hele riget skød penge i foretagenderne – utænkelige uden hans indsats og rundhåndede økonomiske bidrag. De fire kompagnier, der i vor sammenhæng har størst interesse, er omtalt på et temaopslag, og vi skal på dette sted nøjes med at pege på det nævnte kommunikationsbehov.

Eftersom hensigten med at koncentrere handelen på Island og Ostindien og produktionen af silke og klæde i København samt

de efterfølgende importforbud mod samme varer var, at alle provinsens købmænd herefter lod deres forsyninger af stokfisk, krydderier og de nævnte tekstiler beordre i København – *forskrive* som det hed i datidens sprogbrug – må kongen have kunnet indse, at der med kompagnidriften fulgte en ganske omfattende korrespondance mellem hovedstad og opland. Navnlig ordrerne til handelskompagnierne måtte rette sig efter, hvad deres skibe bragte med sig fra de fjerne handelspladser, hvorfor afsætningen til provinsen næppe kunne ske uden et vist »opsøgende« arbejde. Det er ikke tilfældigt, at de første aviser i Danmark, navnlig Daniel Paullis tyske ugeaviser fra 1670'erne, altid offentliggjorde fortegnelser over ladningen, når et af det ostindiske kompagnis skibe var kommet hjem.⁹⁸ Sådanne muligheder havde dette kompagnis forgængere blot ikke. Alle efterretninger måtte sendes pr. brev til hver enkelt potentiel aftager.

Om det virkelig skete, foreligger der ganske vist ikke beviser for; kun ved vi fra en betænkning om det ostindiske kompagnis dystre fremtid i 1639, at forslagsstilleren lagde stor vægt på, at man efter et skibs hjemkomst »siden efter lejlighed *adviserer*, hvad gods af Ostindien er hjemkommet«. Men kongen kunne i det mindste vente, at de fire købmænd, som indsattes i postledelsen, én fra hver af de fire kompagnier, havde kendskab til og erfaring på dette felt. Men deraf følger ikke nødvendigvis, at det var for kompagniernes skyld eller på deres foranledning, postvæsenet blev indrettet, og under alle omstændigheder kan man ikke sætte lighedstegn mellem disse statsfinansierede monopolføretagender og den »frie« handel. På en tid, hvor der ikke fandtes et stort og kompetent korps af embedsmænd, var det blot nærliggende at hente ledere, selv til virkelige statsføretagender, blandt de bedst kvalificerede private erhvervsfolk, og de fandtes alene i Københavns storhandel.

Endnu klarere træder denne holdning os i møde, når vi skeler til et andet af Christian 4.s føretagender med en endnu løsere forbindelse med handelsverdenen. Da Tugt- og Børnehuset efter en kortvarig lukning reorganiseredes i 1622, udpegedes fire københavnske købmænd – blandt andet Verner Klauman, som vi straks skal møde – til at have det øverste tilsyn med institutionen. De skulle påse, at ordensreglementet efterlevedes, men havde i modsætning til, hvad der gjaldt for postledelsen, hverken økonomisk eller driftsmæssigt ansvar; det varetoges af tugthusfogeden, som aflagde regnskab for en af rentemestrene.⁹⁹ Hvad antallet fire angår, skal i øvrigt mindes om, at det var det normale i mangfoldige sammenhænge. Fire borgere i København havde tilsyn med Silkeværket, og samme antal fik i 1639 sæde i Københavns Sø- og

Handelsret. Desuden udnævnte kongen ofte netop fire mænd, når kommissioner nedsattes for at undersøge en eller anden mislighed. Om der var arbejde til dem alle, var i den forbindelse underordnet.

Under hvilke omstændigheder kontakten mellem kancelliet og kompagniforvalterne kom i stand, får vi en antydning af, såfremt den tidligere omtalte *ordinans* er udarbejdet af dem. Dette kan dog ikke fastslås endeligt. Dokumentet er vistnok ikke ført i pennen af nogen af de fire, vi kender navnene på, men der kan være tale om en renskrift ved en skriverkarl i et af kompagnihusene eller i kancelliet. Imidlertid peger indledningen – »Belangende om postbude her i riget. På hr. kanslers gode behag« – i retning af, at ordinansen skyldes en sagkyndig uden for huset. Han har fået et (som nævnt omtrent færdigredigeret) forarbejde til gennemsyn med pålæg om at gøre forslag til de enkeltheder, som forordningen gik udenom. Da regeringen på dette sene tidspunkt havde bestemt sig for ledelsesformen, ville intet være naturligere end at overlade dette arbejde til dem, som skulle administrere de anordninger, den indeholdt, og det forklarer også, at ordinansen intet indeholder om selve denne ledelse.

I fald formodningen om forfatterskabet holder stik, var end ikke initiativet til at sætte købmænd i spidsen for postvæsenet udgået fra den omdebatterede handelsstand. Konklusionen må da blive den, at den nye institution – med en passende omskrivning af Christian 4.s nævnte motto – skulle være »Os til nytte og købmændene med Guds hjælp uden skade«.

De fire kompagnier

Såvel i hovedstaden som i mange provinsbyer var der i 1600-tallets første fjerdedel købmænd af format, men enkeltvis magtede de ikke at deltage aktivt i den nye verdenshandel eller starte produktion af de fine og dyre sager, som fremmede hidtil havde solgt til os. Skulle Christian 4. realisere sin drøm om at gøre København til centrum for Østersøområdet vareomsætning og skaffe landet en positiv handelsbalance, måtte købmændenes – hver for sig beskedne – kapital samles og skydes ind i kompagnier. Først da kunne danske skibe udrustes til at hente forsyninger på steder, hvor ellers kun hamburgerne, hollænderne og andre udenlandske købmænd kom, og alene sådanne pengestærke selskaber formåede at skyde de nødvendige penge ind, når store fremstillingsvirksomheder skulle oprettes. Kongen gik i spidsen for det hele, og da hverken han eller riget fattedes penge i disse år, investerede han i flere end de følgende fire kompagnier. Men det blev af en eller anden grund fra netop dem, postforvalterne rekrutteredes:

Det ældste var i en vis forstand *Islandsk Kompagni*, idet et antal købmænd i København, Malmø og Helsingør i 1602 havde fået monopol på handelen. Deres uformelle samarbejde resulterede imidlertid først i 1619 i dannelsen af et egentligt handelsselskab, hvori de indskød kapital (66.000 rigsdaler), og delte udbyttet. Det fik interne ledelsesregler 29. januar 1620, hvorefter styrelsen bestod af en forvalter, en skriver og to – senere fire – direktører eller såkaldte bewinthebbere. I 1624-25, da kompagniet gav et betydeligt overskud og havde »ry for at være et af de foretagender i København, der betalte sig bedst«, hed direktørerne Peter Carlsen, Jørgen Danielsen, Herman Wøst og Jens Andersen. De islandske produkter, fisk, uld, fårekød, svovl m.m., afsattes især i Glückstadt, som kongen gjorde til stabelplads for Islandshandelen, og hvor Hans Nansen fra 1627 ledede salget. Han blev siden selv direktør og stod endnu i spidsen for kompagniet, da det reorganiseredes i 1662.

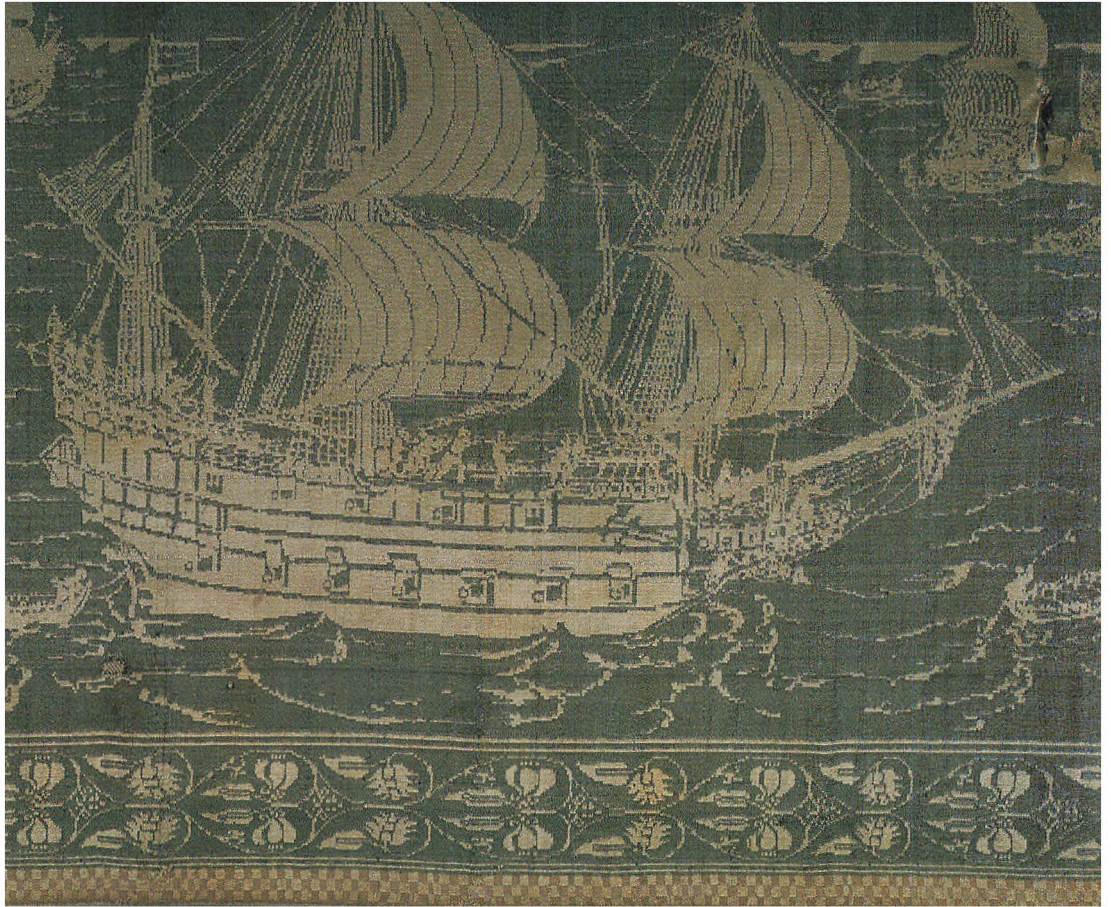
Ostindisk Kompagni oprettedes 17. marts 1616 efter nederlandsk forbillede og med to indvandrede købmænd derfra som initiativtagere. Det stod åbent for enhver at skyde kapital i det, men kun indskud på mindst 3000 rigsdaler gjorde ihændehaveren valgbor som forvalter eller bewinthebber. Der skulle ifølge »oktrojen« være ni, som af samme grund må søges blandt de rigeste københavnske borgere – Danielsen, Johan Braem, Jakob Mikkelsen, Roland Crappé m.fl. – men selv flere af disse behøvede hjælp fra Christian 4. for at nå op på minimum. Kongens forkærlighed for netop dette eksotiske foretagende gjorde ham efterhånden til »hoved og herre for det ganske kompagni«. Hans egne indskud, som i starten kun havde udgjort en beskedent del af aktiekapitalen på ca. 180.000 rigsdaler, voksede støt, og allerede 1624 havde han bidraget med mere end 300.000 i lån og til ostindiefarernes udrustninger. 11 skibe var da

blevet udsendt, men skønt yderligere 6 kom afsted, indtil det 18. og sidste afgik i 1639, var situationen håbløs, længe før krigen fra 1626 åd alt, hvad kongen havde at gøre godt med. Kompagniet ophævedes dog først formelt 1650.

Klædekompagniet ved vi mindre om. Det synes at have været dels en salgsorganisation for hele den københavnske klædefabrikation, og dels bestyrede det mere direkte produktionen på det kongelige »vantmageri« med tilhørende farveri og valkemølle, som blev overladt til kompagniet. Det menes grundlagt i 1620, skønt kongen først 9. juni 1621 bekræftede overenskomsten mellem vantmagerne og klædekræmmerne. Hvem disse sidste var, hvad de havde skudt ind og hvordan direktionen udpegedes, fremgår ikke, men i efteråret 1623 benyttes formuleringen »samtlige forvaltere« i en indberetning om, at selskabets kapital og mere til var opbrugt og at en forstrækning på 50.000 daler fra kongen blev nødvendig. Problemet var tydeligvis svigtende afsætning, for samtidig rådede selskabet over lagre af uld og klæde til en værdi af over det dobbelte. Nogen hjælp fik de vel, idet den daværende bogholder Joachim Schumacher i sine optegnelser anfører, at kompagniet overlevede til 1628. Lagrene var da blevet mindsket ved leverancer til staten, oplyser de »fordums Klædekompagni partcipanter« i 1641; de specificeres her som Simon Surbeck, Thomas Lorck, Verner Klauman, Steffen Rode m.fl.

Silkekompagniet var i 1624 for så vidt nyt som det silkeværk, kongen fire år tidligere havde indrettet i 28 nybyggede »boder« i Silkegade, helt finansieredes af ham selv. En nederlandsk silkevæver, Karel Thijssen, blev sat i spidsen for et antal – ligeledes udenlandske – håndværksmestre, som modtog løn i forhold til mængden af leveret silkedamask. Da afsætningen imidlertid ikke kunne følge med den betydelige produktion, og varerne trods den høje kvalitet hobe sig op, lykkedes det i efteråret 1623 for kongen at få et privat konsortium til at overtage driften. Af dets medlemmer navngives fem, Johan de Willem, Johan og Jørgen Bøcker v. Delden, Lorens Meulengracht og Thijssen, men det stod dem frit for at optage »medinteresserede«. Heller ikke disse kunne gøre værket rentabelt, og kongen måtte derfor i 1626 lade værket likvidere mod at overtage lageret. Willem forsøgte på egen hånd at videreføre produktionen med de 8-10 bedste mestre, men allerede i 1627 stod Silkeboderne tomme.

Alene det Islandske Kompagni viste altså nogen levedygtighed, men Christian 4.s ideer var i og for sig sunde nok. Han satte blot for meget i gang i forhold til den disponible »risikovillige« kapital, og han og lederne savnede den nødvendige erfaring i at afsætte de højt specialiserede produkter. Hvordan skulle man gøre befolkningen opmærksom på hvad man havde at tilbyde dem, når det at udsprede nyheder om sortimentet endnu bød på så mange problemer?



Postvæsenet

Ledelse og struktur

Forordning

Om

Post-Budde.

W Christian
den Fierde / med Guds
Raade / Danmarks /
Norgis / Wendis oc
Gottis Konning Her-
tug vdi Slesvig / Hol-

sten / Stormarn oc Dithmerken / Bressue
vdi Oldenborg oc Delmenhorst etc. Gior-
re alle Bitterligt / at efter som Wi Naadigst
for gaat anseet haffuer / *Ordinarie*
Budde offuer alt Vort Rige Danmark
at anrette / Da haffuer Wi derforre erac-
tet at være fornøden / forbe^{de}: Budde oc
deris Bress-Pendinge belangende / en
huer til efterretning denne Vortis For-
ordning at lade vdgaa / huor efter alle
oc huer vedkommer / sig haffuer at rette oc
forholde. Giffuet paa Vort Slot Kiøben-
haffn den 24. Decembris / Aar 1624.

Christian 4.s postvæsen 1625-1645

Der var ikke mange dage at løbe på efter afslutningen af arbejdet med forordningen, når postbudene var bestemt til at afløse deres fyrede kolleger fra kancellierne allerede 1. januar 1625. Blot to dage før den historiske 24. december havde borgmestre og råd i København fået ordre om at udpege de fire tilsynsborgere fra kompagnierne, og først 31. januar 1625 fik lensmændene over hele riget ordre til at lade forordningen forkynde for postvæsenets publikum.¹ Samtidig fik de pålæg om at sørge for de faciliteter, byerne skulle stille til rådighed. Hvis budene kom i sving fra den fastsatte dato, er de mange steder blevet modtaget som et ukendt folkefærd; ingen posthuse eller »logementer« var parat, og selvagt har der kun været få private breve at ekspedere.

Alligevel ser det ud, som om det lykkedes at få i hvert fald nogle af ruterne i gang, om ikke straks så dog ret hurtigt. I oktober 1632 meddelte postbud Oluf Poulsen, »at jeg på otte års tid har tjent for ret postbud« på Helsingørruten, dvs. fra postvæsenets start. Når de regeringsbude, som i 1624 passerede Odense knap 40 gange, glimrer ved deres næsten totale fravær året efter, må også Hamburgposten være kommet tidligt i gang, og det attesteres da også af agent Anders Svenssons depecher. Blandt de få positive vidnesbyrd, vi har om postgangen i 1625, finder vi her følgende to bemærkninger: 14. marts meldte han, at Leonard von Sorgens tyske post var blevet syg på vejen til København. »Har derfor sendt mig brevene med en Københavns post, som også kom fra Hamburg«, hed det videre med tilføjelsen, »må derfor sende mit eget bud dermed til Markaryd. Thi jeg betror ikke brevene i nogen fremmedes hænder«. Og 2. maj lod han sine foresatte vide, at »disse breve er mig i aftes, sendt (to timer efter jeg havde aflærdiget posten til grænsen) med en Københavns ordinær post, fra Leonard van Sorgen til hænde kommet«. Eftersom det blev skrevet i Helsingør en mandag, ankom postbudet – Oluf Poulsen? – altså søndag aften. I øvrigt havde det førstnævnte bud på Hamburg-ruten mødt Christian 4., som var på vej til Segeberg i Holsten (hvortil han ankom 10. marts), så kongen har med tilfredshed kunnet konstatere, at posten gik.²

Modsat kan det dog konstateres, at lensmanden i Odense endnu i slutningen af juni fandt det nødvendigt at fremsende en

Forsiden af en afudgaverne af Christian 4.s Forordning Om Post-Budde. Hæftet er på 16 sider.

betænkning til kansleren »ved nærværende ilende bud«, som næppe må forveksles med et ordinært postbud. Kort tid efter fik kansleren brev fra Skåne, hvori den stedlige krigskommissær beklagede sig over, at »det er os en besværlig handel at få bud over til dig eller op ad landet«, og bad kansleren sørge for en »ordinans ved hvad midler, vores breve og bude kunne afsted komme«. Heller ikke de jyske ruter var blevet etableret på denne tid, skønt en opsang fra juni 1625 kunne tolkes i den retning – hvormed senere – og Københavns postmester, Peder Kolding, fik ikke sin første årsløn udbetalt før end 4. oktober 1626. Derfor kunne han nok være tiltrådt mere end et år forinden, men bevises kan det ikke.³

Når det trods den snævre tidsfrist kunne lade sig gøre at få i det mindste nogle af forordningens ideer realiseret, hænger det vel dels sammen med, at én eller flere af de fremtidige ledere allerede var ganske godt inde i billedet fra engang i efteråret 1624, og at det ikke bød på de helt store problemer at finde emner til de nye stillinger i postvæsenet. Oluf Poulsen var ganske vist en helt »ny« mand, hvis forudsætninger vi ikke kender, men vender vi os mod et par af de øvrige postbude, der er navngivet i kilderne, nemlig de to på den sydsjællandske rute, finder vi, at de hed Moritz Christoffersen og Thomas Christensen Kalundborg. Den første havde været »fodbud« i Danske Kancelli i 5½ år og den anden kom fra Tyske Kancelli, hvor han havde været ansat i knap 3 år. At de er gengangere, fremgår alene af navnene, der er tilpas karakteristiske for disse to. Desuden attesterer *postbud* Moritz Christoffersen i 1632, at mens han ni år forinden var »affærdiget til fremmede steder med Kongelig Majestæts breve« – altså som kancellibud – stak konen af fra ham med samt hans opsparede midler. Først i 1645 kunne han trække sig tilbage fra den slidsomme rejsetjeneste.

Hvor mange kancellibude, der således fortsatte karrieren inden for den nye organisation, kan ikke afgøres, men i hvert fald Morten Lauridsen og Hans From (afskediget fra Tyske Kancelli i 1619) blev også nu eller senere postbude. Derimod fik i juni 1625 gamle Niels Madsen, »der i nogen tid« – nemlig godt 22 år – havde »tjent kongen som dansk kancellibud, men nu på grund af den ny forordning om postbudene er blevet forløvet [afskediget] af sin bestilling«, ikke genansættelse, men i stedet kongens bevilling på at være fritaget for skat af det, som han og konen kunne tjene »ved deres hænders arbejde«. Det kunne altså også hænde et fodbud.⁴

Der er intet overraskende i hovedtendensen, for disse folk havde erfaringen, men helt uproblematisk forløb den lempelige over-

gang fra det gamle til det nye system ikke. Den var sikkert med til at præge postvæsenets hverdag i de første tyve år, hvis hovedlinier skal trækkes op i det følgende. De forsømmelser i omtalen af postale enkeltheder, især vedrørende portobestemmelserne, som vi herved gør os skyldige i, skal der rådes bod på i senere kapitler.

Købmandsledelsen

Såvel i forordningen som i missivet til Københavns borgmestre hedder det, at disse skulle udnævne fire borgere til at have »indsende« eller »opsyn med posterne og budene over alt [i] riget«. Bortset fra, at de skulle hentes i de fire omtalte kompagnier, var valget frit, og kongen forbeholdt sig end ikke ret til at godkende dem. Ejendommeligt nok kan kun identiteten af den ene fastslås med fuld sikkerhed. Det drejer sig om rådmand *Jørgen Danielsen*, som havde været købmand og foged på Bessastaðir på Island, inden han omkring 1620 kom til København som toldforpagter og meddirektør i det islandske handelskompagni. Borgerrepræsentant var han blevet i 1622, og syv år senere avancerede han til borgmester. Efter sin »nu moxen på 3 års tid lange kontinuerlige sygdom« døde han 4. juni 1638.

Skønt de øvrige tre købmænd først findes navngivet i et kongebrev af 23. marts 1635, er der intet i vejen for, at også de hører til de oprindeligt udnævnte. Da de tydeligvis overlod hele det praktiske arbejde til Danielsen og nærmest sad til pynt, var der nemlig ingen grund til at skride til nyvalg i perioden i tilfælde af vakance. *Johan Braem*, der var født i Hamburg i 1595 og døde 1. januar 1646, var især kendt som hvalfangstreder og direktør i Grønlandske kompagni, men var blandt meget andet også direktør – »bewindthebber« – i det ostindiske kompagni. *Verner Klauman* kom et par og tyve år gammel til København fra hertugdømmet Lüneburg omkring 1595 og døde her 2. marts 1640. Han blandede sig som de andre såvel i Islandshandelen som i den ostindiske, men fik i en kende højere grad tillidshverv som fattigforstander, kirkevæрге og som nævnt tilsynsborger ved Børnehuset. Forbindelsen til Klædekompagniet dokumenteres i et regnskabsnotat af 1. august 1624, hvorefter han og en medforvalter betaltes for leverancer til kongens klædekammer.

Dermed skulle *Johan Eltersen* repræsentere Silkekompagniet. Der er imidlertid intet, der tyder på, at en sådan forbindelse eksisterede, og i hvert fald er det sikkert, at han ikke indtog nogen fremtrædende plads i det konsortium, som overtog værket i 1624.

Han, der var indvandret fra Nederlandene ca. 1615 og døde i 1652, beskæftigede sig i 1620'erne mest med forhandling af huder, læder, skind og diverse grovvarer, og først i 30'erne gik han for alvor over til især at drive industri. Da var silkevæveriet dog forlængst ophørt; det er som farver og papirfabrikant, han kendes. Om silkeproducenterne fuldt berettiget har set så pessimistisk på deres eget foretagendes fremtid, at de derfor afslog at deltage i postledelsen, eller om én af dem siden blev afløst af Ettersen, kan ikke afgøres.⁵

Bortset fra det naturlige »interne« behov for at kunne præsentere postvæsenets første ledelse ved navn har vores interesse for de fire købmænds identitet to årsager. For det første kunne det formodes, at deres respektive stillinger i den københavnske monopolhandel i nogen grad afslørede dennes forventninger til nytten af at få en postorganisation stablet på benene. Ikke helt uventet finder vi da – om vi ellers tør lægge vægt på de ikke meget fyldige oplysninger, vi har herom – at kun handelselskaberne lod sig repræsentere ved medlemmer med central placering i ledelsen.

For det andet savner vi i høj grad en entydig præcisering af købmændenes virkelige kompetence, specielt i forhold til statsmagten. De fik ikke kongelig bestalling, og der synes heller ikke at eksistere noget signeret brev fra dem til lokale myndigheder. Kancelliet modtog kun et par notater, som ganske vist i flere henseender er yderst værdifulde, men som ikke blev forsynet med underskrifter. Det er nok altsammen udtryk for, at de fik relativt frie hænder til selv at bestemme omfanget af deres arbejdsindsats i postvæsenets tjeneste. Forvalterne lod, som allerede antydte, hele arbejdet udføre af en enkelt købmand, først Jørgen Danielsen og efter hans død Johan Braem. Da kongen den 27. oktober 1636 som en konsekvens heraf lod antallet indskrænke til to, sad de ordren fuldstændigt overhørig. Skønt Klauman og Braem herefter skulle »forestå bestillingen« og tilsammen »have indseende dermed«, fortsatte Danielsen uanfægtet og med kancelliets fulde accept at stå i spidsen for postvæsenet.⁶

Tilsyn med postmestre og bude

Mens købmændenes myndighed i forholdet til Københavns magistrat og – i behageligt større afstand – kongen, en eventuel statholder og kansleren, kun tilkendegives utydeligt, kommer deres ansvar og opgaver som *postforvaltere* adskilligt klarere til syne, såvel i de kancelliordrer, der ikke straks skrottedes, som i selve postforordningen. I befalingerne fra 1635 og 1636, som er det

nærmeste, vi kommer de efterlyste bestallinger, hed det, at de skulle sørge for, at postbudene gik »deres visse tider« og »passerer fra og gennem hvert sted, som I vide tjenligst at være og agter at forsvare«. Ud over at berøre de økonomiske mellemværender lod det seneste missive dem desuden vide, at når de fandt »nogen forseelse«, skulle de omgående afhjælpe den eller advare regeringen derom. Det er i begge tilfælde variationer over temaet fra forordningens åbningsparagraf: »Hvilke fire købmænd med postmestrene, bude og posterne skulle have indseende, at de holdes ved lige, lønnes og tilholdes at gøre, hvis ret er. Samme købmænd skulle også afsætte de bude, som forsømmelige findes, og andre igen tilordne«.

Allerførst skulle de fire postforvaltere dog udføre det arbejde, der blev pålagt dem i forordningens slutparagraf, det vil sige gøre anordning om »postmestrenes og budenes forhold, antal og løn, derforuden også deres kaution, såvidt den kan have, så og ed; i lige måde hvor snart budene deres rejse skulle ende, hvor længe de må fortøve, hvile og ligge stille, så og hvad videre vej de skulle gå, item på hvad dag, de igennem hver by skulle forrejse, så og hvad dag og time, de skulle være færdig at afgå«. Om forvalterne efterlevede kravet, er som tidligere omtalt uvist. Imidlertid foreligger der i hvert fald antydninger af deres ideer i ordinansen, som ganske vist ikke nødvendigvis fulgtes, men som dog – netop fordi den synes udformet af en af de kommende ledere – er værd at kombinere med forordningen i den sølgende gennemgang af hovedtrækkene i Christian 4.s postvæsen af 1624.

Af virkelige postmestre skulle der være to, en i København og en i Kolding. Kravene til dem var temmelig beskedne i købmændenes oplæg. En fornuftig og beskeden mand, som kunne læse og skrive, »så vidt dette værk og bestilling erfordrer« – det var det hele, bortset fra, at i alt fald københavneren skulle bo et bekvemt sted i byen, for her skulle posthuset indrettes. I kancelliet skønnedes det dog nok så væsentligt at få understreget, at postmesteren måtte være ædru og flittig, og skønt man gik med til, at han brugte sin bolig til formålet, barslede man med den ganske originale ide, at der på Børsen kunne indrettes et posthus med åbningstider 9-10 og 15-16 dagligt. Vel er det tænkeligt, at det skete af hensyn til de handlende for at lokke dem til at bruge såvel postvæsenet som den splinternye børs, men det må ikke glemmes, at bygningen lå et stenkast fra kancellihuset. Her var der næppe plads til den nye institution, men behovet for den daglige kontakt mellem kancelli og postvæsen var til gengæld så stort, at det alene kunne være årsagen til ordningen. Det fremgår måske også af, at ikke Børsen, men kun postmesterboligen skulle forsynes med skilt

– »en hvid hest med en blå rytter på« – for at budene, som postforvalterne udtrykte det, »kan vide ham at finde, straks når de til byen ankommer, og sig hos ham angive«. Postvæsenets publikum tog hverken de eller kansleren hensyn til i formuleringen.

Også Koldings postmester, som forordningen i øvrigt ikke omtaler nærmere, måtte efter købmændenes mening være en »fornuftig« mand. Omvendt var det kun i kancelliet, man stillede krav til de logiværter, som bystyret udpegede i købstæderne, der berørtes af rutenettet; det skulle være »en god, ædru og flittig dannemand«. Kansleren har åbenbart ikke haft for høje tanker om mådeholdet, når det gjaldt de jævne borgeres forhold til flasken. At de alle skulle kunne skrive, fremgår af de kortfattede ordrer om at holde bog over brevene, der ind- og udleveredes. Fælles for dem var også pligten til over døren til »logementet« at ophænge et skilt med »en hvid løbende hest« – her i øvrigt med begrundelsen, at »man kan vide, hvor budene er at finde for dem, som vil have breve ført med dem« – så i praksis var der ingen forskel af betydning mellem værterne og postmestrene, hvad de kontormæssige opgaver angik.

En særstilling indtog postmestrene i København og Kolding dog ved at have det umiddelbare opsyn med de henholdsvis 11 og 5 postbude, som ekspederedes fra de pågældende byer. Igen må det imidlertid formodes, at pligterne påhvilede hele mellemlaget af »postembedsmænd«, når det gjaldt forbudet mod at »forhindre eller opholde« budene fra at rejse på den dag og det klokkeslet, de skulle af sted. Mere tvivlsomt er det, om man kunne få de ulønnede logiværter til at holde skarpt øje med postbudene, at de ikke omgikkes »utrolig« med brevene og, ifald de fandtes »forsømmelige« i denne eller lignende henseender, da at indberette det til forvalterne, som derpå kunne lade dem afstraffe. Endelig deltes værterne og lokaladministrationen om distribueringen af breve til steder uden for postruterne, hvor man formodentlig i København har overladt alle disse opgaver til postmesteren.

Om forholdet mellem postforvalterne og deres personale bør det sluttelig bemærkes, at mens de fire ledere som nævnt udpegedes uden kongens direkte indgriben, skulle valget af postmester i København foregå efter hans (eller statholderens) råd og med deres bevilling. Alligevel synes først nummer to i rækken at have fået det forordnede bestallingsbrev. Efter den omtalte Peder Koldings død i april-maj 1633 modtog Niels Frandsen kongelig konfirmation på sin ansættelse 22. oktober samme år. For de to sølgende, Iver Jacobsen (1634) og Gert van Oesede, som udnævntes 1639 med virkning fra 1637, gælder det, at de tillige var »børsme-

stre« med pligt til at oppebære leje af boderne, til at åbne og lukke og i øvrigt til at holde opsyn med, at ingen brugte ild i underretagen eller førte »uskikkeligt levned« på stedet. I den forbindelse var »postmesteriet« nærmest en biopgave, og bestallingerne skyldtes særligt kongens engagement i Børsens drift.⁷

Postbetjeningen ifølge forordning og ordinans

Vi har tidligere berørt forordningens rutenet og vist den på et kort over den del af landet, som kongen i denne omgang benådede med et postvæsen (side 75). Men beskrivelsen var ganske kortfattet, og beklageligvis kendes postforvalternes detaljerede planlægning af den tilsigtede betjening af ruterne ikke. De havde dog gjort sig nogle tanker derom, som går noget videre, end hvad forordningen melder. I ordinansen kan man med lidt god vilje allerede nu udskille tre niveauer: hovedruten, sideruterne og lokaldistributionen.

Hovedruten – *Hamburger budene* – gik fra København over Roskilde, Ringsted, Slagelse, Korsør, Nyborg, Odense, Middelfart, Kolding, Haderslev, Flensborg, Slesvig (Gottorp), Rendsborg og Itzehoe til Hamburg – for nu at nævne alle de byer, som forordningen medtager. Vi ved allerede, at budene skulle nyde transport – mod betaling – ved krongodsets bønder og byernes vognmænd, men det nævnes hverken i ordinansen eller i forordningen. Derimod fraveg man i sidste øjeblik løftet til færgemændene i befalingen af 22. november 1624, at de skulle nyde »billig betaling« for »straks, såfremt muligt er«, at føre budene over. I stedet gjaldt nu det almindelige princip, som i ordinansen formuleredes således: »Og får alle budene at føres fri frem og tilbage over færgesteder på samme deres rejse her i riget og efter ingen fortøve, om ellers muligt er at overkomme«. Hvilket gentoges i forordningens paragraf 19, hvor det udvidedes til »alle færgesteder og pramsteder«.

Om antallet af bude og rejser udtalte ordinansen sig i og for sig meget klart. Der skulle være »4 hamburger bude«, hvoraf de to skulle være bosat i København og skiftes til hver anden uge at rejse til Hamburg, og de to andre fra deres bopæl i Hamburg rejse egentlig på København. Men tolkningen af denne bestemmelse byder på en række problemer. Tilsyneladende havde københavnere kun med den udgående post at gøre, mens hamburgererne besørgede alle de breve, der skulle den modsatte vej, ikke blot dem, der opsamledes i Hamburg, men også de jyske breve fra

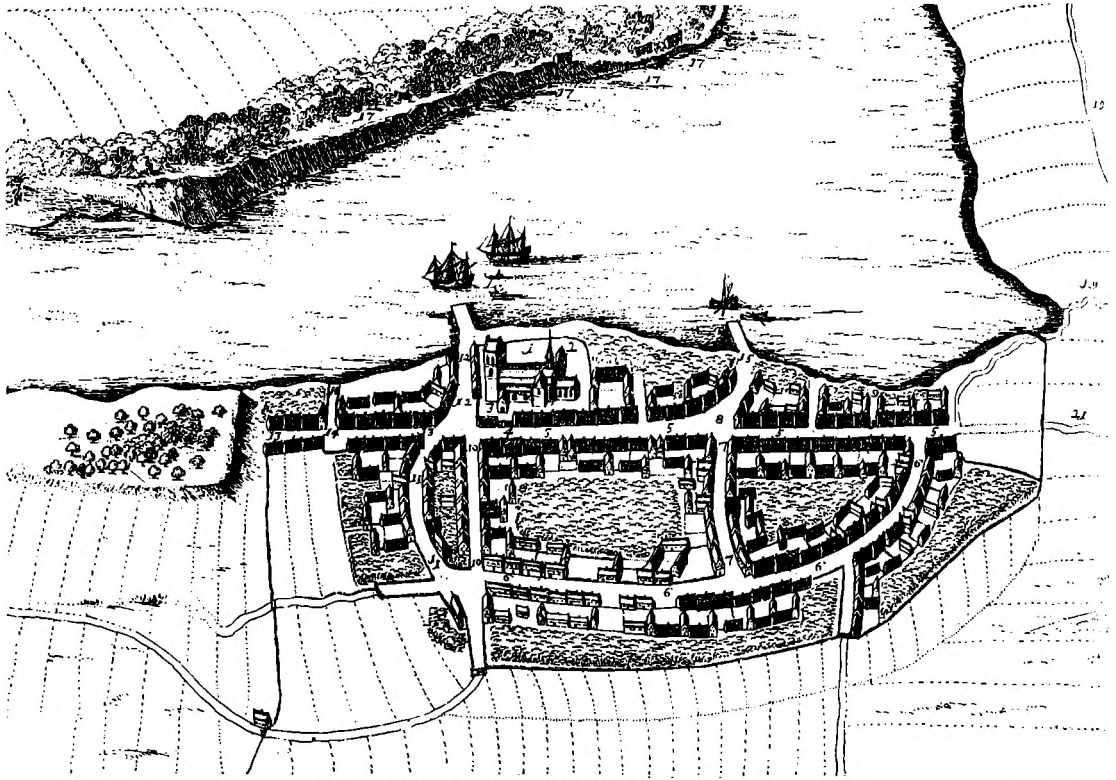
postmesteren i Kolding og den østgående korrespondance fra byerne på rejseruten. Ydermere tales der i et kongebrev af 4. januar 1625 om en (dansk) postmester i Hamburg, som åbenbart havde overopsynet med disse bude, hvorimod de to københavnske sorterede under postforvalterne. Fritz Olsen tolkede dette, som om der fra starten eksisterede et formelt samarbejde med Hamburgs stadsbudvæsen, men det forekommer lidet sandsynligt, blandt andet fordi taksterne for forsendelser af post fra byen blev fastsat af den danske regering, og det ville stadsbudene næppe have kunnet acceptere.⁸

Bortset fra det urimelige i, at to bude konstant skulle rejse den ene vej tomhændede, indeholdt ordinansen imidlertid den selvmodsigelse, at turen skulle »endes« i otte dage – »såfremt de kan komme én dag over bæltet, og ellers det snarest muligt er« – til trods for, at to bude skulle rejse hver uge, »den ene herfra og did og den anden derfra og hid«. Men når en returrejse ikke altid kunne antages at være gennemførlig på mindre end to uger (2 gange »8 dage«) skulle mindstebemandingen faktisk være fire for at opretholde den ugentlige postgang. Dog må det indrømmes, at vi hermed går ud over ordinansens ordlyd, og selv denne udlægning forklarer ikke, hvorfor to af budene skulle bo i Hamburg. I øvrigt tog turen den ene vej i virkeligheden normalt 5-7 dage, så ordinansen var nok lige vel pessimistisk.

Den hamburgske postmester, der ifølge missivet af 1625 skulle have 200 kurantdaler for sin og budenes tjeneste, omtales ikke siden i de danske kilder. Sandsynligvis var der tale om en af de tidligere nævnte kongelige faktorer, brødrene Mores og senere A.B. Berns. I hvert fald har vi påtegninger på et par af Christian 4.s breve, der viser, at faktorerne ekspederede hans breve videre. 8. april 1626 sendte kongen en rapport hjem til kansleren fra Wolfenbüttel, som 15. april – en lørdag – afgik fra Mores i Hamburg, og på en lignende skrivelse fra Northeim af 7. august samme år har brødrene noteret, at den ankom til og afgik fra Hamburg 16. august, som var en onsdag.⁹ Berns' forbindelser med postvæsenet skal senere omtales.

Af sideruter var der otte, fem med udgangspunkt i København og tre fra Kolding. Nævnt i rækkefølge fra øst var der tale om følgende, som alle skulle betjenes af fodbude med bopæl i de to byer, hvorfra de gik:

De blekingske bude færgedes over til Malmø fra København og gik via Lund, Christianstad, Åhus, Sølvitsborg og Rundeby til Christianopol. To bude skulle »komme og gå hver uge«, dvs. én fra hver endestation. I en anden hånd end den, hvormed ordinansen er udfærdiget, tilføjes det kryptisk, at »dersom deres rejse



Overfartsbyen Middelbart, som byen blev tegnet til Resens Atlas i 1670. Da postvæsenet blev etableret fik også denne balt-overfart tildelt pligten til at overføre postbudene gratis, men som det vil fremgå, slap man forholdsvis hurtigt af med byrden. Et par små sørger, hvoraf én netop har lagt fra, beholdt byen dog, men dagligdagen blev mere stille. Fra 1. maj 1648 til samme tid året efter udførte byens to sørger kun 209 rejser.

endes, [må de] ikke længere forbie end 3 nætter og siden fuldende deres rejse, det snarest muligt er«. Er meningen mon den, at dersom de nåede til Christianopol på mindre end fire dage, skulle de ikke ligge og spilde tiden dér, men returnere før den fastlagte afrejsedag?

De hallandske bude gik over Helsingør, Helsingborg, Engelholm, Lavholm, Halmstad og Falkenberg til Varberg. Ruten betjentes ugentlig af to bude, men rejsetiden er ikke stipuleret. I øvrigt findes end ikke antydninger af, at man gjorde sig overvejelser om en eventuel forbindelse fra Varberg gennem Bohuslen til Norge.

Helsingørbudene. Ligesom i kanslerens udkast indtog forbindelsen til Helsingør og den fede toldkiste ved Øresund en særstilling ved at have mere end en postgang om ugen. Ifølge ordinansen dækkedes strækningen af to fodbude, hvoraf »den ene skal gå på København om mandagen og komme igen om onsdagen, den anden skal gå fra Helsingør om tirsdagen og komme did igen om torsdagen og således kontinuere hver tredje dag fra begge steder«. Det ville strengt taget medføre en stadig forskydning af rejsetidspunkterne, men om det var tilsigtet vides ikke. Med Hallandsbu-

dene var antallet af ugentlige forbindelser i hvert fald oppe på tre som i Friis' første forslag.

Kalundborgbudene. Oprindeligt havde ordinansen også opereret med to bude på ruten fra København over Roskilde og Holbæk til Kalundborg, men da det mentes, at turen frem og tilbage kunne foretages inden for en uge, indskrænkedes antallet af bude til én (skønt man glemte at rette tallet i afsnittet om postbudenes løn).

De lollandske bude gik fra København hver mandag gennem Køge, Tryggevejle, Næstved, Vordingborg og Nykøbing, og videre til Maribo og Nakskov. Præstø havde været inkluderet i ordinansen, men byen blev snart slettet og kom ikke med i forordningen, skønt landevejen derigennem synes at have været den mest benyttede på rejser til Falster og Lolland. Da budet skulle kunne »ende sin rejse inden 8 dage i det seneste«, kunne ruten betjenes af to mand.

»De Randers bude« eller *den østjyske rute* betjentes af to bude som ugentlig fra hver sin endestation tilbagelagde rejsen mellem Kolding, Vejle, Horsens, Skanderborg, Århus og Randers.

Den midtjyske rute – de ålborgske bude – gik fra Kolding ad »den vej ad Nørre Snede og igennem Viborg« til Ålborg og retur. Hvert bud kunne gennemtrave ruten på under en uge, mente man, så også hertil krævedes to postbude.

Ribebudet, grundlaget for den senere vestjyske rute, kunne tilbagelægge den korte vej fra Kolding til Ribe over Foldingbro og retur på mindre end en uge, hvorfor man her kunne nøjes med et bud.

Den lokale distribution

Kort sammenfattet regnede ordinansens fædre med post en gang om ugen til alle de danske byer, der efter kunstfærdige udregninger kunne betjenes af 18 postbude – 4 kørende og 14 gående – på 9 postruter eller budkurser. Roskilde og Helsingør havde dog henholdsvis to og tre ugentlige forbindelser til hovedstaden. Der var områder, som med rette kunne føle sig forbigået, således Sydfyn, Vestjylland og Vendsyssel samt dele af Skåne, men det var alligevel efter tidens forhold et ganske ambitiøst mål, man havde sat sig. Sammenlignet med den tids udenlandske postvæsen hævder det sig smukt. Den helt afgørende forskel mellem Christian 4.s system og en moderne søsterorganisation, nemlig at brevene i 1600-tallet kun udbragtes til nærmeste posthus og ikke til adressaten personligt, er nok værd at notere, men kan ikke »trække fra« ved en bedømmelse af forordning og ordinans. Postvæsenet i moderne forstand er en væsentlig nyere opfindelse. Men

Christian 4. havde faktisk foregrebet også dem i bestemmelsen om, at budene skulle aflevere breve ved dørene i de byer, de rejste igennem. Det er imidlertid som allerede bemærket svært at tro, at det fandt sted i større omfang, om overhovedet.

Lagde regeringen ikke sit postnet så finmasket ud, som de, der blev snydt, måske måtte have ønsket, så havde den dog gjort sig nogle forestillinger om, hvordan de postløse byer kunne komme i forbindelse med omverdenen. Hvorvidt postbudene måtte passes op på vejen og medgives breve, tog man ikke stilling til; når den vending forekommer i ordinansens afsnit om Lollandsbudene, at budene skulle »på vejen bestille [dvs. modtage] hvis breve, dem kunne medgives«, gælder dette vistnok kun købstæderne (og Tryggevælde) på vejen. Ejendommeligt er det også, at taksttabellen for samme rute indeholder fællestakst for »alle de lollandske stæder«. Postvæsenet påtog sig dog ikke at bringe breve ud til folk i Nysted og Rødby, og private bude ville næppe finde sig i at skulle rejse gratis fra Maribo dertil.

Mere konkret nævnes det om distributionen af post – især kongelig embedskorrespondance – til steder uden for ruterne, at »breve som i Fyn afsides skal forskikkes, nemlig til Dalum, Hagenskov eller andre steder, skal leveres til landstingsskriveren i Odense og derpå tage hans bevis, hvilken dem straks med første visse budskab skal fort skikke«. Og ganske tilsvarende skulle det midtjyske bud »levere til landstingsskriveren i Viborg, hvis breve afsides er forskrevet«, som ligeledes videresendte dem med »første visse bud«. Der tænkes formodentlig her på tingriderne, som måske ikke fandtes i Vendsyssel, siden forordningen blot melder, at »den egns breve forskikkes« fra Ålborg. Hvordan, blev vendelboernes egen sag. Med de førstnævnte bestemmelser indtrådte landstingsskriverne i øvrigt i postvæsenets tjeneste som en tredje gruppe af »postmestre« og med et honorar på 10 daler årligt til »en tjener med at lønne«. Samme beløb fik byskriveren i Randers straks løfte om, uden at årsagen oplyses.¹⁰

Af takstbestemmelserne, som vi kommer nærmere ind på i et senere kapitel, fremgår, at man kunne sende såvel »enkelte« og »dobbelte« breve som »paketter« med posten, mens det vage udtryk »og andre varer« alene benyttes i forbindelse med budene på Hamburg, hvilket naturligvis skyldtes, at kun de var kørende. Hvori sådanne »andre varer« kunne bestå – såvel som takst- og vægtgrænser – overlader forordningen ganske til postfolkernes for-godtbefindende. Et fornøjeligt eksempel på en utraditionel postforsendelse findes i et af Christian 4.s breve fra Holsten, sommeren 1643. Corfitz Ulfeldt får da befaling om, at »når posten går hid, da skal ham altid medgives en bimpel med Brøyhan« (bry-

han, en tysk ølsort), men han skulle endelig sørge for, at den blev »indsvøbt i et klæde, så han [dvs. postbudet] ikke ved, hvad det er.«¹¹

Postforvalternes autoritetsproblemer

I ordinansen – men meget karakteristisk ikke i forordningen – formanedes det flere gange, at budene skulle rejse, »hvad heller de får breve nok med dem eller ikke«, eller mere udførligt (om de jyske bude): »Hvilke forskrevne bude altid skal rejse vinter og sommer, hvad heller de får breve eller ikke, uden al undskyldning, når de af postmesteren tilsiges«. Men om de præcise ankomst- og afgangstidspunkter får vi intet at vide. Årsagen tør måske være den enkle, at postforvalterne hurtigt fik besvær med at gøre deres kompetence gældende over for et budkorps, som – med kansleren i ryggen – rejste, når der var breve nok, underforstået fra kancelliets skrivestue. I hvert fald viste det sig snart, at de fik problemer med at få andre af forordningens bestemmelser efterlevet.

Umiddelbart efter starten på værket kunne forvalterne ganske vist trække på regeringens autoritet. Kongen underskrev beredvilligt en række ordrer til lens- og byadministrationerne om at bistå forvalterne med at udpege »dygtige logementer« til budene, og i en speciel befaling til lensmanden på Koldinghus nævnes det, at han sammen med borgmestrene og rådet skulle udpege en ædruelig postmester og fem fødbude. Der skulle snarest, hed det den 31. januar 1625, sendes ham og bystyret nærmere anordning fra de fire postforvaltere i København om, »hvorledes budene skal forholde sig med deres rejser«. Og da det åbenbart ikke hjalp, idet kongen havde erfaret, »at de forordnede postbude ikke går rigtig på deres tider« – de gik nemlig slet ikke – pålagdes det lensmanden den 23. juni at give budene tilhold om uden forsømmelser at gå efter planen.¹² Men selv Christian 4. måtte bøje sig for det adstadige tempo, hvormed man ikke blot i Jylland, men over hele landet efterlevede hans forordninger. En af forvalterne, sandsynligvis Jørgen Danielsen, måtte i sommeren 1626 konstatere følgende mangler ved det nye postvæsen, som kansler Friis anmodedes om »gunstig [at] ville ihukomme« Hans Majestæt:

1. Kun i Christianstad – af alle landets byer – havde man udpeget et »logement«, udhængt postskilt og ladet forbud udgå til vognmændene mod at befordre breve. Andre steder var »de, som råder i stæderne, ... fast uvillige dertil«.

2. I Kolding var godt nok udnævnt en postmester, men ingen postbude var antaget, og »ikke vil heller lensmanden sådant befordre uden Kongelig Majestæts egen specielle befaling« – var den fra året før mon gået tabt i posten?
3. Færgemændene ville ikke overføre postbudene gratis og med den fornødne hast.
4. Befordringen på hovedruten lod meget tilbage at ønske, så man bad om bevilling til, at vognmændene i købstæderne måtte få ordre om at transportere budene formedelst et gebyr på 16 skilling pr. mil om sommeren og 20 om vinteren.
5. I Malmø havde den uskik bredt sig, at folk i stedet for at levere posten til budet, når han rejste til København, lod færgemændene sejle den over.
6. Og endelig bad forvalterne om, »at Kongelig Majestæts breve måtte udgå til købstæderne om penge til budene at lønne«.

Det var i al sin ynke, hvad der indtil nu var udrettet. Dog med det forbehold, at hvad notatet udelader, formodentlig var nogenlunde i orden. Med andre ord var hovedruten og de fem østdanske sideruter etableret og budene i sving, selvom de manglede logiværter til at tage sig af posten, de havde med. Men alligevel skinner det tydeligt igennem, at postledelsen i høj grad savnede virkelig autoritet over for en genstridig lokaladministration.

De fik da også det svar, de ønskede sig. Nemlig en række befalinger fra prins Christian (i kongens fravær) til alle de berørte instanser om snarest at bringe forholdene i orden.¹³ Fra disse – af 1. august 1626 – som vedrører alle klagepunkterne med undtagelse af det inferiorer nummer 5 – er der især grund til at hæfte sig ved nummer 4 om befordringen. I mange fremstillinger af postvæsenets historie hævdes det nemlig, at transporten af hamburgerbudene nu blev »overdraget« vognmændene, hvor det oprindeligt havde været kronens bønder, der skulle befordre dem. Misforståelsen – for det er der givetvis tale om – skyldes formentlig, at disse sidste alene nævnes i missivet af 22. november 1624. Imidlertid kunne det dengang, især i lyset af ægtreformen, være usikkert, om man kunne forlange, at bønderne, selv mod betaling, kørte for posten, men det fik de så ordre om. Naturligvis kunne man til enhver tid betale en vognmand for en køretur – det var jo det, de levede af!

Prinsens såkaldte bevilling i 1626 kom, fordi den forlangte og påbudte takst for posttransporter til dels lå under den, der gjaldt ifølge transportforordningen af 1615 (nemlig 16 og 24 skilling sommer og vinter). Desuden gentoges det, at færgerne skulle overføre budene gratis, men som kompensation for løntrykket i



Den udvalgte prins ville have brudt kongerækkens system ved at efterfølge sin far, Christian 4., som kong Christian 5., hvis ikke han var død året før (1647). En kort tid nåede han dog at regere forholdsvis selvstændigt, nemlig mens kongen sloges i Nordtyskland. Under navn af Christian (5.) sørgede han bl.a. for, at postvæsenet fik sine oremærkede bidrag, og i øvrigt interesserede han sig nok så meget for væsenet som faderen. På Karel van Manders maleri fra 1642 ses han sammen med sin hustru, Magdalene Sibylla, som han havde fået ved et bryllup otte år tidligere – »Det store bilager«, Danmarkshistoriens største i sin art. Yderst til højre bukker en mand, som måske er maleren selv, for parret.

den gode sags tjeneste lovedes først vognmændene og færgefolkene hel eller delvis skattefritagelse, og dernæst lod man de købstæder, som af denne grund mistede skatteindtægter, slippe med et lavere bidrag til postbudenes lønning. Det var just dette, det sidste punkt på forvalternes notat, som var missivernes virkelige ærinde.

Postpersonalets lønninger

Det centrale spørgsmål om, hvad postvæsenets personale skulle have i løn, og i det hele taget, hvad driften ville komme til at koste, blev også overladt forvalterne. Vi kan også følge deres overvejelser et stykke ad vejen, dels i ordinansen og dels i et overslag, der er skrevet af den samme, som stod bag indberetningen i 1626. Afsnittet om de påtænkte gager i førstnævnte dokument er dog ufuldstændigt, da det kun gælder de københavnske postfolk, hvor postmesteren tiltænkte 160 kurantdaler, mens budene skulle lønnes med 56-80 daler årligt. Den anden beregning – igen udateret, men sandsynligvis foretaget umiddelbart efter

posttjenestens start – omfatter alle ansatte med undtagelse af de tre i Hamburg, postmesteren og de to bude. Man havde nu øget den københavnske postmesters løn til 200 daler. Hans kollega i Kolding skulle have 100 og de tre skrivere i Randers, Viborg og Odense som nævnt hver 10 daler. Modsat blev postbudenes gager reduceret til mellem 50 og 70 daler årligt, mindst til de 5 jyske og Hamburg- samt Helsingørbudene, 60 daler til Kalundborgbudet og maksimumbeløbet til de øvrige seks. Den samlede lønsum blev herefter 1260 daler.¹⁴

Andre udgifter kalkulerede man ikke med i notatet, men når det alligevel betragtedes som nødvendigt, at det offentlige trådte til med et årligt tilskud på 1438 daler, tyder det på, at ophavs-mændene dog var klar over, at der løb andre udgifter på. For den post på udgiftsoverslaget, som de slet ikke tog hensyn til, udgifterne til Hamburgbudenes transport, må have overstegit differencen på de 178 daler med skønsmæssigt 1200 daler! De 30 årlige sommerrejser og 22 vinterrejser til Hamburg og retur, beregnet til 60 mil hver vej, ville nemlig koste cirka 1380 daler. Har de gode købmænd overset den detalje? Eller har de regnet med, at porto-indtægterne kunne dække disse omkostninger? Vi ved det ikke, og i ingen af brevene fra den følgende tid, der vedrører driftsregnskabet, berøres dette punkt med en stavelse. I det hele taget er spørgsmålet om provenuet af brevporto en et område, som vi kun kan danne os meget uklare forestillinger om. Da det imidlertid ikke fik nogen som helst indflydelse på forhandlingerne imellem postledelsen og regeringen, skal det foreløbig forbigås.

Men sagen har interesse i denne forbindelse, for så vidt som den giver os anledning til at drøfte problemet om postvæsenets statsretlige stilling. Havde forvalterne ikke været udpeget blandt hovedstadens handlende, ville vi vel uden tøven have kaldt foretagendet for statsdrevet, men det går næppe heller an på grund af ledelsen at kalde det privat. I så fald skulle et eventuelt overskud af virksomheden tilfalde købmændene, som modsat måtte dække tabene, hvis indtægterne ikke slog til. Hvem nettofortjenesten skulle tilfalde, forekom dog nok at være af så uhyre teoretisk betydning, at man ikke fandt det værd at spille papir på. Omvendt førte overvejelserne om underskuddet heller ikke på forhånd til andet, end at det lå i luften – jævnfør Friis' udkast – at købstæderne måtte træde til.

Dermed ville institutionens private karakter ikke nødvendigvis gå tabt, men man kunne i det mindste have ventet, at regeringen samtidig ville søge at begrænse den private ledelses profitmuligheder. Det skete imidlertid ikke, og konklusionen må da snarest blive den, at Christian 4. har ment at turde pålægge købmændene

hvervet som ledere af statsvirksomheden som en art borgerligt ombud. Det er tidligere bemærket, at han gjorde det samme i andre forbindelser (Børnehuset mv.), men for postledelsens vedkommende spiller det tillige ind, at de var repræsentanter for kompagnierne. Med de betydelige midler, kongen havde ydet, var købmændene i forvejen bestyrere i halvoffentlige foretagender, som i alt fald for en tid kunne gøre regning på kongelig kapital, når den trængtes.

Det første udspil på det driftsøkonomiske område – ordningen med en lønnet postmester i Hamburg af 4. januar 1625 – kunne dog nok tolkes i retning af, at kongen ville vaske sine hænder og holde sig uden for alt videre engagement i postvæsenets økonomi.¹⁵ Når det yderligere blev fremhævet i ordren til rentemestrene, at statstilskuddet på 400 kurantdaler blev givet på betingelse af, at hans breve førtes »frit gennem landet«, kunne det tale endnu stærkere for den opfattelse, at driften var privat. Dette indtryk kan blot ikke blive mere end midlertidigt. Der var ikke knyttet betingelser til noget senere offentligt tilskud. Og ret beset var modydelsen kun formel. Den skal ses i lyset af at, kongens og kancelliets post altid havde nydt »gratis« befordring, blot mod løn til et antal kancellibude i stedet for nu et kontant bidrag til postbudenes gager. Som i øvrigt var særdeles rundhåndet i betragtning af, at de 14-16 kancellibude hver havde fået seks rigsdaler om året.

Helt så generøst, som postforvalterne havde håbet, var bidraget imidlertid ikke. I det nævnte overslag opererede man nemlig med et tilskud på 500 daler fra »Kongelig Majestæt«, og udarbejdelsen må derfor ligge før 4. januar 1625. Da de resterende 938 daler (942 ifølge overslaget) skulle ydes af de fire kompagnier og af et bredt udsnit af kongerigets købstæder, bliver det klart, at ledelsen på forhånd havde tænkt sig, at postvæsenet i alt væsentligt skulle finansieres af det offentlige. Tabel 2 side 182 viser med hvor meget. Dog skal det retfærdigvis tilføjes, at kompagnierne altså ville skænke 140 daler til det gode formål, men som sagt, havde de lavvande i kasserne, regnede de med hjælp fra oven.

Sandsynligvis er overslaget indgået til kancelliet umiddelbart efter affattelsen med det resultat, at kongen – udover løftet om de 400 daler – har bemyndiget forvalterne til at opkræve bidragene fra de respektive byøvrigheder. Hvorvidt de prøvede sig frem på egen hånd, kan ikke afgøres med sikkerhed, men som vi straks skal se, tyder meget på det. Resultatet har imidlertid været yderst nedslående. Hele den forkludrede sammenblanding af offentlig og privat virksomhed og postforvalternes mangel på autoritet åbenbares med pinlig tydelighed. For hvad brød magistraterne

sig om breve med krav om betaling til et væsen, som de måske endnu ikke havde hørt om, når de kom fra fire tillældige købmænd og ikke fra det kongelige Danske Kancelli, endsige kongen selv?

Købstædernes offervilje

Der var ingen vej udenom. Postforvalternes henvendelse til regeringen om hjælp i 1626 måtte som sjette, sidste og væsentligste punkt have ønsket med om officielle ordrer til byerne om bidrag. Det blev også imødekommet i missiverne af 1. august, som dog reviderede beløbene for en række købstæder (se tabellen) og fjernede det helt for det hedengangne silkekompagni samt – af uransagelige årsager – for byen Randers. Sammenlagt kunne postvæsenet kun gøre regning på 1205 daler årligt mod de attråede 1438, og for disse penge skulle de endda betale de to hamburgske bude 60 daler foruden lønningerne til det danske personale. Alt i alt kunne de imødesee et underskud på 115 daler, stadigvæk uden at tage befodringsudgifterne i betragtning.

Kanslerens formuleringer i disse skattebreve indeholder med god vilje en antydning af, at købmændene virkelig selv havde forsøgt at pålægge byerne at betale. Prinsen, i hvis mund ordrerne lægges, meddeler nemlig indledningsvis, at »Hans kongelige Majestæt har nådigst anordnet postbude her i riget at skal holdes, hvilke til at underholde købstæderne samtlig *ad advenant* [egl. à l'avenant, dvs. efter omstændighederne] skal kontribuere«. Da »samme bude nu fast på to års tid har været i tjenesten og endnu ingen løn bekommet«, skulle byerne »uden forhaling« fremsende beløbene til henholdsvis postforvalterne (øst for Storebælt), lensmanden på Koldinghus (Jylland) og borgmestrene i Odense (Fyn; bidragene skulle først videresendes til forvalterne, men efter 1627 til lensmanden i Kolding).¹⁶ Det formanende tonefald skyldes måske blot, at et sådant nu engang hørte sig til, men det kan også have med den ældre korrespondance at gøre, og i hvert fald blev det siden klart, at påbudet gjaldt med tilbagevirkende kraft til 1. januar 1625. Undtagen i Jylland, hvor man slap for bidragene til postvæsenet for tiden frem til Mortensdag 1626.

Ifølge befalingen skulle byerne og kompagnierne omgående indbetale taksten for et helt år, og derefter forfaldt beløbet halvårligt. Men tilføjelsen om de løbende bidrag trængte ikke helt igennem. Kæmneren i Køge reagerede således forholdsvis hurtigt, hvad beløbet for det første år angik. Den 1. september hyrede han formedelst seks mark en lokal vognmand og mødte samme dag op

Tabel 2: Kongens, kompagniernes og købstædernes bidrag til postvæsenet 1625-1633

Kurantdaler (a 8o skilling)	Forslag 1625	Missive 1626	Missive 1633	Missive 1635 ¹	Kurantdaler (a 8o skilling)	Forslag 1625	Missive 1626	Missive 1633	Missive 1635 ¹
Kongen	500	400	400	400	Thisted	4	4	4	8
København	100	80	100	309	Nykøbing M	5	5	5	7
Silkekompagniet	40	—	—	—	Ålborg	70	70	60	32
Klædekompagniet	20	20	—	—	Viborg	16	20	16	13
Islandske Kompagni	50	50	50	—	Skive	—	—	2	3
Ostindiske Kompagni	30	30	—	—	Randers	24	—	24	16
Helsingør	25	15	20	20	Hobro	—	—	2	3
Slangerup	8	8	8 ²	8	Mariager	—	—	2	5
Roskilde	5	5	8	11	Grenå	—	—	2	2
Køge	30	30	30	22	Ebeltoft	—	—	2	3
Holbæk	15	15	15	15	Århus	24	24	24	14
Kalundborg	15	15	15	11	Horsens	20	20	20	11
Nykøbing S	—	—	4	3	Skanderborg	—	—	—	—
Ringsted	—	—	—	3	Vejle	15	15	10	7
Slagelse	20	12	20	15	Kolding	24	16	20	11
Korsør	—	—	0	5	Ringkøbing	5	5	5	10
Skælskør	10	10	10	8	Holstebro	—	—	4	7
Præstø	—	—	2	2	Lemvig	5	5	5	8
Store Heddinge	—	—	—	3	Ribe	50	50	50	27
Næstved	25	25	25	16	Varde	4	4	4	9
Vordingborg	5	5	8	5	Malmø	30	25	30	27
Stege	—	—	—	3	Skanør	—	—	—	1
Bornholm (4 kbst.)	—	—	—	13	Ystad	25	25	25	15
Maribo	10	10	16	9	Lund	10	10	10	8
Nakskov	50	50	40	20	Landskrone	10	8	10	7
Sakskøbing	—	—	4	3	Helsingborg	—	—	0	11
Rødby	—	—	—	—	Christianstad	5	5	5	—
Nysted	—	—	10	6	Åhus	—	—	—	—
Nykøbing F	—	—	20	11	Simmershavn	—	—	—	3
Stubbekøbing	—	—	10	8	Engelholm	—	—	—	—
Odense	50	25	50	30	Christianopel	—	—	2	—
Kerteminde	8	8	8	7	Rundeby	10	10	10	9
Bogense	8	8	8	5	Sølvitsborg	5	5	6	5
Assens	12	12	12	9	Halmstad	8	8	8	—
Middelfart	—	—	4	6	Lavholm	5	5	5	—
Svendborg	15	20	15	9	Falkenberg	—	—	2	3
Fåborg	—	—	6	5	Varberg	7	7	8	—
Nyborg	—	—	0	9	Kongsbak	—	—	—	3
Rudkøbing	—	—	—	8	Visby, Gotland	—	—	—	8
Hjørring	—	—	2	3	Hackelverk, Øsel	—	—	—	8
Sæby	6	6	6	8					
Skagen	—	—	—	1	I alt	1438	1205	1308	1333

1. Beregnet som den andel af købstædernes samlede bidrag (ca. 22 %), som anvendes til postvæsenets lønninger; kongens 400 daler gik fortsat ubeskåret heril.

2. Samt pligt til »at føre postbudene over« (?). Samme begrundelse gives for de manglende bidrag fra færgebyerne.

Bidragene til postvæsenets drift ifølge postforvalternes forslag fra omkring 1625 samt regeringens skattebreve af 1. august 1626, 13. marts 1633 og 23. marts 1635. Lige fra starten så man stort på om, byerne fik gavn af den nye institution, selvom helt postløse områder som Bornholm og Langeland en tid lang slap for afgifterne. Det virker pudsigt, når forfatteren P. Edvardsen Friis i sin bog om Skælskør fra 1759 med behørig reverens for ophavsmanden omtaler de »kostbare brevdragere, som af byen måtte have fri skyds og forlæring frem og tilbage, indtil Christianus IV. den 24. december 1624 gjorde en god ende derpå og lod beskikke ordinære postbude«. Skælskør fik ingen glæde af dem, men måtte tværtimod erlægge 10 daler årligt oven i udgifterne til de brevbude, som førte den lokale post til Slagelse eller Korsør.

på Jørgen Danielsens kontor på Amagertorv, hvor han erlagde 30 kurante daler i »postbudspenge efter Kongelig Majestæts nådigste forordning«. Og så troede han den hellige grav vel forvaret. Men nej. 25. juni 1628 modtog han en høflig skrivelse fra den lokale lensmand, hvori denne – »eftersom I mig haver tilskrevet anlangende postbuds besoldning af Eders by, at Eder derom aldeles intet skal være bevidst, ej heller til hvilke terminer, de burde at udgives« – lod ham tilflyde følgende svada:

»Hvilket jeg mig storligen over forundrer, at Eder derom intet skal være bevidst, efterdi jeg haver udi kancelliet derom forfaret, hvor befindes at være tvende Hans Majestæts breve til Eder udgangne derom, I og af Eders by haver leveret et års besoldning til fornævnte postbud, nemlig 30 kurantdaler. Eders by er takseret for 30 kurantdaler årligen, som til tvende terminer skal erlægges, halvparten til pinsedag og den anden halve part til Martini, og angår postbudenes bestilling fra den 1. januar 1625. Hvilket jeg Eder så venligen vil lade Eder vide til efterretning«. (Foruden befalingen af 1. august 1626 havde byerne øst for Storebælt fået en rykker 2. juni 1628).

Selv med de brutale kendsgerninger foran sig tøvede kærneren med igen at opsøge Jørgen Danielsen. Men da han på et ikke nøjere angivet tidspunkt i 1629 og efter endnu en påmindelse, denne gang fra statholder Frants Rantzau i København, pungede ud med postbudspengene for 1½ år, havde han og Danielsen fået den lyse ide, at de kunne udbetales uden videre omsvøb til et af de gennemrejsende postbude. Moritz Christoffersen blev denne gang den heldige; i 1631 var det kollegaen Thomas Kalundborg og året efter igen Christoffersen. Tilsyneladende havde man nu fattet systemet i Køge.¹⁷

Det varede længere i Helsingør. Her synes man allerede efter den første ordre at have udbetalt postbud Oluf Poulsen de 15 daler, byen var takseret til, men derefter ophørte bidragene for en længere årrække. Den stakkels mand måtte derfor den 11. oktober 1632 bede kansler Friis – »for Guds skyld« – lægge øre til »denne min underdanigste og ydmygelige *supplication*«:

»Eftersom jeg fattige mand højligh forårsages at give Eders velbyrdighed min store nød og elendighed til kende, at jeg på 8 års tid har tjent for ret postbud, og ikke i 7 års tid har bekommet én skilling til løn, så jeg derover er gerådet i største elendighed, og hvis fattigdom [dvs. hvad formue], jeg har haft, som er, hvis jeg både skulle ligge og sidde på, med andet mere er udsat [belånt],

og jeg nu ikke mere har at kan udsætte, og ej heller intet mere er betroet, så jeg lider stor armod med min fattige hustru, hvilket Gud sig derover må forbarme ...«

Det virker umiddelbart forbløffende, at staklen har kunnet overleve så længe, men igen spiller det ind, at vi ikke ved, om han fik andel i porto. Men kansleren har dog beklaget ham så vidt, at han straks lod Helsingørs borgmestre og råd vide, at bidragene for de foregående syv år var forfaldne til betaling. De gode helsingørborgere forsøgte sig først med en fyldig skrivelse over temaet, »hvorledes denne bys menighed og fattige almue fast over evne og formue, mere end andre købstæder har været og er besværet«, men da de nok indså svagheden i denne argumentation, føjede de til, at det »er Eder såvel som menige borgerskab vitterligt, at postbudene er ikke efter kongelig forordning blevet gående eller holdt her til eller fra, som det sig burde, ... så vi formener, deres løn med uret kræves af byen, og ikke bør at betales videre end for den tid, som kan bevises, de efter forordningen har tjent«. Om de havde ret i deres angreb, kan ikke afgøres, men vi bemærker i forbifarten, at på forordningen kunne de i alt fald ikke støtte sig. Den indeholder som bekendt ingen forskrifter for, hvor tit budene skulle gå. Kongen afsluttede da også sagen med en ordre af 21. januar 1633 om »endelig og uden videre ophold at betale postbudene den dem tilkommende løn«. ¹⁸

Postbude, båds mænd og residerter

Også i fortællingen fra Helsingør glimrer postforvalterne ved deres fravær. Deres første »årsberetning« om de beløb, der var blevet betalt af købstæder, konge og kompagnier efter tre års forløb, var derfor ikke helt pålidelig. Ikke alene byggede den på de bidrag, de selv havde foreslået – skønt de påberåbte sig kongelig bevilling på samme – og ikke 1. august-missivets, men de havde heller ikke registreret den årsgage, Oluf Poulsen faktisk havde modtaget. Billedet, som kun omfatter landet øst for bæltet, er dog næppe så fortegnet, at det helt må afvises. Det skal nok passe, at København kun havde betalt 120 af de tre gange 100 daler, og hvem kunne bedre end de vide, at der ikke var indgået en eneste skilling fra kompagnierne. Flere byer havde slet ikke betalt noget og ingen mere end to års postskat. I alt var der kommet 1493 daler ind mod de forventede 2850. Restancen til postbudene androg 1357 daler.

Dette Brev er dateret den 7 Juni 1638.
Dag er sigt og offentlig bekendtgørelse for den 12. Juni 1639, af Oluf Poulsen Postbud.
Formuleringen at næppe skal tilkomme af den Grund
at den forordnede Postbudene prægt Joh, og Janus og for
som af den for Kommunen 2 4te vara byer, saa præst
samt af den for den 12te dato nævnte 12te vara byer, indtil
samt af den for den 12te dato nævnte 12te vara byer, indtil

Dette brev kunne godt tages til indtægt for, at postbetjeningen af Helsingør lod en del tilbage at ønske. Det er skrevet i cancelliet i København og adresseret til tolder Herman Holst, som formodentlig selv har påtegnet det med følgende notat: »Dette Brev er dateret den 7. juni 1638, dog mig ikke overantvordet førend den 12. Juni 1639, af Oluf Poulsen Postbud«. For en sjælden gangs skyld har det »anonyme postbud« fra denne bogs første kapitel altså efterladt sig et fingeraftryk, skønt ikke meget flatterende for ham og postvæsenet.

Regeringen måtte af dette notat erkende, at det ikke var så ligetil at få selv de mindste bidrag ind. I marts 1633 måtte man igen skride til udsendelse af skarpe rykkerskrivelser til lensmændene om at inddrive restancerne og desuden at indskærpe særgelkene at oversføre budene frit og uden ophold. Samtidig benyttede man sig af lejligheden til at udvide betalingspligten til et noget større antal byer og regulere den for andre med det resultat, at indtægterne steg med godt 100 daler (se tabel 2). Postbudeskatten nærmede sig herefter udgifterne til lønninger. Disse var øget med 10 daler til 1330, idet Kalundborgbudet havde fået et tillæg, som stillede ham lige med budene på de øvrige østdanske sideruter bortset fra de to på Helsingør.¹⁹

Skønt man næppe må lægge for megen vægt på formuleringen i disse missiver, at pengene skulle indbetales til rentemestrene og altså hverken til forvaltere eller bude, var der nok tale om nogen mistillid til det ældre system. I hvert fald peger det i den retning, at rentemestrene fik pålæg om at holde øje med, at bidragene indkom, og to gange årligt at udbetale dem og kongens tilskud til »de borgere, som er forordnede at have tilsyn med postbudene«. Utrygheden skinner også igennem i den næste reform, som kom to år senere, efter at et lignende forsøg var strandet i 1631.

I første omgang var der tale om en omlægning af byrder uden direkte forbindelse til postvæsenet. Derimod var der lighedspunkter til ægtreformen, men det var denne gang Rigsrådet og ikke Christian 4., som stod bag planen om at afløse borgernes pligt til at forsyne flåden med søfolk – eller *bådsmænd*, som de kaldtes – med en pengeafgift, som kunne bruges til at hverve frivillige. Da bådsmændsskatten desuden blev løftestangen for projektet Nybo-

der, gik den glat igennem, men skønt skattebrevene udsendtes fjorten dage efter vedtagelsen, 31. januar 1631, blev pengene ikke opkrævet.

Da skatten blev en realitet gennem udsendelsen af en ny runde breve af 23. marts 1635, var den blevet forsynet med et tillæg, som kongen alene havde opfundet. Rådernes velvilje kunne dog forventes, da de tre år tidligere havde anbefalet ansættelsen af en resident i Spanien til værn for den danske handel. Men hvordan lønnen til ham og kollegaen i Dunkerque samt agenterne i Madrid, Sevilla og Lissabon på i alt 900 rigsdaler skulle udredes, havde de ikke givet anvisning på. Inspirationen til at lade bidragene til postvæsenets lønninger indgå som det tredje led udsprang givetvis af det forhold, at købmændene, navnlig Johan Braem, i forvejen var indblandet i kongens udenrigske pengetransaktioner og vant til at håndtere de problemer, der kunne opstå ved sådanne overførsler. Det var derfor uden tvivl kongens ide at sammenflette det hele til én skat med den besværlige titel: *Kontribution til bådsmands hverning og residents samt ordinære postbudes underholdning*.²⁰

Mens bådsmandsskatten blev udskrevet på by og land, i Danmark såvel som i Norge, synes residentsernes og postbudenes lønninger alene at have været et anliggende for købstæderne, mens den tredje part, kongen selv, forbeholdt postvæsenet sine 400 daler kurant. Da proventet fra købstæderne beregnedes til 3471 rigsdaler, og postbudene heraf skulle modtage 777 rigsdaler, indeholder tabel 2 denne forholdsmæssige andel af bidragene, og det ses, at byerne gennemgående stod sig ved reformen, med København som den markante undtagelse. Blandt borgerne har lettelsen naturligvis været svær at få øje på, da det for dem var ligegyldigt, hvad pengene brugtes til. Den »forenede« skat var nemlig væsentligt højere end det, de havde været vant til at skulle udrede. Dertil kom, at skatteopkræverne af selvsamme grund var betydelig mere nøjeregnende med, at den indgik til tiden, og for rentemestrene indebar omlægningen, at de med større sindsro kunne tage imod en postforvalter, når han henvendte sig for at få penge til sine ansattes lønninger.

Købmandsledelsen afskaffes

Med den nye kontribution ophørte endelig den praksis, at byerne indbetalte deres bidrag til forvalterne personligt eller lod et gennemrejsende postbud hæve det. En af konsekvenserne blev, at rentekammerets position i postadministrationen forstærkedes, og

den er næppe blevet imødeset med ublandet fryd af købmændene – hvis flertalsformen i øvrigt kan bruges. På den ene side var det ikke altid givet, at rentemestrene lå inde med likvider, når Jørgen Danielsen henvendte sig, men det var nu en gammel skade. I hvert fald viser hans regnskabsoversigt over modtagelsen af det kongelige tilskud, at han ofte blev spist af med latterlige småbeløb og måtte rende dem på dørene i tide og utide; for eksempel fik han i 1633 udbetalt 71 af de 400 daler og det i fire omgange. Da nyordningen blev gennemført pr. 1. maj 1635, skyldte Christian 4. ham endnu knap 1700 daler for postvæsenets første tiår. Men heller ikke i resten af Danielsens embedsperiode nåede rentekammerets ydelser det, de burde. Gælden løb op i 4400 daler for tiden indtil hans død i juni 1638. Det lyder af meget, men med residentgagerne indbefattet burde beløbet have været næsten 3000 daler større.²¹

På den anden side gav det nye system regeringen større muligheder for at kontrollere postforvalterens administration, og det var givetvis en vigtig årsag til skattesammenlægningen. Rent rutinemæssigt tilføjedes det i missivet af 23. marts 1635, at de – udover at lønne postbudene – skulle have indseende med, at disse »deres visse tider går og passerer fra og gennem hvert sted, som I vide tjenligst være og agter at forsvare«. Skønt den bristende tillid til Jørgen Danielsen igen blev synlig med forsøget på at lade Braem og Klauman overtage styret i 1636, lod man rentemestrene fortsætte med at anvise pengene til den afsatte forvalter. Med det resultat – hedder det i november samme år – at postbudene »anmoder endnu daglig ved adskillige supplikationer kongen om at få deres restance betalt«. »For at kongen kan blive forskånet for deres videre overløb«, befales det videre, »skal rentemestrene til de nuværende postforvaltre Verner Klauman og Johan Braem overlevere en fortegnelse på, hvad der på renteriet er oppebåret af [øverste renteskriver] Christoffer Iversen eller andre, og såfremt der endnu findes noget deraf på renteriet, levere dette til postbudene«. ²²

Iversen – som i al stilhed syslede med omfattende kassebedragerier – kunne ikke straks levere noget brugbart skyts mod Danielsen, men så døde manden i al ubemærkethed i juni 1638, i øvrigt efter at have hævet penge så sent som 15. marts. Postbudene, som nu var ladt fuldstændig i stikken, så sig nødsaget til at henvende sig til Christen Friis, formodentlig sidst i august, med følgende bønsskrift:

»Gunstige hr. kansler, vi fattige postbude højlig forårsages at bemøde vores fromme hr. kansler anlangende vores løn, efterdi

Gud alsommægtigste har nu hedenkaldet vores postforvalter, sal. Jørgen Danielsen, at I for Guds skyld ville anse vor elendighed og forhjælpe os fattige folk, at vi jo måtte bekomme vores løn, som os resterer, at vi ikke nu ydermere så skulle opholdes, os til stor skade og fordærv, og ved god middel forskaffe os en god ærlig mand, som os herefter i den sal. mands sted kunne forhjælpe os til vores afregning og årlige årsløn efter Kongelig Majestæt, vor allernådigste herres gode vilje og befaling, som vi for rum tid siden formedelst Eders gode behjælpning har forhvervet, til begge rentemestrene. Sådan Eders fromhed ville den allersommægtigste Gud Eders fromhed nådig og rigelig igen belønne.

Eders V[el]B[yrdigheds] pligtvillige tjenere altid, er venligt begærende af den fromme kansler et godt svar herpå,
Postbudene samtlige«.

Det hjalp. 9. september traf kansleren anstalter til at få administrationen flyttet fra Amagertorv til Højbro Plads, hvor Johan Braem residerede. Opgaven lød på at få lønesterslæbet bragt ud af verden og – med virkning fra 1. maj 1638 – at udbetale gagerne til postmester van Oesede, budene og residenterne i udlandet. Og ganske vist tog det nogen tid, inden det første blev løst; kongens egen restance kom således først til udbetaling 15. november 1639, men uden tvivl havde postledelsen nu fået den fasthed, den i så høj grad trængte til. Alligevel kom Braem ikke til at administrere længere end til 1. maj 1643. Derpå ophørte »postforvalterperioden« endegyldigt.²³

Der kan findes mindst tre gode forklaringer på dette, som vel at mærke ikke skyldtes at Braem døde. Hvis da ikke den fjerde – at han selv sagde op – er den rigtige. For det første kan Braem have forekommet kancelliet en kende for effektiv. Han forlangte kongens og købstædernes bidrag udbetalt uden store forsinkelser, og da kassen var tom i 1642, gik han til tolder Henrik Müller og lod ham anvise sig de 2010 rigsdaler (heraf 900 til residenterne) – med eller uden kanslerens gode vilje. At postmesteren og budene så også fik deres løn til tiden og ikke var nødt til at klage, betød mindre, for kongen var normalt tykhudet over for personalets overløb.

For det andet blev det med statholder Corfitz Ulfeldts ophøjelse til rigshofmester i april 1643 stadig tydeligere, at den øverste ledelse lå i hans hånd. Det er tidligere bemærket, at statholderen i København i princippet havde et vist tilsyn med postvæsenet, og Frants Rantzau var som nævnt også impliceret i sagen fra Køge 1629, men efter hans død havde statholderembedet været ubesat, indtil Ulfeldt overtog det i 1637. Vel glemte kongen at omtale

Maleren Engel Rooswijcks pragtfulde portræt af en ung fremadstræbende og respektløs Corfitz Ulfeldt, som en kommende svigerfar som Christian 4. måtte blive indtaget i. Kun 30 år gammel blev Ulfeldt (1606-64) i april 1637 udnævnt til statholder på Københavns slot, og han overtog dermed postvæsenets øverste ledelse fra kansleren. Billedet er malet kort efter. Noget nært forhold til væsenet fik han dog næppe, skønt hans rolle i de forandringer, der fandt sted med Hamburgrutten (se side 200ff), ikke er videre kendt. Det var i hvert fald til kansler Friis og ikke Ulfeldt, postbudene henvendte sig i 1638.



disse pligter i instruksen, men kongelige ordrer, der angik posten, sendtes derefter normalt til Ulfeldt. Han og ikke Braem var adressaten i missivet af 9. september 1638, og det var ham, der, »såfremt nogen findes forsømmelig i sin bestilling«, skulle afskedige postbudene og antage andre i deres sted. »Han skal ellers herefter årlig påse, at alt går rigtig til hermed«, tilføjedes det. Med det køligere forhold mellem Ulfeldt og Christian 4. fra slutningen af 1643 mindskedes svigersønnens indflydelse dog også på postvæsenet.²⁴

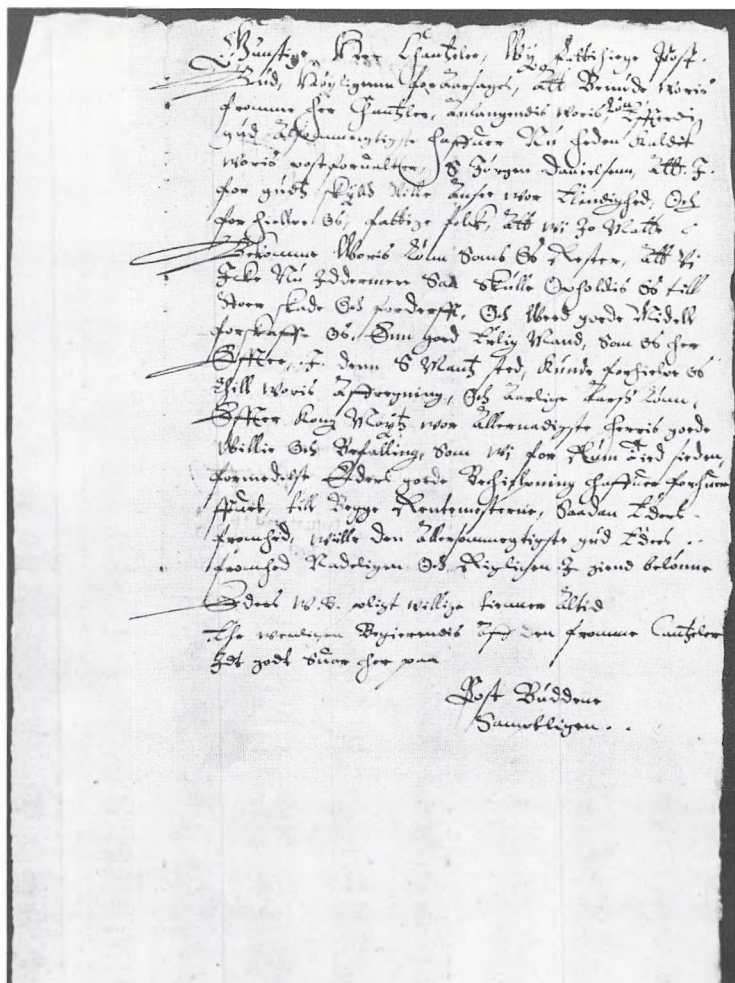
Endelig havde kancelliets indblanding i postens hverdag nu nået sit fulde omfang. Udviklingen var sat i gang næsten med det samme, og måske havde postforvalterne i virkeligheden været inderligt overflødige i mange år, da systemet ophørte. Men først nu tog man konsekvensen og lagde det meste af det, der endnu bestod af Christian 4.s postvæsen, ind under Danske Kancelli. Med Ulfeldt svævende over vandene og med kansler Christian Thomesen Sehested som chefen i det daglige.

Posten i Køge I – på Christian 4.s tid

Helsingørborgernes tidligere nævnte svar på Oluf Poulsens tiltale i 1632 er et af periodens yderst sjældne dokumenter, som strejfer postgangen – ikke som den skulle være, men som den faktisk var. Vi er tilbage ved indledningens anonyme postbud, for vel kendes navne, dødsår, egenhændige skrivelser osv. fra adskillige ansatte i postvæsenet, men vi ved meget lidt om deres arbejde, om hvor regelmæssigt de gik, og om kunderne var tilfredse med dem.

Går vi til købstædernes kærnerregnskaber, som der tidligere er øst af, skulle vi ikke på forhånd kunne forvente nogen hjælp. Hverken de gående eller de kørende bude kunne gøre brug af byernes pligt til at stille vogne til rådighed for kongens tjenere, og kancellibudene var jo afskaffede. En overraskelse er det imidlertid allerede i marts 1625 at støde på et sådant bud i Odense. Kansleren havde tydeligvis narret Christian 4. og alligevel beholdt den »afskedigede« Niels Joensen, men da han naturligvis ikke kunne optræde på statens lønningslister, er det uvist, hvor meget han fik, og hvordan han blev betalt. Enten har Friis selv afholdt udgiften, eller han har skjult den under en »diverse post«. Dog fik budet et par gange i 1620'rne rejseudgifterne godtgjort for sendelser til Tyskland med breve. I 30'rne rådede Danske Kancelli muligvis over to kancellibude, mens Tyske Kancelli efterhånden fik en stab på fire, hver med en årsløn på 18 daler. Desuden trak kongen stadig på sine liggere og enspændere. Af de førstnævnte

»Samtlige postbudes« klage til kansler Friis i sommeren 1638. Den er vel det første vidnesbyrd om en »korpsånd«; breuskriveren har ment at kunne udtale sig på kollegernes vegne, fordi de alle tilhørte samme etat.



affærdigedes mindst 18 til Glückstadt, Gotland og Norge i 1631, og samme år lønnedes fire enspændere; seks år senere var antallet vokset til 14.²⁵

Men postbudene glimrer som ventet ved deres fravær. I de første par år i hvert fald. I Køge, det første poststed på rejsen til Lolland, rekvirerede ingen af rutens egne bude, Thomas Christensen Kalundborg og Moritz Christoffersen, vogne eller forlangte forplejning i 1626 eller de følgende par år. Kort tid efter er billedet imidlertid et ganske andet. Foruden de traditionelle brugere af transportsystemet, derunder kongen selv, hørte de to postbude i 1631 til kammernerens faste klientel. Det er ikke nødvendigt at gengive mere end nogle få og spredte optegnelser om budenes henvendelser for at få indtryk af, hvordan posten nu var blevet et

anliggende for byen ved siden af pligten til at deltage i budenes aflønning:

»29. marts. Thomas Kalundborg kom; var affærdiget over Sjælland, Lolland og Falster med nogle anliggende breve at omrejse med og siden tilbage igen, havde Kongelig Majestæts eget pas på en vogn med fri underholdning, dateret 28. marts, lå her om natten, fik 2 måltider mad og øl, aften og morgen, er penge 1½ mark. Laurits Olufsen af Ørsted agede ham til Tryggevælde. Kom tilbage 22. april igen, efter at han med Kongelig Majestæts breve havde omrejst. Bliver om natten, fik 2 måltider mad og øl, aften og morgen, er 1½ mark. Hans Pedersen af Karlsrunder agede ham til København«.

»28. april. Kongelig Majestæts postbud Thomas Kalundborg kom fra København, var affærdiget med magtanliggende breve i Sjælland, Lolland og Falster, har statholderens pas på en vogn og fri underholdning frem og tilbage, dateret 27. april, fik øl og mad, er 12 skilling. Knud vognmand agede ham til Ringsted, derfor penge 4½ mark. Kom igen fra Lolland 11. maj ... blev her om natten, bekom 2 måltider mad og øl imidlertid, er 1½ mark. Hans Pedersen oldemand agede ham til København, 6 mark«.

»20. oktober. Moritz Christoffersen postbud kom og fra København, var affærdiget her over landet, desligeste Lolland og Falster med Kongelig Majestæts breve at omrejse med og siden tilbage igen, har statholders pas på en vogn og fri underholdning, dateret 18. oktober, lå her om natten ... Jens Nielsen af Hundige agede ham til Tryggevælde. Kom tilbage 7. november ... Jørgen Larsen af Store Ladager agede ham til Roskilde«.

Sammenlagt henvendte de to postbude sig hos kærneren 23 gange i årets løb, men de rejste uden om Køge i (mindst) 5 tilfælde, for Thomas tilbagelagde 8 og Moritz 6 rejser med pas på gratis befordring af vognmændene eller de holdsvogne, som igen var et fast indslag i bybilledet. Kun de første belastede skatteyderne, men oven i de 30 daler, der måtte betales i »postbudepenge«, løb udgifterne alligevel op i næsten 14 daler. Dertil kom så et par daler i budløn til folk, som gik til København med breve til statholderen.

Det, som denne liste især afslører, er, at budene kom uregelmæssigt, og de afsendtes tilsyneladende til de steder, hvortil kongen eller kansleren havde post uden hensyn til det faste rutenet. Vendingen »med magtanliggende breve« optræder hyppigt, som om det skulle undskyldes, at man suspenderede den normale postgang. Om der på den anden side var tale om, at den regel-

mæssigt gående post var fuldstændigt indstillet, er imidlertid usikkert. Kun i juli og december overlappede de to budes kørende rejser hinanden, så bortset herfra kan den ene have gået sin »normale« post, når den anden kørte. Men lod man dem virkelig gå, når man med så stor liberalitet uddelte pas til befordring med vogne? Køges udgifter til budløn tyder ikke på det.

Den jyske post

Der er ingen grund til at tro, at det har forholdt sig anderledes med budene, der rejste fra København til andre dele af landet. Posten til Helsingør er eventuelt bibeholdt efter den oprindelige plan, men på de øvrige østdanske ruter er den sandsynligvis blevet kørt, når den en gang imellem indfandt sig for – fortrinsvis – at omdele kancelliets breve.

Hvad de jyske sideruter angår, er spørgsmålet mere åbent. Det fremgik allerede af den indberetning, som lå til grund for prins Christians ordre i august 1626, at der på dette tidspunkt kun var udpeget en postmester i Kolding, men ingen bude. Lensmand Gunde Lange skulle derfor snarest muligt sørge for, at disse ting blev bragt i orden, og desuden fik han som nævnt pålæg om at indkræve de jyske byers postbidrag og »uddele pengene til postmesteren og budene dér i landet«. Lange, som indtil da ikke havde villet befatte sig med sagen, før han fik kongelig ordre derom, synes nu virkelig at have reageret. I hvert fald bevarede magistraten i Århus med en vis stolthed en kvittering af 7. august 1627, ifølge hvilken Jeremias Hansen, lensskriver på Koldinghus, havde »annammet af ærlige, vise og velforstandige borgmestre og rådmænd i Århus« 12 daler kurant, som var byens første halvårsbidrag – for tiden fra Martini 1626 til pinse 1627 – til »postbudene her i Kolding, deres løn og underholdning«. ²⁶

Hvor meget mere, der indsendtes til lensmandens postkasse i de følgende år fra de jyske og efter 1627 tillige de fynske byer, ved vi ikke. I Gunde Langes regnskaber for lenets almindelige drift findes nemlig intet om, at han havde med denne opkrævning at gøre. Kun den bevarede århusianske kvittering viser, at noget er kommet ind, men han valgte altså ikke at bogføre det sammen med det øvrige, og det er således uvist, hvad han brugte pengene til. Blot ses det, at Lange ofte udbetalte »budløn« til borgere i Kolding, som sendtes rundt i landet med breve. For eksempel modtog Jacob Nielsen i efteråret 1630 knap 1½ rigsdaler for at udbringe »et brev til velbyrdig hr. Jørgen Skeel fra Kongelig

Majestæt, som han har annammet her på Koldinghus, og har dermed gået 21 mil, førend han hans fromhed kunne antræffe«. Dette og lignende notater kan blot ikke tages til indtægt for, at der ikke var postbude at betro brevene til, for de omtalte borgeres lange og kostbare ekspeditioner havde måske tvingende årsager.

Vender vi os dernæst til Koldings kærnerregnskaber, der dog først foreligger fra 1. maj 1631, er billedet det samme. Allerede den 13. i samme måned udbetaler byen to rigsdaler til Poul Joensen for at gå til Viborg med et brev, men langt større udgifter havde man til gennemrejsende »kancellibude«. De fik ligesom i gamle dage mad og øl, når de overnattede, og det gjorde de ganske ofte. I løbet af det regnskabsåret fra 1. maj 1631 til samme dag 1632 ankom budene 14 gange (hvortil søjer sig en del liggere), enten fra Fynssiden eller retur fra Nørrejylland. I ni tilfælde drejede det sig om Niels Poulsen og i tre om Moritz Christoffersen. Men byens egne postbude glimrer altså ved deres fravær, og det gør i øvrigt også den postmester, som i 1626 skulle være blevet ansat.

Var han og budene – hvis de overhovedet havde været der – ophørt med at eksistere? Og i givet fald, hvornår? Hvad det sidste spørgsmål angår, kunne det eventuelt stå i forbindelse med Jyllands besættelse af de kejserlige tropper i efteråret 1627, som standsede den frie færdsel i landsdelen. I så fald har det jyske postvæsen ikke fungeret mere end et års tid, men det må understreges, at denne konklusion kun kan blive foreløbig. Det peger dog i samme retning, at da ordren til byøvrighederne om at betale postskat til tiden udgik i marts 1633, skulle samtlige bidrag sendes til København. Ganske vist gentager missivet ejendommeligt nok fortegnelsen over det jyske personale med ruter og lønsatser, men når man ikke længere lod lensmanden på Koldinghus opkræve og udbetale pengene, kunne en nærliggende grund være den, at han savnede nogen at udbetale dem til. Også de forenede post- og bådsmandsbidrag fra 1635 indgik i øvrigt til en central kasse i rentekammeret uden hensyn til, hvorfra de kom.

Endelig bemærkes det, hvad postmesteren angår, at en fortegnelse over Koldings spidser, som i 1636 havde givet et frivilligt bidrag til rådhusets istandsættelse, nok omfatter borgmestre, rådmænd, tolder og apoteker etc., men ingen, der føler trang til at bryste sig af, at han var Kongelig Majestæts postmester. Er det tænkeligt, at en mand med et sådant embede og en forholdsvis anselig løn kunne have undslået sig i den situation? Som antydningen er de jyske arkiver imidlertid langt fra udtømt, og videregående undersøgelser kan eventuelt afsløre spor efter den forordnede postgang i Jylland, som her savnes.²⁷

Johan Braems postbude

Med Johan Braems overtagelse af postledelsen i 1638 får vi fast grund under sødderne i forsøget på at indkredse, hvad de stolte planer 13 år tidligere var endt med. Det personale, han »arvede« fra Danielsen, bestod nu af følgende personer:

Postmester Gert van Oesede i København
Laurits Mortensen, postbud på Skåne og Blekinge
Peder Mandsen, postbud på Skåne og Blekinge
Morten Lauritsen, postbud på Halland
Oluf Poulsen, postbud på Helsingør
Laurits Pedersen, postbud på Kalundborg
Thomas Christensen Kalundborg, postbud på Lolland
Moritz Christoffersen, postbud på Lolland
Niels Poulsen, postbud på Jylland

Postmesteren og de otte bude var altså de sørgelige rester af mandskabet, som i 1625 skulle have talt to postmestre og 18 bude, og som efter det seneste reglement (af 1633) havde kostet staten 1330 kurantdaler. Skønt lønningerne var de samme – 200 til mester, 50 til Oluf Poulsen og 70 til resten – modtog Braem imidlertid stadigvæk det fulde tilskud fra rentekammeret, og det var derfor ingen sag for ham at få det hele til at løbe rundt. Tre år henne havde han akkumuleret et »overskud« på post- og resident-regnskabet på godt 2800 daler, men inden han fratrådte var dette forvandlet til et tilgodehavende på 1600 (1335½ rigsdaler). Trods store ekstratilskud til Eiler Ulfeldts spanske gesandtskabsrejse 1641-43 havde denne del af Braems virksomhed opspist postoverskuddet og mere til.

Vi er ikke helt færdige med dette regnskab, men foreløbig konstateres, at Braem af det, som var tillagt det samlede danske postvæsen, ikke i 1638-40 lønnede andre bude end de nævnte otte. Specielt skal det i forlængelse af diskussionen om det jyske postvæsen understreges, at dels oppebar Braem altså alle postbidrag, inklusive dem, der var beregnet til aflønning af de jyske bude, og dels, at han hverken betalte penge til sådanne jyder eller honorerede en postmester i Kolding. Tværtimod kaldes én af københavnerne »postbud på Jylland«, og det var selvsamme Niels Poulsen, som allerede i 1631 havde dækket denne landsdel. Når desuden Moritz Christoffersen ganske ofte var derovre, skønt han allerede da betjente Lollandsruten, ses det, at de tilføjede betegnelser »postbud på Bleking«, »på Halland« etc, i virkeligheden kun er vejledende.

Men mere end noget andet er det grundlæggende for forståelsen af, hvordan postvæsenet nu fungerede, at hæfte sig ved, at nok kaldte Braem de otte mænd for postbude, men han rubricerede dem under den fælles overskrift *kancellibude*. Som ovenfor vist benyttede også kærneren i Kolding denne benævnelse allerede i 1631, og den samme mangel på respekt præger regnskaberne fra Odense fra slutningen af 1630'erne, hvor man dog i Køge fortsatte med at kalde Thomas for et postbud.

Da nu kansleren havde overtaget hele det praktiske arbejde med tilrettelæggelsen af budrejserne, kunne man lige så godt afvikle den sidste beskedne rest af postforordningens købmandsledelse. Det skete som nævnt i 1643. Kancellibudene fandt dermed igen vej til rentemestrenes regnskaber i afdelingen for gager til hoffets personale, hvorfor vi som i århundredets første fjerdedel kan følge, hvornår de døde eller afskedigedes, og hvem der erstattede dem. Og ligeledes kan det hurtigt konstateres, at det må have været med blandede sølelser, budene overgik fra de ordnede forhold under Braem til det rod, som prægede statens eget lønsvæsen. At de delte skæbne med kongens øvrige ansatte, var en fattig trøst, når de med ujævne mellemrum og store forsinkelser fik deres løn udbetalt. Det skete, som det hed, »på regnskab«, hvilket vil sige, at de selv måtte holde øje med hvor store deres lønefterslæb efterhånden var blevet. Laurits Mortensen, som blev fyret 1. august 1645 kunne først hæve sit sidste tilgodehavende den 18. juli 1648, og Peder Hansen, der fratrådte 31. juli 1648, måtte pænt vente til 17. april 1654, inden han modtog den seneste rate af sin løn. Han omtaltes da som »förrige postbud på Lolland«. Så længe opretholdt man fiktionen, men om kancellibudene – og således betegnedes de nu overalt – i øvrigt havde deres faste distrikter, er usikkert.

Det var altså, hvad Christian 4.s postbude nu var endt som, og det var i virkeligheden slutstenen på en lang udvikling. Den synes at være sat i gang allerede året efter postvæsenets start. At øverste sekretær Iver Vind i sin bestalling af 14. december 1626 skrev under på, at »breve, som af kancelliet udgår, vil jeg med visse bud lade fremskikke, så og med flid forfare, om de fremkommer«, var måske en lapsus. Men når Christen Friis kort tid forinden havde fået ordre om at »holde rigtig bog og protokol på alle de passer, som udgives på fri underholdning, vogne, heste eller anden fordringskab til lands eller over færgstederne«, tyder det på, at misbruget allerede var i stigning og ægtreformen dermed undermineret. Vognmændene, som i mellemtiden var blevet bevidst om, at der var grænser for, hvor store ofre regeringen kunne pålægge dem at bringe, fik derefter gennemført, at de hver især

Johan Braem (1595-1646) lod sig som den eneste af »de fire købmænd« portrættere, men kunstneren er ikke kendt. Han er nok også den af lederne, der efterlod det varigste spor i postvæsenets historie, idet det lykkedes for ham at etablere en velfungerende rute fra København til Hamburg. I sin private købmands- og rederivirksomhed var han navnlig foretagsom på Nordatlanten, hvor han drev hvalfangst, men han skød desuden penge i det ostindiske kompagnis ekspeditioner. Da Christian 4. i 1636 ønskede at gøre ham til »præsident« over kompagniet – formodentlig mod et rundhåndet bidrag – betakkede han sig dog, men forholdet til kongen forblev godt. Han boede i en af de store gårde på den grund, der nu er udlagt som Højbro Plads (nr. 28 på prospektet side 100).



højest skulle yde otte gratis transporter (København 1628) eller, under ét, 100 om året (Odense 1639; der var 16 vognmænd i byen). I de mindre byer vendte bøndernes holdsvogne som nævnt tilbage.²¹

Med de gående bude omtrent forsvundet og pas og fritransporter i allerhøjeste grad inde i billedet var alt således igen ved det gamle. Måske dog med én væsentlig undtagelse. Havde det ikke før 1625 været muligt for private at sende breve med kancellibudene, så var det det i hvert fald nu. Alt andet ville have været at holde folk for nar. Købstædernes indbyggere blev jo stadigvæk afkrævet bidrag til postens – dvs. kancellibudenes – gang, og forordningen udkom fortsat i nye oplag, så man kunne ikke bare sløjfe folks adgang til at betjene sig af de gennemrejsende bude.

Men de måtte pænt vente på, at et sådant skulle melde sig. Ikke på et forud fastlagt tidspunkt, men dog så ofte, at det næppe har været følt som den store gene, især af dem, der huskede tiden før postvæsenets etablering.

Hamburgposten

Den opmærksomme læser vil fra præsentationen af Braems bude have spurgt sig selv, hvor postbudene til Hamburg var blevet af? Det er, hvad man kalder et godt spørgsmål. Der er naturligvis ingen tvivl om, at de var der i en lang periode. Og skønt de færdedes i – om muligt – endnu større ubemærkethed end budene på sideruterne, dukker der dog med mellemrum vidnesbyrd op om, at de var der. Ikke blot lønningsreglementerne frem til 1633, men også andre ordrer godtgør, at man regnede med, at de kom og gik. For eksempel bad Christian 4. i november 1633 lensmanden i Kolding om, når »hamburgerposten ankommer« dertil, at spørge ham, om han havde breve med til kongen, og i så fald at sende dem med »et sikkert bud« til Stjernholm slot, hvorfra de kunne komme til Skanderborg. Så sent som i februar 1638 fik samme lensmand desuden besked fra Haderslev om at pågribe postbudet og føre ham tilbage til kongen, hvis manden havde understået sig i at springe Haderslev over på sin rejse fra Hamburg (over Middelfart) til København.²⁹

En ordre til hamburgerposten af 15. oktober 1640 om at drage over Glückstadt drejer sig tilsyneladende om de samme bude. Da det imidlertid nu med sikkerhed vides, at postforvalter Braem ikke beskæftigede folk på denne rute, er det et spørgsmål, om ikke der med »hamburgerposter« gennem længere tid har været sigtet til et helt andet korps, nemlig de tyske stadsbude. Eftersom missivet var adresseret til borgmestre og råd i København, kan man gætte på, at det var stadsbudene, kongen havde i tankerne. Han har i så fald forestillet sig, at deres kunder, de københavnske handlende, kunne overtale dem til at gøre denne omvej. Og dermed bidrage til Glückstadts vækst på bekostning af Hamburgs! Formuleringen »det hamburger bud, som fører breve til vor købstad København«, er i hvert så tilpas åben, at den kan tolkes således.³⁰ Var hovedruten nedlagt – og Braems budfortegnelse tyder som sagt på det – kan man forsigtigt vove sig frem med datoen 1. maj 1638 som tidspunktet for dens ophør. Intet er dog sikkert; kun tør det antages, at den bukkede under for konkurrencen fra stadsbudene og den svenske post.

Måske har Christian 4. tillige håbet, at han ved denne manøvre kunne spare sine egne bude væk. Sagen var nemlig den, at kongen i december 1631 havde tilladt sig at etablere en kongelig postrute fra København til Glückstadt, hvor hans kommende svigersøn året forinden var blevet guvernør. Der var tidligere blevet afsendt liggere derhen efter behov, men efter udnævnelsen af Christian von Pentz var antallet steget så meget, at kongen udnævnte to mænd til at rejse fast på ruten. I første omgang dog eventuelt kun så længe, nogle politiske underhandlinger i Stade på den anden side af Elben foregik, for efter afslutningen af disse i februar 1632 forsvandt budene. Men allerede 6. august samme år ansattes Jens Nielsen Kansler og kort efter, den 7. november, desuden Claus Clausen. De betegnedes begge *postbude ad Glückstadt*, og lønnedes med 10 rigsdaler om året og 4 rigsdaler om måneden i »kostpenge«. Desuden modtog de 4 rigsdaler til rejseomkostningerne for hver tur til Glückstadt, og 2, hvis bestemmelsesstedet var Haderslev eller Rendsborg.

Denne posttjeneste havde ingen som helst berøring med det danske postvæsen eller forvalterne i København, og kun Ulfeldt fik et vist indseende med den, ikke som postvæsenets øverste chef, men i kraft af sine almindelige beføjelser. Den stod næppe heller til rådighed for offentligheden og var som følge deraf både uregelmæssig og ubundet af et fast rejseforløb. Hvad det sidste angår, har budene rimeligvis normalt valgt ruten over Assens som den korteste sydpå. De forsynedes naturligvis med pas til fri befordring og var oven i købet så privilegerede, at dette ikke gjaldt for én afsluttet rejse som dem, kancellibudene fik. Deres pas var i stedet gyldige for et år ad gangen. Køges kæmner beskrev det i 1640 således: »Kongelig Majestæts general pas ... lydende i sin helhed, ham heri forskaffes på hvis steder, hans rejse forefalder, en fri vogn«. Hermed var alle postbudenes transportproblemer bekvemt skaffet af vejen. Rejseaktiviteten – i hvert fald i kongens tjeneste – var stærkt svingende; i 1639 udbetalte rentemestrene 27 »diætportioner« i alt (og på alle ugens dage, hvor meget man så skal lægge i det), men af disse faldt for eksempel fem i august og ingen i maj. I Glückstadt synes den lokale tolder at have fungeret som en slags kongelig postmester.

Skønt postvæsenet befordrede kongens breve gratis, kan selve fraværet af kongelige breve ikke have undgået at skade den offentlige hovedrute, da regeringens interesse for den dalede i takt med, at antallet af postbude på Glückstadt voksede. Fra juni 1637 var der tre og en kort periode (25. juli 1639 til 16. april året efter) endda fire, selvom et såkaldt hofreglement fra 1642 oplyser at Christian 4. foruden de 2010 rigsdaler til Johan Braem afholdt en

udgift på 116 rigsdaler i års- og kostpenge til »2 postbude imellem København og Glückstadt«. Først fra september 1644 nedtrappedes bemandingen igen, og i april 1646 afsluttede det sidste af budene sin sidste rejse. Hvorfor kongen netop da fandt tiden moden til at afvikle sin »private« post, fremgår ikke klart, men det skal noteres, at såvel starten på som ophøret af ruten kan have sammenhæng med den særlige Elbtoldoprævning i Glückstadt. Hvad offentligheden angår, havde den i alt fald forlængst fået adgang til velfungerende afløsere for de gamle danske og nuværende tyske og svenske Hamburgbude.³¹

»Disse nyforordnede Glückstadts postbude«

Det, som gør det så svært at trænge igennem de tilfældigt bevarede oplysninger om ruten mod det sydlige udland, er, at de ofte er uklare og indbyrdes modstridende. Som nu et missive til Corfitz Ulfeldt af 19. november 1640; uden tvivl begyndelsen til noget nyt, men langt fra entydigt i sit indhold. Befalingens første del drejer sig om, at de breve fra udlandet, som posten hidtil havde haft med fra Hamburg, herefter – for at spare tid – skulle sendes over Stade til Glückstadt og videre med soldater til Rendsborg, hvorfra »kongens postbud« skulle bringe dem til København. Men hvorfor? Kongens Glückstadtbude rejste netop da særdeles ofte helt til fæstningsbyen, og med »posten fra Hamburg« forholdt det sig, som vi så, som hidtil, at det var de tyske stadsbude. I brevets anden del tales der om, at »for nu at denne forordning, på hvilken købmændene lægger stor vægt, kan komme i svang«, skulle brevene sydpå indleveres til Københavns postmester, som hver uge skulle fremsende dem »ved et vist bud, som dertil, indtil videre besked, skal bestilles og af Vores renteri betaales«. Men ikke som tidligere til Hamburg. I stedet skulle købmændenes faktorer i Glückstadt distribuere dem til Hamburg og udlandet (over Stade). Om købmændene i virkeligheden havde faktorer der, så kongen stort på.

Da ordrens to halvdele ligesom falder fra hinanden og knap nok har nogen indbyrdes forbindelse, tør det antages, at Ulfeldt alene har hæftet sig ved det sidste spørgsmål og ladet kongens postbude rejse som hidtil. Derimod tog han sig af den for offentligheden bestemte posttjeneste; ikke ved straks at etablere den, men ved at henvende sig til købmændene, som den især angik. Måske har han tillige ønsket den sag belyst, som kongen i en privat skrivelse til ham af 22. november havde angivet som den egentlige årsag til befalingen. »Hvorledes det herefter skal holdes



Prospektet af Glückstadt set fra havnen er uddaleret, men fra efter 1645, som er det seneste årstal i omtalen af byens historie under billedet. Det var Christian 4.s plan, at byen skulle vokse op til et nordeuropæisk handelscentrum på bekostning af Hamburg, men skønt han bl.a. lod Glückstadts privilegier trykke og uddele i Hamburg og Holland for at fremme tilflytningen, fik byen kun en kortere årrekkede betydning, dels administrativt som søde for lokalregeringen i hertugdømmerne, og dels militært på grund af den stærke befæstning. Som handels- og søfartsby blev den fra slutningen af århundredet udkonkurreret af Altona tæt uden for Hamburg. Selve kobberstikket er dog yngre, idet Johan Chr. Leopold levede fra 1699 til 1755.

med købmændenes breve at bringe fort«, hed det, »så at det svenske bud intet dermed har at skaffe, det er af den udgangne ordinans [dvs. missivet af 19. november] at erfare, hvorudover skal holdes, at den kommer i svang«. Købmændenes svar kendes desværre ikke. Dets eksistens fremgår nemlig kun indirekte gennem en ny skrivelse fra Christian 4. til Ulfeldt af 20. december 1640, en måned senere: »Svaret på købmændenes anholden om postens forandring erfarer de af Iver Vinds brev til dig. De skal vares ad, at de sender ingen breve fort med den svenske post.«³²

Heller ikke øverste kancellisekretær Vinds brev synes bevaret, og det vides derfor ikke, hvad kongens afgørelse gik ud på. Det ligger dog nær at antage, at de handlende ønskede Hamburggruten retableret, men i så fald havde de ikke heldet med sig. »Disse nyforordnede Glückstadts postbude«, som Johan Braem kalder dem i sine regnskaber, havde, som betegnelsen viser, fortsat Christian 4.s kære fæstnings- og handelsstad som rejsemål. Og hermed er det tillige slået fast, at indretningen var lagt i hænderne på postforvalteren som en fuldgyltig del af det danske postvæsen.

1641
 17. 1. 1641
 18. 1. 1641
 19. 1. 1641
 20. 1. 1641
 21. 1. 1641
 22. 1. 1641
 23. 1. 1641
 24. 1. 1641
 25. 1. 1641
 26. 1. 1641
 27. 1. 1641
 28. 1. 1641
 29. 1. 1641
 30. 1. 1641
 31. 1. 1641
 32. 1. 1641
 33. 1. 1641
 34. 1. 1641
 35. 1. 1641
 36. 1. 1641
 37. 1. 1641
 38. 1. 1641
 39. 1. 1641
 40. 1. 1641
 41. 1. 1641
 42. 1. 1641
 43. 1. 1641
 44. 1. 1641
 45. 1. 1641
 46. 1. 1641
 47. 1. 1641
 48. 1. 1641
 49. 1. 1641
 50. 1. 1641
 51. 1. 1641
 52. 1. 1641
 53. 1. 1641
 54. 1. 1641
 55. 1. 1641
 56. 1. 1641
 57. 1. 1641
 58. 1. 1641
 59. 1. 1641
 60. 1. 1641
 61. 1. 1641
 62. 1. 1641
 63. 1. 1641
 64. 1. 1641
 65. 1. 1641
 66. 1. 1641
 67. 1. 1641
 68. 1. 1641
 69. 1. 1641
 70. 1. 1641
 71. 1. 1641
 72. 1. 1641
 73. 1. 1641
 74. 1. 1641
 75. 1. 1641
 76. 1. 1641
 77. 1. 1641
 78. 1. 1641
 79. 1. 1641
 80. 1. 1641
 81. 1. 1641
 82. 1. 1641
 83. 1. 1641
 84. 1. 1641
 85. 1. 1641
 86. 1. 1641
 87. 1. 1641
 88. 1. 1641
 89. 1. 1641
 90. 1. 1641
 91. 1. 1641
 92. 1. 1641
 93. 1. 1641
 94. 1. 1641
 95. 1. 1641
 96. 1. 1641
 97. 1. 1641
 98. 1. 1641
 99. 1. 1641
 100. 1. 1641

1641
 17. 1. 1641
 18. 1. 1641
 19. 1. 1641
 20. 1. 1641
 21. 1. 1641
 22. 1. 1641
 23. 1. 1641
 24. 1. 1641
 25. 1. 1641
 26. 1. 1641
 27. 1. 1641
 28. 1. 1641
 29. 1. 1641
 30. 1. 1641
 31. 1. 1641
 32. 1. 1641
 33. 1. 1641
 34. 1. 1641
 35. 1. 1641
 36. 1. 1641
 37. 1. 1641
 38. 1. 1641
 39. 1. 1641
 40. 1. 1641
 41. 1. 1641
 42. 1. 1641
 43. 1. 1641
 44. 1. 1641
 45. 1. 1641
 46. 1. 1641
 47. 1. 1641
 48. 1. 1641
 49. 1. 1641
 50. 1. 1641
 51. 1. 1641
 52. 1. 1641
 53. 1. 1641
 54. 1. 1641
 55. 1. 1641
 56. 1. 1641
 57. 1. 1641
 58. 1. 1641
 59. 1. 1641
 60. 1. 1641
 61. 1. 1641
 62. 1. 1641
 63. 1. 1641
 64. 1. 1641
 65. 1. 1641
 66. 1. 1641
 67. 1. 1641
 68. 1. 1641
 69. 1. 1641
 70. 1. 1641
 71. 1. 1641
 72. 1. 1641
 73. 1. 1641
 74. 1. 1641
 75. 1. 1641
 76. 1. 1641
 77. 1. 1641
 78. 1. 1641
 79. 1. 1641
 80. 1. 1641
 81. 1. 1641
 82. 1. 1641
 83. 1. 1641
 84. 1. 1641
 85. 1. 1641
 86. 1. 1641
 87. 1. 1641
 88. 1. 1641
 89. 1. 1641
 90. 1. 1641
 91. 1. 1641
 92. 1. 1641
 93. 1. 1641
 94. 1. 1641
 95. 1. 1641
 96. 1. 1641
 97. 1. 1641
 98. 1. 1641
 99. 1. 1641
 100. 1. 1641

Med en årsløn, som af statholderen var fastsat til 50 rigsdaler årligt for hver (svarende til 60 kurantdaler og altså mindre end de syv af kancellibudene), fik Braem på forbavsende kort tid antaget fem postbude til ruten: Jesper Duncker, Christian Hansen, Claus Schuldt, Heinrich Müller og Cornelis van der Velde.

Det første postbud på den nye rute kom af sted lørdag den 2. januar 1641. Der er tale om en mærkedag, for bortset fra afbrydelse på grund af krig er posten gået regelmæssigt lige siden. Christian Hansen fik æren af at begynde, og han var »hjemme« igen onsdag den 13. januar. Dagen efter indleverede han på Braems kontor sit rejseregnskab, som er gengivet i tabel 3. Desværre forsynede han det ikke med datoer for sine ophold på de mellemliggende stationer, og end ikke varigheden af opholdet i Glückstadt fremgik. De beskedne udgifter til fortæring her skal dog næppe tages som udtryk for, at han returnerede dagen efter ankomsten. Ifølge de ikke helt få påtegninger på Christian 4.s breve eller kommentarer fra hans hånd kan vi nemlig gå ud fra, at

Tabel 3: Postbud Christian Hansens regnskab for returrejse København-Glückstadt 2.-13. januar 1641

Den 2. januar rejste jeg underskrevne fra København	sletdaler:	På hjemrejsen fra Glückstadt til Rendsborg givet	
på den Glückstadter rejse og endte den igen den 13.	skilling	vognmanden	6:00
ditto, hvis bekostninger er udlagt som følger:		Fortæret til Hohenwestedt	:20
Henrejsen først til Roskilde i kande øl	:04	I Rendsborg fortæret	:20
I Ringsted udlagt for mad og øl	:16	Til Dannevirke fortæret	:16
Samme dag i Slagelse for en kande øl	:04	Givet til vognleje fra Rendsborg til Flensborg	3:32
Udlagt til Korsør om aftenen og morgenen, penge	:28	Fortæret i Flensborg	:20
Givet vognmanden fra København til Korsør	7:00	Fortæret i Immervad kro, penge	:16
Over bæltet færgeleje	1:32	I Haderslev fortæret	:04
Udlagt til Nyborg for øl og mad, penge	:22	Givet vognleje fra Flensborg til Haderslev	3:32
Til Odense for øl og mad udlagt	:24	Fra Haderslev til færgen givet vognmanden	:60
Til Assens for øl	:08	I færgehuset fortæret	:16
Over Assens færge givet færgeløn	:52	Over færgen givet	:24
Fra Knudshoved og til Assens givet vognmanden	3:16	I Jesses hus ved færgen fortæret	:08
Givet vognmanden fra Assens til Haderslev	:56	I Odense fortæret	:24
Sammesteds for mad og øl udlagt	:20	I Nyborg udgivet	:24
I Povlskro	:04	Givet vognleje fra Assens til Knudshoved	3:16
Givet vognmanden fra Haderslev og til Flensborg	3:32	Over bæltet givet	1:36
Fortæret til Flensborg for øl og mad udlagt	:24	Fortæret i Korsør	:18
Givet fra Flensborg til Rendsborg vognleje	3:32	Fortæret i Ringsted	:12
For øl og mad	:24	I Roskilde	:12
Til Itzehoe udlagt for øl og mad	:24	Givet vognmanden fra Korsør til København, penge	6:00
Fortæret til Glückstadt i alt imidler[ti]d jeg var der	:48	Summa slette daler	58:48
Givet vognmanden fra Rendsborg til Glückstadt	6:00		

Postbud Christian Hansens egenhændige rejserregnskab for den første tur, der blev tilbagelagt på den nye rute til Glückstadt. Han havde kun fået 45 sletdaler med sig og måtte derfor selv skyde 13 daler og 48 skilling til for at fuldføre rejsen, men dem fik han straks efter hjemkomsten. Den største udgiftspost er transporten over land med godt 80 procent af det samlede beløb, mens færgefarterne tegner sig for 7,2 procent. Resten, 12,2 procent eller 7 sletdaler og 12 skilling gik til mad og øl. Og det var ikke så lidt for en halv snes dage på landevejene – på årsbasis ville det løbe op til ca. 172 rigsdaler, hvis han hele tiden var på farten. Til sammenligning tjener, at hans årsløn var 50 rigsdaler.

budene under normale omstændigheder ankom til Glückstadt om onsdagen og afrejste lørdag. Begge veje gennemførtes turen altså på kun 4 dage. Af det interessante regnskab fremgår som nævnt, at budene ved siden af lønnen fik deres udgifter til mad og drikke refunderet. Det ses, at Christian Hansen ved at lade blikket glide ned over sit regnskab blev klar over, at øllet flød i en vel rigelig strøm, så han nøjedes efterhånden med det mere anonyme »fortæret«. Uden at man af den grund skal tro, at han pludselig var blevet afholdsmænd.

Af større principiel betydning er det naturligvis, at vi af disse optegnelser kan se, at han var kørende. Ikke ridende, som det på grund af en ejendommelig misforståelse hedder i den posthistoriske litteratur; noget sådant var end ikke planlagt. Befordringen var overladt byernes vognmænd – mod behørig betaling – og tilsyneladende tog den københavnske vognmand sig af hele rejsen til Korsør, Nyborgmanden til Assens osv., skønt det stred imod lavsartiklerne. Nyt er det, at færgefolkene betales for transporterne, og desuden demonstrerer regnskabet, at Koldings position som postalt knudepunkt var endegyldigt forbi. Posten gik herefter over Assens-Årøsund, og da de jyske ruter genetableredes, omkarteredes den i Haderslev.

De samlede omkostninger for Christian Hansens rejse frem og tilbage blev på 58 sletdaler og 48 skilling (svarende til godt 39 rigsdaler), og heraf langt det meste til befordringen. Af en ligeledes bevaret »balance« for første kvartal 1641 fremgår det, at disse udgifter kunne variere med nogle få daler, men uden at en forklaring i øvrigt kan gives, blev det fra midten af februar almindeligt, at budene modtog et fast beløb på kun 22½ sletdaler. Herved reduceredes driftsudgifterne betragtelig, og det var også påkrævet. For mens den første tur altså kostede 39 rigsdaler, havde indtægterne af de 50 breve, Hansen havde med sig fra postmester van Oesede i København, beløbet sig til siger og skriver 7 rigsdaler og 9 skilling! Alene herudfra kan foretagendets – tvivlsomme – rentabilitet dog ikke bedømmes. Han kan jo også have modtaget breve undervejs, ligesom balancen ikke medtager indtægterne af den til København ankommende post. Det ser blot ikke alt for godt ud, at antallet af ekspeditioner fra det københavnske posthus i løbet af de første 5 uger dalede fra 50 til henholdsvis 40, 36, 33 og 26.

Kaster Braems balance og øvrige regnskab et enestående skarpt lys over denne postgang, efterlades vi dog med spørgsmål, som ikke kan besvares tilfredsstillende. Hvorfor var antallet af bude for eksempel fem? To kunne overkomme forbindelsen én gang ugentlig, og større frekvens var den ikke tiltænkt, selvom der i to tilfælde afsendtes to bude ad gangen inden for de første tre måneder, idet Braem ubetalte rejsegodtgørelser til Duncker og Schuldt 6. februar og til Hansen og Müller 13. februar. Datasammenfaldene synes i øvrigt at vise, at man ikke af den grund kan tale om to ugentlige forbindelser; tanken ledes snarere hen på, at budene transporterede pakker og gods, og at kun den ene havde breve med sig. Når det desuden i balancen nævnes, at Braem den 18. maj modtog 300 rigsdaler »til en del postbude, som er forordnet særdeles på Glückstadt at forrejse«, stemmer det nok med rentemestrenes regnskaber, men han aflagde ikke den forlangte »videre forklaring« herover, og i sit eget hovedregnskab glemte han dem helt. Beløbet er tilsyneladende afskrevet som en engangsudgift. Derefter skulle den nye rute bekostes inden for rammerne af det, han fik til bude og residenter, og havde det ikke været for de store udbetalinger til sidstnævnte, kunne det også let have ladet sig gøre.

Braems notater indeholder intet om, hvordan brevene forsendtes fra Glückstadt til Hamburg, men da det femte postbud – Cornelis van der Velde – ikke ses at have rejst på den »lange« rute i de første tre måneder af 1641, ligger det nær at antage, at han tog sig af rutens sidste etape. Postgangen synes at have været

The image shows a handwritten list of names and amounts, likely a ledger or account book. The list is written in a cursive script and includes names such as 'Johann Braem', 'Gert van Oesede', and 'Johan Braem'. The amounts are listed in a column on the right side of the page, ranging from 1 to 40. The list is titled 'i 6 + i' and 'Johann Braem, Haab'. The names are written in a cursive script, and the amounts are written in a simpler script. The list is organized into columns, with names on the left and amounts on the right. The total amount at the bottom of the list is 40.

Postmesteren i København, Gert van Oesede, leverede denne fortegnelse over de fra hans kontor afsendte breve i januar 1641 til Johan Braem. Kun adressaternes navne er anført, så det kan ikke uden videre afgøres, hvorhen brevene skulle, og dermed hvor de københavnske købmænds handelspartnere boede. Listen er det eneste kendte »karte« fra tiden før 1711.

Glückstadtruten og de svenske bude

Mens disse forhold kun indirekte fremgår af regnskabsmaterialet, er det som allerede oplyst klart, at det var konkurrencen fra de »svenske« bude, der havde givet stødet til genoprettelsen. Denne postgang forlod vi i 1625 efter at have omtalt dens (minimale) indflydelse på planerne for det danske postvæsens oprettelse, og også i det følgende er det sammenstødene mere end postruten i sig selv, der har interesse; ruten er som nævnt snarere en del af det svenske postvæsens historie end af vores. Men nu krydsedes vejene igen og det endda på en særdeles iøjnefaldende måde.

Efter alle uregelmæssighederne under Leonard van Sorgen og suspensionen efter hans afsked, havde Anders Svensson ret hurtigt fået forbindelsen genetableret. Stor betydning fik den navnlig i årene efter 1631, da Gustav Adolf havde sat sig på store dele af Nord- og Mellemtyskland og blandt andet »erobret« områdets kejserlige postvæsen. Med Andreas Wechel – siden leder af det svenske postvæsen – som postmester i Leipzig oprettedes på kort tid et omfattende postnet, som også inddrog ruten gennem Danmark. Posttavler fra hovedcentret viser, at budene rejste fra Leipzig hver lørdag klokken 16 med ankomst i Hamburg fem dage senere, og efter yderligere fem dage kunne posten være i København, lovedes det. Ganske vist blev besættelsen af den tyske rigspost et kortvarigt intermezzo, men ambitionerne om at fastholde de tyske territoriale erobringer forsvandt ikke, så postruten gennem Danmark fortsatte med at være af særlig vigtighed.

Nogle problemer med postgangen førte endog til, at Sverige i sommeren 1640 ansatte en egentlig postmester i Helsingør, stadig uden først at spørge om lov. En officiel forklaring kunne have lydt på, at kontoret ikke var offentligt, og at postmesteren kun skulle aflaste residenten, men reelt har de svenske bude uden tvivl opdaget mulighederne for at trække den danske korrespondance til sig, og de fik derfor brug for et omkarteringssted i Danmark, inden posten sejlede over sundet. Den svenske regering ønskede imidlertid ikke på dette tidspunkt konflikter med Christian 4. og pålagde derfor residenten ikke at befatte sig med danske breve. Det indvilligede han i og tilføjede i sit svar af 2. januar 1641 – altså samtidig med, at den nye rute kom i stand – at da danskerne »ville selv renovere deres eget postvæsen mellem København og Glückstadt og den vej på Hamburg altså«, ville problemet falde bort af sig selv.

Residenten havde dog forsømt at tage budene i ed. De påstod oven i købet, at befordringen af danske breve skete efter aftale med postmesteren i København, og dette gjaldt også deres mod-

Fortegnelse fra 1634 over de byer, der kunne nås pr. post fra Frankfurt. Det ses, at breve, der afgik tirsdag middag kunne være i Hamburg ni dage senere. At befordringstiden derfra til Stockholm var en uge stemmer kun dårligt overens med, at tilsvarende – men mindre dekorative – lister fra Leipzig melder om fem dage for ruten Hamburg-København. De tavler af denne art, som kendes fra 1600-tallet, er alle udarbejdet af postmestrene, mens de var i svensk tjeneste. Udgiveren, postmester Johan von den Birghden, fortsatte i øvrigt i kejserlig tjeneste efter den svenske besættelses ophør, hvorimod kollegaen i Leipzig måtte flygte til Sverige, hvor der imidlertid ventede ham en fremtid som leder af det svenske postvæsen.

træk mod den nye danske rute, selv at rejse over Glückstadt på vejen mod Danmark. Det skete under foregivende af, at de ikke var »i vores og kronens tjeneste, men bestilte købmandsposter«, skrev residenten, »og bekommer [de] alene for svenske breve [for] hver rejse 15 rigsdaler«. At budene med misundelse har erfaret, hvad de danske Glückstadt-bude fik i løn, er tydeligt, og den svenske posthistoriker Teodor Holm mener endog, at de lod sig ansætte af den danske regering. Om nogle af de fem, vi har præsenteret, tidligere havde rejst for Sverige, fremgår dog ikke. Omvendt fiskede Johan Braem i de rørte vande og tilbød svenskerne, at deres breve kunne blive besørget med hans bude, »som hidtil er sket med deres af de vore«, som residenten udtrykte sig. Det blev høfligt afslået, ligesom den svenske regering naturligvis heller ikke kunne tolerere, at dens egne bude tog omvejen over Glückstadt.³³

Afviklingen af Johan Braems økonomiske engagement i postvæsenet i 1643 gjaldt også aflønningen af de fem Glückstadt-bude. Han udbetalte deres sidste løn i januar, og derefter overtog Berns i Hamburg pligterne, uden at det vistnok i første omgang førte til omlægninger i postgangen. Men mens Braems indflydelse over de lokale post- eller kancellibude helt ophørte, synes han fortsat at have beholdt retten til at udnævne bude på ruten til Hamburg. I hvert fald påstod postbud Lorenz Horstman i slutningen af 1640'erne, at han »år 1645 af sal. Johan Braem, som af Eders højsalige hvilende kongelige Majestæt, højlovlig ihukommende, kommandoen over postbudene havde, er blevet antaget som et hamburger postbud«. ³⁴ Og han måtte jo vide besked. Først efter Braems død 1. januar 1646 blev alle opgaver derfor overdraget Berns. Kun mellemværendet med kronen, som for disse pligters vedkommende beløb sig til det nævnte tilgodehavende på 1335½ rigsdaler, mindede endnu for en tid Braems arvinger om familiens tilknytning til postvæsenet.

Tyve års postvæsen. Et tilbageblik

Skal man med et enkelt ord beskrive postvæsenet i de første tyve år, er det, der nærmest falder for: kaos. Et andet, der også ligger snublende nært, er fiasko. Begge bedømmelser er måske lidt for barske, men så langt er de dækkende, som de afspejler en usikkerhed i regeringsledelsen om, hvilke krav man kunne stille til det nye væsen, og hvilke krav dette kunne forlange blev opfyldt. Omskiftelige vilkår for postledelsen, tilvæksten af en konkurrerende kongeligt postrute og frem for alt, det usikre økonomiske funda-

ment – bidrag som udeblev og bude der sjældent og i perioder slet ingen løn modtog – var ikke fremmede for en regelmæssig postgang. Vel kan det undskyldes, at man på flere områder måtte prøve sig frem, for man havde ingen erfaringer at bygge på, men det tør påstås, at regeringen savnede respekt for de intentioner, den i 1624 havde haft for det nye postvæsen.

Christian 4. selv synes mærkeligt udeltagende i dets ve og vel i betragtning af, at det var oprettet på hans foranledning. Ganske vist indeholder hans breve, især fra 1630'erne og 40'erne, ofte notitser om postgangen, men ser man nøjere efter, drejer de fleste sig om hans egne Glückstadt-bude. Et par citater godtgør dette. »Dette brev skal Jens Kansler tilstilles, og ham gives tærepenge, indtil jeg, om Gud vil, kommer op på slottet«, meddelte han kammer-skriver Henrik Müller i 1635 og tilføjede, »og skal have i agt, at han sidste rejse, han kom fra Kolding, ikkun gjorde rejsen hid, men ikke tilbage. Ham skal også straks skaffes en vogn«. Året efter modtog renteskriverne dette hjertesuk: »De ærlige postbude *absenterer* sig smukt, så at man har ikke én, som man kan sende fra sig. Den ærlige mand Jens Kansler gav jeg lov at drage hen ad København, men ikke at han skulle blive der«. Endelig gjaldt meddelelsen om et postbuds begravelse i 1640 også selvsamme Jens Kansler.

Dertil kom, som antydet, at kongens rastløse temperament kun vanskeligt lod sig forlige med den regularitet, der nødvendigvis måtte forenes med et virkeligt postvæsen. »De postbude, som bruges ordinært henad Glückstadt, skal befales at følge mig straks efter«, skrev han i 1634, og da ordren igen gjaldt hans egne bude, var der intet fordækt ved det. Men det faldt ham svært at indse, at man ikke bare kunne koste rundt med de ordinære bude efter forgodtbefindende. Endsige at afvente budets normale afgangsdag. »Efterdi posten ikke går sørend på søndag« var en karakteristisk undskyldning, når han tyede til at afsende et ekstrabud fra sin hofstab, for eksempel (en onsdag i 1643, fra Glückstadt) »den ene skræddersvend, som jeg bedst har kunnet miste«.³⁵

I kancelliet var det næppe så meget bristende tålmodighed som de gamle, vel indarbejdede rutiner, der førte til, at også central-administrationen svigtede postvæsenet. For de ledende embedsmænd havde det langt mindre at sige, at postbudene gik til deres faste tider og ad de faste ruter end at få kancelliets breve omdelt til de respektive modtagere – lensmændene – hurtigt, bekvemt og uden risiko for, at de blev hængende hos en logivært i en by på vejen. I den henseende var det næppe til fordel for postgangen, at flere af budene var blevet rekrutteret fra kancelliet. Desuden spiller det en afgørende rolle, at væsenet var blevet til i netop den

turbulente periode af ægtreformediskussionen, hvor signalerne lød på en fuldstændig afskaffelse af den gratis budtransport. Allerede ved starten i januar 1625 havde disse intentioner lidt skibbrud, så gående postbude var faktisk »forældede«, inden de overhovedet var begyndt at trave. Hvorfor pålægge sig selv en så besværlig og langsom budtransport, når man roligt igen kunne forsyne dem med pas og lade bønder og vognmænd tage sig af kørslen til næste poststed? Og selvom denne transportform ikke i sig selv var ufornelig med en organisatorisk fasthed, lå det dog så snublende nær at føre budene fra len til len som i gamle dage. Kansler Christen Friis fik nok ret i sin dystre spådom. Det blev svært »at bringe den i nogen god orden«, men skylden var ikke mindst hans egen.

Den tredje part i sagen er helt fraværende i kilderne. Bortset fra indlægget i december 1640, (som vi kun kender den blotte eksistens af), og som meget karakteristisk drejede sig om udlandsposten, gav hverken købmænd eller andre privatpersoner udtryk for interesse for postgangen. Hilste de postvæsenet velkomment og bar over med forsinkelser og uregelmæssigheder? Eller var de kritiske – eller blot ligeglade? Vi ved det ikke, lige så lidt som i hvilket omfang de gjorde brug af væsenets serviceydelser.³⁶ En overskudsgivende virksomhed blev det dog næppe i denne periode. Men at tale om fiasko er lige vel drastisk. Nok bestod i 1645 kun skyggen af et postvæsen – i ordets rette betydning – men store dele af landet dækkedes endnu af en offentlig budtjeneste, som man ikke havde kendt før 1625.



Speciedaler fra 1641, aversen (forsiden) af mønten side 35, forstørret 1/2 gang. Det er den barske Christian 4., der nu lader sig portrættere, og skønt endnu en ydmygelse ventede ham i form af Torstenssonkrigen, svarer hans bryske fysiognomi allerede nu til den regent, der møder os i næste kapitel. Mønten er forsynet med hans valgsprog, Regna Firmat Pietas – Guds-frygt styrker Riget – forkortet til RFP, som folkeviddet udlagde som »Riget Fattes Penge«. Det var dog endnu ikke tilfældet i de gode år før katastrofen i 1626, hvor der bl.a. var råd til at søsætte et projekt som det danske postvæsen.

Reformer og ideer 1645-1653

At al postbesørgelse gik mere eller mindre i stå under krigen 1643-45, er ikke overraskende, men det siger ikke stort, når der ikke var megen regelmæssig postgang i forvejen. Jyllands besættelse efter Torstenssons indfald 12. december 1643 gjorde hurtigt en ende på Glückstadtbudenes rejser, og forbindelsen til Hamburg ramtes vel også. Det var dog først i august 1644, man lod budene rejse gennem Sjælland til Rødby og sejlede dem over til Heiligenhafen – hvorfra andre åbenbart kunne bringe posten videre – så enten har man klaret sig uden forbindelser til omverdenen overhovedet, eller de svenske tropper har til tider tilladt en vis passage. Blokaden var dog så effektiv, at kongen opgav at få sine egne postbude sendt igennem til Glückstadt.

Allerede i sidste halvdel af marts 1645, efter at tropperne i januar var trukket tilbage til Glückstadt, synes postruten imidlertid genoprettet. Den 18. havde prins Christian skrevet til rigsmarsken, at »eftersom den ordinære post mellem Hamburg og København i denne tid af fjenden hindres i at komme igennem«, havde han truffet særlige forholdsregler for sin »højnødtørftige« udenrigskorrespondance (se side 349). Men ti dage senere var situationen den, at ikke alene kunne hele strækningen fra København til Hamburg tilbagelægges af de danske postbude, men svenskerne fik endog tilladelse til at sende deres breve med dem frem og tilbage, »frit, uhindret og uopbrudt«, som det hedder. Og i maj kunne rigsråderne med jævne mellemrum sende kommissærerne ved fredsforhandlingerne, »hvad nyt fra Holsten, Holland og andre steder med postbudet er indkommet«. ³⁷

Elisabeth Krag's brev fra første kapitel kunne altså gå med den ordinære post. Kjelds problemer derimod havde som nævnt nok med krigen at gøre, men det var blot ikke besættelsen af Skåne i sig selv, der havde forårsaget standsningen af en fast ugentlig betjening. Den var forlængst blevet erstattet af cancellibudenes lejlighedsvis rejser. Når Rigsrådet derfor den 7. marts 1645 skrev til Christianopol, at det »synes os rådeligt (om I gode herrer ellers så godt synes), at posten herimellem måtte således blive bestilt, at Hans kongelige Majestæt ilig tid efter anden kunne adviseres [om] hvis, som trakteret blev«, var det heller ikke udtryk for, at den gamle postrute skulle genetableres. Man må snarere tolke det som et ønske om, at kommissærerne bad den øverstbefalende,

Gustaf Horn, om tilladelse til at lade danske bude – for eksempel de ofte benyttede trompetere – rejse frit gennem de okkuperede landskaber.

Havde krigen således kun haft en forbigående og hurtigt overstået virkning for postbesørgelsen, danner freden i Brömsebro i en anden henseende skel i postvæsenets historie. Fra nu af begynder vi at kunne spore en virkelig interesse for, om væsenet kunne leve op til de forudsætninger, der blev formuleret i forordningen af 1624. Røster om at få regelmæssig postgang etableret i områder, der hidtil havde været forsømt, blev hørlige, og også Hamburggruten tiltrak sig stadig større opmærksomhed. I nogle tilfælde var tilløbene gjort før krigen, men det er i årene fra 1645 til 1653, at reformerne iværksættes – eller søges iværksat – og at helt nye ideer om, hvordan betjeningen kunne organiseres, opstår.

Det var også krigen, der havde skabt forudsætningerne for, at offentligheden kunne komme til orde i sagen. Ganske vist var de første såkaldte *landkommissærer* blevet udnævnt allerede i 1638, hvor der var blevet givet dem beføjelser til at forvalte visse ekstraordinære krigsskatter og toldafgifter. Men til en egentlig institution udviklede ordningen sig ikke før 1645-46. De nu 12 kommissærer optrådte herefter under ét som en art modspillere til Rigsrådet, skønt de selv var adelige; blot tilhørte de sjældent den virkeligt indflydelsesrige højadel, hvorfra råderne rekrutteredes. Men de forstod, at de – udover at pleje deres egen stands interesser – kunne regne med større opbakning, hvis de også gjorde sig til talsmænd for borgerne. Det var ikke kun tom snak, når de erklærede, at de talte »på alt borgerskabs vegne«, og de fremførte beredvilligt byernes klager over mistede privilegier, ulovlig handel og monopoler, indenrigstold og accise, samt *den herskende uorden med posterne*.³⁸ I nogle få tilfælde gjorde borgerne enkeltvis desuden opmærksom på uregelmæssigheder.

Med til billedet hører endelig, at Christian 4. på sine gamle dage var begyndt at interessere sig for postvæsenet. Som vi straks skal se, var det ikke altid til fordel for dette, men han lod dog som nævnt sin egen glückstadtiske post gå endeligt ind i april 1646, og det må have styrket Hamburggrutens position.

Posten under debat

Nyt var det også, at diskussionen i første række kom til at dreje sig om postforholdene i Jylland. Men for nu at starte med det generelle – selvom vi dermed springer lidt akavet ind i sagen – benyt-

tede kongen sig af de påbegyndte overvejelser om den jyske »kommunikation med fremmede« til den 12. februar 1646 at erklære:

»Da postvæsenet tjener til rigets bedste og trafikens forbedring, burde det uden kronens tillæg fortsættes, og dertil ikke begæres nogen bevilling af det, som er pålagt for udskrivelse af båds-mænd, da det kommer kongen og riget mere an på sømænd end nogen anden ting, og hvis rigerne skal sættes i sikker tilstand, må antallet af søfolk snarere øges end formindskes; thi det er helt farligt at udskrive båds-mænd på den tid, da sejlene skal sidde under råen«.³⁹

Umiddelbart ligner det et veritabelt angreb på postbudene, og sådan opfattede også nogle denne bredside. Landkommissærerne måtte temmelig forbløffede indvende, at »alle og synderlig de trafikerende har deraf stor skade, at posterne at gå igennem provinserne ophører«, og fire dage efter, 28. maj, gentog de, at det i høj grad ville være skadeligt, om »posterne i riget, deres afskaffelse«, blev gennemført. Der er med disse citater næppe tvivl om, at de troede, det drejede sig om postvæsenets forestående nedlæggelse!

Helt retfærdigt var det måske ikke, men kongens grovhed var til at tage og føle på. Uanset at købstædernes bidrag, så vidt vi kan se, var blevet pålagt uden Rigsrådets medvirken – strengt taget en overskridelse af kongens myndighed ifølge håndfæstningen – så var bidragene dog bestemt til at dække postvæsenets driftsudgifter, og nu skulle disse altså fuldt ud anvendes til udgifter, der ikke havde det ringeste med sagen at gøre. Hvordan væsenet kunne opretholdes uden tilskuddet, interesserede kongen sig tilsyneladende ikke for. Men i virkeligheden var det, i hvert fald for kancellibudene og Hamburgposten, uden betydning, om den kombinerede bådsmands- og postbudeskat brugtes til deres løn eller ej. De førstnævnte fik jo dog som regel deres gager i rentekammeret, dvs. af rigets ordinære indtægter, og budene på hovedruten lønnedes af Berns, som for sit vedkommende fik udgifterne refunderet i form af kobber fra de norske bjergværker. Da byernes bidrag som nævnt i forvejen var blevet »misbrugt« til residenthonorarer, kan man nok kalde Christian 4.s melding for et slag i luften.

Inden vi tager helt afsked med de bidrag, som havde holdt postvæsenet oppe siden dets start, skal det bemærkes, at de ikke faldt bort i 1653, som det altid siges i postlitteraturen, og det ville man vel for øvrigt heller ikke på forhånd have ventet. Ved de

manøvrer, byskatterne havde været udsat for siden 1635, havde de efterhånden mistet deres karakter af postskat, selvom rentemestrene af gammel vane indførte dem i deres »indtægtsbøger« under den gamle betegnelse endnu i 1659. Det ligner næsten en provokation, når de på dette tidspunkt skriver »kontribution til bådsmands hvervning og de ordinære postbudes underholdning«, for staten havde i flere år ingen forpligtelser haft for disse sidste. At byernes bidrag endnu var de samme som i 1635, fremgår i øvrigt af en fornyet rundsending af skattebreve i 1656, som vistnok skyldtes voksende efterladenhed med betalingen.⁴⁰

Men det økonomiske tilbageslag i 1646 var trods alt mere end den nævnte indholdsløse gestus. Med kongens »postrøveri« fjernedes den reserve, der kunne have finansieret de kommende aktivitetsudvidelser. Det fik de jyske købstæder at føle i de følgende år.

Nye jyske bude

Det, der havde sat afviklingen af de øremærkede bidrag til posten i gang, var et kongebrev af 3. januar 1646, som i forhold til resultatet forekom anderledes positivt. Tre jyske og to skånske rigsråder fik befaling om at udtale sig om en forbedring af postforbindelserne mellem deres landsdele og hovedruten. I det jyske oplæg udtaler kongen sig uden forbehold. »Eftersom Vi ikke påtvivler, at trafikken jo mærkeligt [dvs. føleligt] skulle tiltage og Vores undersætter stor fordel tilvokse, dersom postvæsenet her således blev ændret, at man hver uge overalt kunne have kommunikation med fremmede«, hedder det, og han søjede optimistisk til, at »det Vi og eragter let at kunne ske og iværksættes med den ordinære post, som hver uge rejser imellem Vore købstæder København og Hamburg«. Da disse nu passerede Haderslev om tirsdagen i begge retninger, skulle råderne søge gennemført, at »visse bude« denne dag mødte op her for at modtage de breve, som til »undersætterne i forskrevne Vort land Nørrejylland fra vore lande eller fremmede steder tilsendes«, samt aflevere jyske breve den anden vej.⁴¹ Igen mindes vi om, at Hamburgbudene ikke passerede gennem Kolding. Haderslev var det nye knudepunkt, og ruten fra syd synes nyligt at være blevet indrettet derefter, for i 1641 havde budene vistnok passeret byen allerede søndag eller mandag.

Antallet af bude i Jylland eller tilsvarende detaljer konkretiseres ikke – det siges blot, at budene kan levere de modtagne breve »på tilbørlige steder« i Nørrejylland – men det var også det,

Tabel 4: De jyske postbidrag 1648-53 og restancen pr. 1. maj 1652

By	pr. år rigsdaler	restance år	By	pr. år rigsdaler	restance år
Hjørring	?	0	Grenå	6	2½
Sæby	8	3½	Ebeltoft	6	2½
Skagen	3	1½	Århus	40	½
Thisted	10	½	Horsens	25	½
Nykøbing M	8	½	Vejle	16	1
Ålborg	50	½	Kolding	20	½
Viborg	40	1½	Ringkøbing	10	½
Skive	6	2½	Holstebro	8	3½
Randers	30	1½	Lemvig	10	½
Hobro	6	½	Ribe	40	1½
Mariager	8	½	Varde	20	3½
			I alt	370 + ?	

De nye jyske postbidrag blev fastlagt og bestyret lokalt, så intet centralt kildemateriale viser, hvornår man begyndte at opkræve dem. Men da landkommissærerne måtte bede om bistand til at få pengene ind, havde kun Hjørring betalt hvert år – hvorfor bidragets størrelse ikke kendes – mens de øvrige byer skyldte for op til 3½ år. Dermed antydes det, at systemet indførtes i efteråret 1648.

råderne skulle overveje. Svaret, som kongen synes at have modtaget forud for bandbullen af 12. februar, kendes dog ikke. Det må have været tilføjet i den beretning om valget af jyske landkommissærer, som kongen da henviste til, og er måske blot gået ud på, at disse ville tage sig af sagen og oprette ruterne. Med dækning fra byalgifterne, må det have heddet, siden kongen reagerede, som han gjorde. Og det var da også de fire jyske kommissærer, der herefter udtalte sig. Det skete som nævnt i maj, men endnu var de ikke kommet sig over chokket over, at kongen havde inddraget postpengene. I stedet for at fremlægge nye planer begrænsede de sig til sammen med deres kolleger at protestere. Købstæderne havde dog hidtil givet »en vis sum penge« for at holde postvæsenet »ved magt«, »nemlig blandt andet af Jylland 296 kurantdaler [fejl for 269] og af Falster og Lolland 100 kurantdaler, og berettes til Johan Braem og andre tilforn at være leveret«. De begærede derfor »venligt, at samme penge igen til sin rette brug måtte komme, posterne derfor imellem provinserne at kunne bestilles og have sin gænge, landene til gavn og bedste«. Fik de lov til at overtage disse beløb, skulle de nok sørge for, at »posten således igennem de provinser bestilles, at ingen sig derover skal besvære«.

Kongen var imidlertid ubøjeelig. Hans noget svævende resolution på andragendet kom 31. maj og gik ud på, at han sammen med Rigsrådet ville »lade forordne, hvis Vi nådigst eragter Os og

riget tjenligst og gavnlige at være«.42 Forordningen kom blot aldrig. Kun lader det til, at Rigsrådet i en nu tabt skrivelse har opfordret de jyske kommissærer til at forhandle spørgsmålet med repræsentanter for byerne, og grundlaget herfor skulle være, at disse tegnede sig for intet mindre end en ny portion »penge at udgive til postbudenes oprettelse«. Borgerne skulle altså ikke blot stiltiende finde sig i, at deres gamle postbidrag blev stående, men derudover skulle de betale nye skatter for at få den postbetjening, de så længe havde savnet! Det turde man kunne betegne som et kongeligt overgreb. Men de gode jyder fandt sig i det. »En del af købstædernes middel [borgere] har her hos os været forsamlet og dertil bevilget og sat for penge at udgive«, skrev de fire kommissærer fra Viborg 2. februar 1647 til lensmanden i Århus, men hvor meget de havde bevilget, fremgår ikke af dette brev. Modtageren formodedes at vide det, og derfor nøjedes man med at indskærpe, at pengene skulle leveres inden førstkommende pinse-dag til dem eller landstingshøreren i Viborg.43

Med en enkelt undtagelse – Hjørring – ved vi imidlertid, hvor store beløb der blev tale om (tabel 4). Ikke uventet opstod der også restancer på disse bidrag, og i april 1652 sølte et par af landkommissærerne (hvis magt på dette tidspunkt i øvrigt var svindende) sig nødsaget til at bede kongen om hjælp til at få dem inddrevet. Frederik 3. lod da – den 25. – de jyske lensmænd tilflyde følgende ordre; »modellen« er brevet til Ribe:

»Eftersom Vi nådigst erfarer i Vor købstad Ribe at stå tilbage halvanden års udgift af det, som til postbudpenge er forfalden til Philippi Jacobi [1. maj] 1652, som sig skal beløbe til 60 rigsdaler, så og i Vor købstad Varde 3½ år, nemlig 70 rigsdaler, da bede Vi Eder og nådigst ville, at I borgmestre og råd sammesteds tilholder, at de være tiltænkt med forderligste fornævnte resterende postbudpenge at indkræve, og siden til Claus Christensen kommissarieskriver i Vort land Nørrejylland at levere inden Maurity [22. september] førstkommende«.

At ingen købstad skyldte for mere end 3½ år viser på den ene side, at ordningen næppe blev gennemtruffet før efteråret 1648 – for er det tænkeligt, at der ikke var en eneste by, der helt unddrog sig pligten? – og på den anden, at posten virkelig kom i gang. Så mange ville ikke have betalt så meget så længe, hvis de intet fik til gengæld. Og beløbene var store; for adskillige byer endda betydeligt højere end i 1633, og kun Ribe slap en kende billigere, mens Ålborgs bidrag var uændret. Det samlede årlige provenu på over 370 rigsdaler skal sammenholdes med de 269 kurantdaler, sva-

rende til 224 rigsdaler, så stigningen udgjorde mindst 65 procent.⁴⁴

Blot ved vi lige så lidt om de nye postbudes gang som om dem efter 1624-ordningen. Med købstadsbidragene som målestok skulle der, hvis pengene alene brugtes til budløn, have været en syv-otte stykker, men det er dog nok for højt sat. At Ribe (men ikke Varde og Ringkøbing) betjentes, skal ligeledes omtales i et senere afsnit, og derudover har i hvert fald Århus haft regelmæssig betjening, idet byens borgmestre i 1651 besluttede at opsigte deres abonnement på nogle skrevne Hamburgaviser for at spare porto. Uden post ingen aviser. Det er også klart, at det var på grund af det nye omkarteringsarbejde i Haderslev, at denne by forsynedes med et virkeligt postkontor fra midten af juni 1649. Uden for København (og i det nuværende Danmark) blev vinhandler Gottfried Schumacher følgelig og formedelst den beskudne løn af 20 rigsdaler rigets første postmester med kongelig udnævnelse. Desværre er såvel det nedenfor omtalte notat som selve bestillingen yderst kortfattet, og der meldes intet om, hvor mange jyske ruter og bude han skulle betjene. Kun skulle han besørge de ankommende breve »til Jylland og ellers i nabolaget og til steder, som den ordinære post ikke berører«. Den afgående post, »både ud til Hamburg« og til Fyn og Sjælland, skulle personligt overgives de gennemrejsende bude. Endelig hed det i notatet: »Og om nogen klagemål enten for forsømmelse eller modvillighed overbevises, at han da ikke alene samme sin løn, men og sin bestilling at have forbrudt«.⁴⁵

Ægter og post

Den århusianske notits om avisholdet peger på noget centralt i de foregående tyve års udvikling. Siden postvæsenets start var nye medier tilkommet og nye kommunikationsbehov opstået, ikke mindst vendt mod Hamburg. Heri skal vi uden tvivl søge den vigtigste årsag til, at de jyske byer ville binde an med nye bidrag, og det bør understreges, at der i de indledende faser var et vist mål af frivillighed i ordningen. En offervilje, som i øvrigt nok også hang sammen med, at foretagendet var jysk; det blev egentlig ikke inkorporeret under det danske postvæsen, men bestyredes af lokale landkommisærere med sæde i Viborg. Så langt var alt tilfredsstillende. Men de jyske bude kunne ikke undgå at bemærke, at de i én henseende var ringere stillet end deres kolleger. De skulle som nævnt gå, hvor de andre kørte.

Det må her indskydes, at skønt befalingen fra januar 1646 også drejede sig om posten i Skåne og Blekinge, synes man ikke at have foretaget sig noget for at forbedre den. Heller ikke kommissærernes henvisninger til Lollands og Falsters postbidrag førte til postale initiativer for disse landsdele. Nu som forhen besørgedes alle forsendelser ved kancellibudene, og af dem var der fortsat i regelen otte. Der kunne opstå kortvarige vakancer, og modsat blev Jens Køge fra kongens nedlagte Glückstadtrute i 1648 genansat som en art niende »all round-mand« indtil sin død i juli 1651. Skønt de øvrige måske nok havde deres egne landsdele at dække, blev det dog også nu mere almindeligt, at de lejlighedsvis afsendtes til »fremmede« steder. På Lollandsruten rejste Thomas Kalundborg nogenlunde regelmæssigt en gang om måneden (1650), men indimellem ankom Jens Køge og Peder Hansen til Køge på vejen dertil.

Navnlig rejserne til Jylland fordeltes mellem et stort antal bude. Gennem kærnerregnskaberne fra Odense og Kalundborg får vi for året 1649 kendskab til seks forskellige bude på Fynsruten og to, som sendtes over til Århus fra Kalundborg. Foruden et så stort antal liggere, at det kan slås fast, at regeringen kun i helt ubetydelig grad har gjort brug af de nye jyske bude. Dermed understreges igen, at det for dem var korrespondancen sydpå, der var den vigtigste. I øvrigt bemærkes i forbindelse med disse nødvendige, men tilstrækkelige bemærkninger om den del af postvæsenet, som kancelliet bestyrede, at Gert van Oesede den 9. januar 1649 modtog bekræftelse på sit embede som postmester i København. Skønt han var fratrædt som børsimester allerede 1642, skulle han stadig have 300 kurantdaler om året i løn – at udbetale fra rentekammeret. Pengene så han dog aldrig noget til.⁴⁶

Med kancellibude strejfende rundt i det jyske, alle med kongens eller statholderens pas på frie vogne og fortæring i byerne, kan det som nævnt ikke undre, at de lokale postbude har følt sig forfordelt. Men i stedet for at forsyne også dem med pas udarbejdedes i løbet af december 1650 en helt ny plan for transporten. Det var en udløber af, at de gamle, men ikke ganske glemte planer for ægternes afløsning mod en afgift i penge igen blev diskuteret. For så vidt var sagen ikke længere »varm« som i Christian 4.s tid, men man fandt det trods alt uheldigt at fortsætte den praksis, at stadig flere kunne trække på bøndernes kørselspligt i bred almindelighed.

Den nye runde forhandlinger om ægterne tog kongen op i 1646-47 efter ti år tidligere at have lagt en søler ud. Dengang reagerede Rigsrådet i og for sig positivt på hans forslag om, at lensmændene mod godtgørelse fra staten skulle underholde den vognpark, som

ville blive nødvendig, men reformen var gået i lyset. Nu kædede kongen den sammen med mere vidtgående planer for hele lensadministrationen, og som noget nyt inddroges – foruden Norges skydsvæsen – postvæsenets særlige problemer i forbindelse med afskaffelsen af kancellibudenes befordringsret. 3. juli 1647 lod kongen nemlig råderne vide, at »der i tide burde tænkes ... på penge til budenes rejser, når bønderne gav ægtpenge«, og bad dem overveje, hvor pengene skulle komme fra. Ifølge svaret, som blev afgivet fjorten dage senere, synes Rigsrådet at have opfattet det noget uklare oplæg således, at staten skulle betale sig fra budenes transporter med provenuet af ægtpengene, men ordningen kommenteredes i øvrigt yderst giftigt:

»Belangende middel til budeløn, om bønderne kunne give ægtpenge, da har Eders kongelige Majestæt med ægtpenges annamelse tilforn forsøgt og det før den krig mod kejseren, da bønderne var allerbedst ved magt og ikke som nu ved adskillige usædvanlige store skatter, tyngder og pålæg udarmede; måtte det dog afskaffes, som Eders kongelige Majestæt sig uden tvivl nådigst erindrer, forhåbende derfor allerunderdanigst, at Eders kongelige Majestæt og det fremdeles derved nådigst lader forblive«

Mere blev der ikke talt om den sag på dansk grund.⁴⁷ Når episoden alligevel fortjener opmærksomhed, skyldes det den nævnte forbindelse til planerne i Norge, hvor tingene lykkedes bedre og endda så godt, at landet nu fik et postvæsen. For at alle brikkerne i det komplicerede begivenhedsforløb kan falde på plads, skal Sveriges postvæsen imidlertid først omtales. Begge steder var temmet det samme, ægter og post. Men løsningen lignede ikke den danske.

Den norske historiker Michael Birkeland udtalte sig i øvrigt om dette »tema« på følgende måde allerede i 1887: »Det er mærkeligt, at den fra udlandet kendte indretning her [dvs. i Sverige] fra det første øjeblik stilledes i forbindelse med det ejendommelige skydsvæsen og betragtedes som det bedste middel til lettelse af skydsbyrden. Det samme blev også tilfældet i Norge. I begge den skandinaviske halvøes lande står altså postvæsenets indrettelse i nær forbindelse med skydsvæsenet og dets onder«. Han kunne roligt have taget Danmark med.⁴⁸

Sveriges allmänna postväsen

Ud over Hamburgruten gennem Danmark havde Sverige ingen regelmæssig postbefordring førend dronning Kristina i 1636 anså det »för gott« at udstede en forordning om et »allmänt« – altså offentligt – postväsen. »På dette område var Danmark tidligere fremme end Sverige«, som en svensk historiker bittertødt bemærker. Til gengæld var det svenske postväsen fra begyndelsen bedre organiseret, og i øvrigt havde Axel Oxenstierna allerede i marts 1624 foregrebet den senere forordning med et forslag om »gående poster eller bud over hele riget, bærende såvel vore og vore officers som også alle privatpersoners ... breve og bud«. Dette, mente han, kunne »vel agtes for et af de bedste midler til at afskaffe alle de ulovlige skydsninger«.

Forslaget blev dog ikke fremlagt for rigsdagen, og det resulterede ikke i udarbejdelsen af en virkelig postforordning. Da Oxenstierna ni år senere tog det op igen, erklærede han, at han altid havde været betænkt på, hvordan det kunne indrettes, men det var hele tiden strandet på manglen af »et tjenligt subjectum« til at stå i spidsen for det. Denne person dukkede op i 1635 i form af den forhenværende postmester i Leipzig, Andreas Wechel, som havde gjort sig umulig i det tyske postvæsens tjeneste. Endnu synes man at have haft en organisation som den danske i tankerne – skønt dette forbillende ikke nævnes i de svenske kilder – og så sent som 4. november 1635 besluttedes det, »at først skulle stilles i værk ridende og gående poster«, og derefter kunne man afskaffe skydsningen. Men den 11. november melder rådsprotokollen, at det da »diskuteredes, om postvæsenet skulle indrettes. Hr. Claes Fleming foreslog, *att oppå alle två mil förordnes visse posthemman, som frikallas för skjuts- och gästning*«. Dermed var det svenske system blevet introduceret. Allerede 20. februar 1636 kunne dronning Kristina underskrive postforordningen i overensstemmelse hermed.

Til en begyndelse udlagdes fem postlinier, alle med udgangspunkt i Stockholm. Foruden hovedruten mod kontinentet over Markaryd gik de til Göteborg, Falun, Norrland og gennem Finland til Riga i de baltiske provinser. Alle med betjening en gang om ugen. Så langt lignede ordningen altså den danske, skønt det udstrakte svenske rige ikke dækkedes så fuldstændigt som Danmark af sit postväsen. Forskellen lå som nævnt i organisations-teknikken. Der blev straks ansat postmestre i alle de svenske byer på ruterne, men ingen postbude. I stedet foreskrev postordningens første paragraf (af i alt 18) at »først skal for hver to eller højst tre mil [a godt 10½ km], eftersom vejene og lejligheden er til,



Rigsråd Claes Fleming (1592-1644) er i dansk historie bedst kendt som admiral og øverstbefalende for den svenske flåde, som deltog i slaget på Kolberger Heide 1644. I svensk historie husker man ham dog mest som den fremragende leder af finansvæsenet under Gustav Adolf, og som idémanden bag organiseringen af det svenske postvæsen, fik han en betydning, der omfatter alle tre nordiske lande. Litografiet er udført i slutningen af 1800-tallet efter et sen kopi af et malet portræt fra hans tid.

sættes en edssvoren bonde eller postillon, helst en som kan læse og skrive, hvilken også må have to karle til hjælp«. »Så snart«, fortsætter paragraffen, »han hører at af den ankommende post blæses i posthornet, gør han sig færdig til straks at annamme brevene af ham og dermed ufortøvet igennem nat og dag, uagtet hvad vejr, som være kan, videre fortløbe«.

Andreas Wechels indsats under udformningen er ikke kendt. Han kan have orienteret Fleming om stafetsystemet i Tyskland, som er grundlæggende for ordningen, men ligesom tvangsudskrevne postbønder var ukendt her, måtte man give køb på bestemmelserne om befordringsmåden – den tyske rigspost benyttede ridende bude. Som det skulle vise sig i forbindelse med de dansk-svenske forhandlinger om Hamburgposten, skal *löpa* dog forstås bredere end løbe på dansk, og hvis en svensk »postbonde« rådede over en hest, kunne han naturligvis benytte den. I forbifarten bemærkes, at posthornet indgik funktionelt i postsystemet på en måde, der endnu ikke var kendt i Danmark, hvorfor hornet næppe heller brugtes her.

Med de store svenske afstande tog det tid for posten at komme frem – rejsehastigheden foreskrives til ½ mil i timen, som kan overkommes ved rask gang – men for den enkelte postbonde har byrden været overkommelig, nogle få timers tjeneste om ugen. Det har blot forudsat en pligtløvelse hos den enkelte, som kansler Friis åbenbart ikke tiltroede de danske lokalbude efter 1623-forslaget. Og dertil et effektivt tilsyn fra den centrale ledelse og postmestrene, hvoraf der i begyndelsen af 1640'erne var 50. Men det fungerede. I løbet af de næste 30 år fordobledes antallet af postmestre, og postnettet udvidedes så meget, at dækningen i 1685 nok tør sammenlignes med den danske. I øvrigt havde man allerede 1646 forøget rejsehastigheden derved, at det nu blev forbudt postbønderne at bære postsækken til fods, de *skulle* alle ride. Turen fra Stockholm til Ystad kunne i 1680'erne gennemføres på fem dage, til Göteborg var posten syv dage undervejs, og det varede 14 dage, før den ankom til Viborg i det sydøstlige Finland.

På et punkt var systemet dog underlegent i forhold til de kørende danske poster. Større pakker kunne ikke forsendes, og da vort postvæsen siden tog sig af befordringen af rejsende, var det en mulighed, svenskerne ikke havde. Der var planer om postvognruter fremme i begyndelsen af 1700-tallet, men de realiseredes ikke. Ulempen hang i nogen grad sammen med den selvsamme ordning af skydsvæsenet, som fostrede postvæsenet. Ved samme tid forordnedes det, at der på alle større landeveje skulle findes »taverner« med en indbyrdes afstand af 2 mil, hvor rejsende kunne rekvirere vogne for betaling til næste skiftested. Fra 1640'erne for-



Et temmelig medtaget kort over Sveriges »postveje« i 1698, som findes på Post- og Telegrafmuseet, demonstrerer klart forskellen mellem de problemer, der møde postvæsenet her og i det lille Danmark, hvoraf Sjælland, et diminutiivt Fyn og kysten af Jylland ses nederst til venstre. Ruten mod Hamburg er indtegnet, men syner ikke af meget i forhold til den tilsvarende gennem Finland til de baltiske provinser. Trods den lange vej nord om Norrbotten fik man ikke en regelmæssig søpostforbindelse mellem Stockholm og Riga før 1702.

søgtes det at forene post- og persontransporten til søs, men på land havde de to »væsener« intet med hinanden at gøre. Det bemærkes, at skønt det danske postvæsen også udsprang af debatten om fribefordring ved bønder, fik vi intet tilsvarende regulativ om gæstgiverier i 1624. Byerne lå tættere i Danmark, og der var måske flere vognmænd, så initiativet kunne overlades til det frie marked.⁴⁹

Post til Norge

Også i Norge havde man kunnet se nytten af et postvæsen ved samme tid som i Sverige og Danmark, men inspirationen var her tydeligvis den, at nordmændene som danske undersætter med

rette følte sig forbigået ved offentliggørelsen af den danske forordning. Christian 4. måtte den 4. maj 1625 svare statholder Jens Juel – »eftersom I begærer underdanigst postbude også i Vort rige Norge at må forordnes, som her i riget sket er« – at han kunne jo indgive et konkret forslag om, hvordan de norske bude og postmesteren i Christiania (Oslo) skulle lønnes, så ville han, må vi da formode, se med velvilje på det. Altså intet norsk postvæsen i denne omgang.

Først i 1642, da den nyudnævnte statholder Hannibal Sehested på grund af sit forestående familieskab med kongen kunne forventes loyalt at ville virke sammen med ham og løse skydsfærdsproblemet i sammenhæng med oprettelsen af et postvæsen, kom der mere kød på skelettet. Sehested havde i løbet af sommeren været på en rejse til sit fremtidige administrationssæde, Akershus, og det antages, at han selv efter sin hjemkomst har fremlagt en redegørelse for kongen om det, han havde set og lært. I hvert fald lod Christian 4. ham og Norges kansler Jens Bielke vide, at han »erfarer stor misbrug med skydsfærd at ske«, og bad 13. oktober de to mænd overveje og betænke, hvordan den »kunne lettes og ganske afskaffes, så at der kunne på vejene forordnes visse gæstgiverer, og bønderne kunne i stedet for deres ægter give ægtpenge ... og visse postbude at anordne imellem Vore købstæder Christiania og København«.

Den norske skydspligt var som den danske udsat for et omfattende misbrug, som navnlig havde været tiltagende i løbet af de seneste par tiår. De norske bønder synes at have haft sværere ved at afgøre, hvem der havde ret til fri transport end deres danske lidelsesfæller, og den lille og ikke særligt privilegerede norske adel lagde måske større vægt på at udnytte deres tvivlsomme ret end standsfællerne hernede; de forlangte, påstod bønderne, fri skyds om formålet blot var et familiebesøg. I forvejen var stadigt flere også på »lovlig« rejse i kongens ærinde i takt med forvaltningsapparatets udbygning, og blandt andet omkring de nye bjergværker ledsagedes personskydsen desuden af flere af de traditionelle pligtkørsler med varer og gods. Christian 4.s forsøg i 1622 på at legalisere privates ret til skyds ved at udstede en skydstakst for hele Norge, dvs. tillade enhver rejsende at trække på systemet mod behørig betaling, havde ikke den ønskede virkning. Otte skilling milen for hver hest og lige så meget for hver rorskarl i de såkaldte flytningsbåde var for meget, når et »friskydspas« af nok så tvivlsom oprindelse kunne vises frem.

Hannibal Sehesteds reformarbejde fik ingen umiddelbare følger på grund af krigen. Kongen havde modtaget hans rapport i maj 1643 og erklæret sig tilfreds, men han forhastede sig ikke. Da

han en smule oprømt delagtiggjorde Ulfeldt i fordelene ved ægt-reformerne, blandt andet med den begrundelse, at »bønderne i Danmark og Norge er nu nødt til at holde for deres ægters og skydsers skyld både folk og heste med stor bekostning, som de siden ikke behøver«, var det blevet november og for sent. Men efter at arbejdet i april 1646 var kommet i gang igen, nåede Sehested hurtigt – i juli – frem til et kompromis med den lokale adel, som til gengæld for visse privilegier opgav retten til friskyds og accepterede en »skydsfærdsskat« på bønderne. Hans og kongens sejr blev imidlertid kun af kort varighed; skatten tilbagekaldtes året efter, og i 1648 genvandt adelen sin skydsfrihed.

Men postvæsenet bestod. Som for at vise imødekommenhed over for en sag af mindre vigtighed havde adelen hele tiden vist sig velvillig på dette punkt – jævnfør Henrik Thotts tidligere omtalte erklæring – så i al stilhed fik Sehested faktisk bragt orden heri. Mens nederlaget på transportområdet havde nogen sammenhæng med, at det kun var i Bohus len og i egnen omkring Christiania, pligten følte så trykkende, at Sehested kunne regne med offervilje fra bønderne, var interessen for et bedre kommunikationsvæsen til stede overalt. Ikke mindst i de netop berørte landskaber, hvor kravene fra de hyppigt rejsende liggere og kongelige bude kunne undgås, såfremt postvæsenet organiseredes som i Sverige. Hvornår Sehested adopterede denne model, vides dog ikke, men det er allerede fremgået, at det var forbindelsen mellem København og Christiania, der påkaldte sig den største opmærksomhed.

Det indebærer også, at spørgsmålet måtte dukke op under fredsforhandlingerne ved Brömsebro. 6. april 1645 fik kommissærerne ordre om at gøre deres bedste for at tilvejebringe den samme frihed for budene til Norge, som svenskerne havde fået for deres breve til Hamburg, eftersom »det Os højlige er angelegent daglig at vide tilstanden i Vort rige Norge«. Om svenskerne viste sig imødekommende, vides ikke, men en traktatsikret ret til passage over svensk territorium i fremtiden fik vi ikke. Enten på grund af modstand fra svensk side eller udygtighed fra dansk måtte man i traktatens paragraf 20 lade sig nøje med at indrømme den svensk-tyske post færdselsret i Danmark, mens den danske konge selv kun frit måtte »have sine tjenere i Stockholm« til at forrette ærinder der. Forhandlerne har muligvis og med nogen ret ment, at spørgsmålet var endelig løst med afskeden (overenskomsten) i Ulfsbäck 1580.

I den første tid efter fredsslutningen mødte kongens bude heller ingen modstand fra svensk side under den nu temmelig lange rejse gennem det pantsatte Halland og Sverige, når de skulle op

*Hannibal Sehested (1609-66) er betegnet som »vistnok den idérigeste og videst skuen-
ende statsmand, Danmark i nyere tid har
fjostret«. Bedømmelsen er fuldt fortjent for
den indsats, han ydede som statholder i
Norge i 1640'erne og som leder af forvalt-
ningsreformerne efter statsomvæltningen i
1660, og hvad der i en moderne sammen-
hæng forekommer særlig tiltalende: som
udenrigspolitiker talte han varmt for et
samarbejde mellem de nordiske riger. Han
afviste ikke reformer efter svensk model,
blot fordi de var svenske. Hans planer for
det norske og siden det danske postvæsen
organisation er et godt eksempel på denne
fordomsfrie holdning. Her er han malet af
Karel van Mander o. 1650.*



til Norge. Da Christian 4. var blevet klar over dette, pressede han igen på for at få ruten etableret. Den 4. april 1646 fik Ulfeldt og Sehested derfor brev om »at være betænkt på middel og veje, hvorledes der visse postbude bekvemst kan anordnes, som ordinært kan rejse mellem Danmark og Norge og særdeles mellem København og Bohus og Akershus«, og allerede den 23. omtales »de forordnede postbude« i en skrivelse til Sehested, som om de var en realitet. Andet og mere end den budtjeneste, som var knyttet til administrationen på Akershus, var der dog ikke tale om. Herfra rejste budene imidlertid så ofte – i 1646 hele 128 gange – at det var begyndt at ligne en posttjeneste. Budene, i regelen soldater fra den stedlige garnison, kaldtes da også »postbude« i slottets regnskaber fra 6. februar.

Med større vægt kan man fastsætte rutens start til mandag den 20. juli 1646. Da modtog »ligger i porten« Jacob Rasmussen i København rejsepenge, 14 rigsdaler »efter den anordning derom, af hr. rigens hofmester gjort er«, for turen til Bohus. 14 dage senere afrejste ligger Jacob Jensen under samme vilkår, og derefter skiftedes de til med forbløffende regelmæssighed at afrejse hveranden mandag; vi kan følge dem i rentemesterregnskaberne til hen i september 1647, og af 33 rejsedatoer falder kun 6 på en anden ugedag, men nær den stipulerede. I Bohus må de have opnået forbindelse med kolleger fra Christiania, så ruten blev vores første virkeligt »arbejdsdelte«. Alligevel beholdt de to mænd deres titler af »ligger« i regnskaberne, skønt man tidligere havde kaldt folk for postbude, som dårligere kunne leve op til betegnelsen.

Det norske postvæsen

Til det praktiske arbejde med tilrettelæggelsen, i hvert fald i den norske ende af ruten, havde Hannibal Sehested udset sig en mand, der netop var blevet ansat som generalauditør i Norge (»søndensfjelds«), Henrik Morian eller Morjaen, formentlig hollænder af fødsel. Havde Sehested et indgående kendskab til svenske forhold, var Morians endnu bedre, eftersom han havde været i svensk tjeneste. De har begge to i det svenske postvæsens organisation haft et forbillede, som de søgte omplantet på norsk grund, ikke blot på ruten til Bohus, men til hele det norske postvæsen, som det naturligt var målet at få oprettet. Det antages af norske posthistorikere, at det svenske system indgik i en nu tabt »postordinans« af 15. december 1646, som Sehested havde signeret. Den skulle, menes det, have indeholdt bestemmelser om udnævnelse af postbønder på strækningen fra Christiania til Bohus, som i lighed med de svenske skulle føre postsækken frem imod fritagelse for udskrivning og den nyligt pålagte skydsfærdsskat.

17. januar 1647 var Sehested og Morian i København, og sidstnævnte modtog da bestalling som generalpostmester. Ikke blot titlen var ny i dansk sammenhæng, men betingelserne åbnede også nye veje for postvæsenets fremtid i hele monarkiet. Morian skulle nemlig ikke bestyre det som en statsinstitution, men fik det overdraget for 20 år med ret til at nyde det eventuelle overskud. Samtidig pålagdes det ham dog at holde postvæsenet i gang, selvom det skulle give underskud, men foruden en årlig løn på 300 rigsdaler fik han tilsagn om at beholde det nævnte rejsetilskud på én rigsdaler daglig for turen fra København til Bohus.

Disse tilskud blev fortsat udbetalt til budene personligt for hver rejse, men fra 1. august nogenlunde regelmæssigt en gang om måneden til Morians fuldmægtige i København, og fra 1. maj 1649 i form af et beløb på 400 rigsdaler årligt. En anmodning af 1. august 1647 til fire lensmænd, der ejede gods i Halland, om at tillade, at nogle af deres bønder »ved landevejen må hjælpe til at befordre brevene fra den ene til den anden«, bar ikke frugt. I Skåne og Halland indførtes systemet med postbønder ikke, og de to Jacob'er, der var startet i 1646, fortsatte med at rejse. Jensen endog med det resultat – om der ikke er tale om en tilfældig navnelighed – at han siden blev svigersøn til Morian, postmester i Trondhjem og norsk generalpostmester.

I Norge blev derimod postbondesystemet benyttet overalt, efterhånden som ruterne oprettedes. Det er ikke stedet her at følge det indre norske postvæsens historie i detaljer, og oprettelsestidspunkterne for de enkelte forbindelser kendes heller ikke nøje. Men det fremgår utvetydigt af norske skattebreve, at Sehested og Morian tog sig ivrigt af sagen, skønt de næppe kunne leve op til Christian 4.s krav fra 19. januar 1647, at det hele skulle være færdigt 1. maj. I Agders fogderi på vejen til Christiansand omtales 19. februar 1648, at »her findes og fire gårdes besiddere, som er postbønder«, og 29. august samme år forskånes de to af Vangs præstegæld, »som bærer postsækken til Bergen«. Da Frederik 3. den 9. august 1650 undertegnede den første (kendte) postforordning for Norge, forudsættes det, at der gik post fra Christiania til Bohus, Stavanger (over Christiansand), Bergen og Trondhjem, samt fra Drammen til Kongsberg sølvværk, overalt ved postbønder. De skulle, »såsnart postsækken til dem ankommer, [have] en karl og hest i beredskab«. »Skal og i agt haves, at de ikke ved små børn eller kvindfolk postsækken fremsender«, hedder det videre, og desuden tilsiges de beskyttelse mod emsige fogder, som ikke måtte »de én gang tilforordnede postbønder at forandre eller andre at sætte i deres sted, uden det sker af særdeles vigtige årsager og med generalpostmesterens videnskab«.

Afgangstiden fra København var ifølge postforordningen fastsat til hver fredag aften – mod tidligere hver anden mandag – med forventet ankomst til Christiania 8 dage senere, lørdag aften. Hvornår udvidelsen var gennemført vides ikke. Efter forordningens ordlyd skulle postsækken forsegles i København på det stedlige norske postkontor og først åbnes på posthuset i Christiania, hvorfor breve til f.eks. Bohus måtte tage en gevaldig omvej, før de nåede bestemmelsesstedet. På det nævnte københavnske kontor befandt sig i øvrigt næppe fra starten en egentlig postmester; Morians første to fuldmægtige her (Jens Jensen 1647 og Mathias

Michelsen 1649-50) tituleres i hvert fald ikke således, og først fra 1653, da svigersønnen Andreas Jørgensen Klingenberg var kommet herved, finder vi den »norske postmester i København« omtalt. I april 1657 købte han hus i Østergade (nuværende nummer 37) – her skulle breve til Norge altså for eftertiden indleveres.⁵⁰

Østjyske »postbønder«

Etableringen af postforbindelsen med Norge og det norske postvæsen er naturligvis i sig selv af stor betydning, også for dansk posthistorie. Men beskrivelsen tjener også det formål at understrege den indflydelse på de kommende års reformer i vores indenlandske postbefordring, som uden tvivl udgik fra Sehesteds omplantning af det svenske system til Norge.

Ganske vist har vi som tidligere omtalt danske paralleller til den del af arbejdet, som havde med transporten at gøre. Grundideen med at lette byrden for det store flertal af bønder og overlade det til nogle få at føre de privilegerede rejsende frem, var tydeligt til stede i anden fase af Christian 4.s ægtplaner i 1623-24, og vi kan også mindes den passus i udkastets sidste paragraf, hvor kansler Friis en smule spagfærdigt foreslog, at der »kunne på den største landevej anordnes nogle få bønder, som dem [postbudene] førte nat og dag frem«. Men det er spørgsmålet, hvor godt den nye generation af lovgivere har kendt disse forslag. De svensk-norske lå i alt fald nærmere.

Med de nødvendige tillem্পninger er det de samme tanker, der genfindes i en stor betænkning om det jyske postnet, udarbejdet fordi »Hans kongelige Majestæt har nådigst ladet sig velbefalde nogle bøndergårde til postværkets befordring og fortsættelse i Jylland at udlægge«, som det indledningsvis hedder. Den er desværre udateret (og usigneret), men især på grund af indgangsformuleringen må der være tale om den »ordinans«, som rigsråd Henrik Rantzau og landkommissær Erik Juel fik befaling om at udarbejde 3. december 1650 – at de virkelig *havde* pareret ordre, fremgår af et brev tretten dage senere. Når et notat, der er vedlagt i betænkningen, dels om et punkt i denne og dels om postbetjeningen i Haderslev, synes at lægge op til udnævnelser af en postmester her, skyldes det åbenbart et svigtende lokalkendskab – og hastværk? – som også fornemmes andre steder. Schumacher var blevet ansat i 1649, og forslaget om et honorar på 20 rigsdaler årligt forlængst vedtaget.⁵¹

De gårde, der foresloges udlagt, ses på kortet overfor. Som en perlerække strækker de sig op gennem Jylland fra Seest i syd til

Lem
Hillebrand Nielsen i »Kærgård«
Ganer
Hans og Niels Lassen i »Smedegård«
Tarm
Mouritz Moritzen og Poul Jepsen
Hallum
Christen Madsen, Christen Nielsen, Jens
Jensen og Christen Jessen
Hyllerslev
Mikkel Hansen og Hans Jørgensen
Brøndum
Hans Svendsen og Mads Sørensen
Tømmerby
Niels Thomsen og Tøste Andersen
Gredsted
Poul Hansen og Peder Nielsen
Kærbøl
Mikkel Melchiorsen og Mikkel Laursen
(fører postsækken fra Gredstedbro til
Ribe)

Hasseris Enggård

Jens Mortensen og Jens Nielsen Harboe

Svenstrup

Søren Jacobsen og Jens Mikkelsen

Sønderup

Ole Lauritsen

Lille Binderup

Christen Thomsen

Store Binderup

Jens Jensen og Lars Pedersen & Lars

Skåning

Hvam

Peder Pedersen og Søren Pedersen

Bjerregrav

Ove Jensen og Jens Christensen

Navntoft

Christen Poulsen og Christen Nielsen

Kvorning

Mads Pedersen og Mikkel Pedersen

Neder Hornbæk

Anders Sørensen og Niels Sørensen

Langskov

Thomas Nielsen og Jens Thorsen

Viby

Jens Sørensen og Simon Gadsen

Astrup

Knud Rasmussen og Rasmus Mikkelsen

Nebel

Poul Pedersen og Oluf Jensen

Hedensted

Jørgen Ovesen og Poul Hjulmand

Højen

Hans Joensen og Mikkel Jensen

Viuf

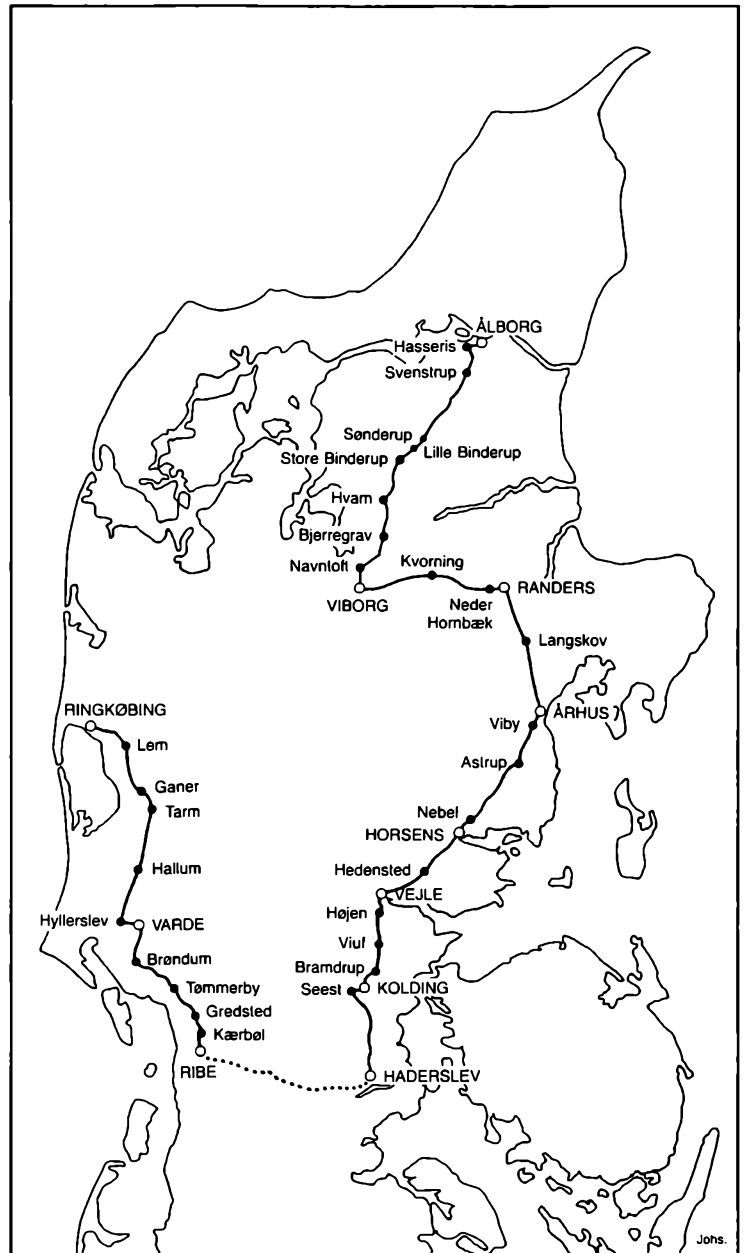
Iver Carlsen og Hans Gris

Bramdrup

Hans Jensen og Hans Christensen

Seest

Bertel Pedersen og Steffen Olufsen



Landsbyerne i Vest- og Østjylland, hvor normalt to bønder blandt »kongens tjenere«, dvs. fæstere af gårde på krongodset, i 1650 blev udpeget til enten at bringe postsækken frem eller køre for et postbud. Disse gårdmænds navne er anført i spalterne til venstre, først på ruten fra Ringkøbing til Ribe og dernæst på den fra Ålborg til Haderslev.

Hasseris i nord. Kun én kæde er der; den dobbelte linieføring var opgivet mod lidt flere sving på den tiloversblevne. I hver landsby udlagdes så vidt muligt en »tougård«, men udtrykket må tolkes som »to gårde«, for det er tvivlsomt, om der fandtes så mange tvillinggårde. Afstandene mellem dem er meget forskellige, da de alle skulle tilhøre kronen. Kun ét sted kneb det. I Navntoft i nærheden af Viborg rådede man kun over en, men til gengæld tilhørte en anden kapitelsgodset, som tidligere oversekretær Iver Vind disponerede over. Mod en erstatning på fire rigsdaler om året håbede forslagsstillerne på, at han ville godkende, at »den til postværket skal være sølgagtig« – derom det nævnte notat. Alligevel måtte man acceptere en distance på ikke mindre end $3\frac{1}{2}$ mil mellem Kvorning og Navntoft, i overkanten af det forsvarlige. En smule længere var turen fra Lille Binderup til Svenstrup, men rekorden var dog de $4\frac{1}{2}$ mil, ca. 33 km, mellem Haderslev og Seest. Her blev grænsen mellem kongens eget rige og hertugdømmerne overskredet, og syd for den kunne han ikke anvise ejendom.

Formålet med disse gårde »og der påboende bønder«, som »altid til samme brug skal forblive«, kom man først senere ind på. Forinden blev det slået fast, at der »skal være tvende personer eller bude, som med hverandre således omveksler, at når den ene rejser ud fra Ålborg og til Haderslev, den anden da rejser ind igen«. Vi lades altså i tvivl om, hvorvidt budene på dette tidspunkt var i sving, men formuleringen skyldes måske ukendskab til dem? Transportsystemet beskrives derpå udførligt med udgangspunkt i Ålborgbudets ankomst til Haderslev mandag aften. Her mødte han postbudet fra Hamburg, udvekslede breve med ham og ventede så tålmodigt på budet fra København, som »i det seneste hver tirsdag ved middagstid gemenlig altid ankommer« – så er alle forbehold taget. Efter ny udveksling af post kunne han derefter drage nordpå. Således:

»Så skal det jyske bud, straks hans ærinde med bemeldte fra København kommende bud er forrettet, begive sig på rejsen fra Haderslev med en vogn af Seest, den samme, som har ført ham ud, tilbage igen til Seest, og den anden vogn i Seest, som er forordnet at føre postbudet, skal straks føre ham igennem Kolding (hvor budet iligt skal aflægge, hvis det sted tilhører), og så til Bramdrup. Der skal en af de tvende vogne, som er forordnet dertil, straks føre ham til Viuf, derfra atter en vogn til Højen, fra Højen får han en vogn til Vejle ...«

Og så videre. Beskrivelsen følger budet til dørs, men lad os her nøjes med at notere de forventede ankomsttider: Vejle onsdag inden middag, Århus torsdag aften (med overnatning for bonde og bud), Viborg lørdag middag og Ålborg, »hvor han præcis hver søndag aften inden seks slet skal lade sig finde«. Rejsen sydpå er ikke beskrevet helt så detaljeret; afgangen skulle foregå onsdag morgen klokken otte og ankomsten til Haderslev som anført mandag aften.

Ud over at give forslag om posttakster i et anderledes rimeligt leje end ifølge 1624-forordningen finder projektets forfattere det nødvendigt at slå fast, at bønderne alene skal nyde frihed for »al anden ægt og arbejde, tyngde og besværing« for tjenesten. Især for bønderne med de lange ture hver uge har det været en beskedent kompensation. Seestbønderne med de nævnte rekordlange rejser slap dog med en tur hveranden uge, da de havde post med begge veje. Og i ventetiden hos postmester Schumacher på Torvet i Haderslev kunne de vel trække på vinskænk Schumachers gæstfrihed? Det er dog næppe alene af samme grund, at forslaget om postbudene udtaler, at »dersom deres uagtsomhed eller forsømmelse formedelst drukkenskab eller i andre måder befindes, så de ikke præcis til hvert sted på den forordnede tid ankommer, da har ethvert steds øvrighed, som det formærker, det landkommisærerne at tilkendegive«. Hvorefter hammeren faldt. Hvad »værten i hver købstad, som postbudene logerer hos«, angår, skulle også han være fri for ægter og indkvartering, men modtog ellers ingen anden kompensation for det postale arbejde, som også omfattede modtagelsen af breve. Til gengæld måtte han smykke sit hus med »en hvid hest, enhver indenlandsk og fremmed til videnskab og efterretning«. Udstoppet eller af træ?

Endelig bemærker vi en lille charmerende detalje fra denne første del af betænkningen. »... Og når der kommer store pakker breve eller også kunne hænde, adelens bryllups- eller begravelsesbreve med posten forskikkes, da gives af hver snes 8 skilling«. Det er faktisk første gang, vi i denne type kilder til postvæsenets historie støder på en antydning af, hvad det hele drejer sig om. Når det altså ikke var knastør administrations- eller handelskorrespondance. Men mere end fire lispund af den slags var »postbønderne« ikke pligtige til at transportere.

Vestjyske postbønder

Betænkningens anden del bærer titlen *Belangende det vestersides bud*. Bortset fra, at det straks bemærkes, at den ikke indeholder bestemmelser om den første del af ruten, idet »de i Ribe holder

deres eget postbud på Haderslev«, ligner den det foregående til forveksling, og kæden af udlagte gårde mellem Ribe og endestationen Ringkøbing kan uden videre indtegnes på kortet. Men ved nøjere eftersyn er der tale om en grundlæggende forskel. Her behøver ordet postbønder ingen anførselstegn, for de var tiltænkt præcis samme opgaver og ansvar som deres svenske og norske kolleger.

Hvis det Riber bud, hedder det, »fører nogle breve med sig, som skal længere ind i landet som til Varde, Ringkøbing eller Lemvig, da skal de i en vadsæk indesluttet og siden sted fra sted ved en ridende karl fremsføres«. Og denne »ridende karl« skulle ikke være et forordnet postbud, men fæsteren eller en beboer af de udlagte gårde. For at undgå nysgerrige kig i sækken eller ligefrem bedragerier fra disse karles side skulle vadsækken være aflåst under transporten; en brist på tillid, som man naturligvis ikke viste de rigtige postbude. Af samme grund kunne man ikke nøjes med en af de sædvanlige logiværter i byerne, som ruten passerede, men måtte have rigtige postmestre med titler, nøgler til vadsækken og – såvidt vi kan skønne – en entusiasme, der bødede på, at de ikke fik fast løn. Når postbonden fra Brøndum ankom til Varde, skulle byens postmester af vadsækken »udtage, hvis breve did hørte, og den så straks igen tillukke og til samme bud af Brøndum levere, som skal føre den til Hyllerslev«. I Ringkøbing foregik det på samme vis, men her skulle sækken straks returnere, og hvad de breve angik, som skulle videre til Holstebro eller Lemvig, »da kunne de dem selv lade afhente og levere i Ringkøbing hver fredag eftermiddag«.

Også til denne afdeling af betænkningen knyttede der sig et forslag om nye og beskedne posttakster, og nyt er det også, at man tillader det private Ribebud at få del i det offentlige postvæsens porto, idet brevpengene for korrespondance fra Haderslev deles i to lige store parter. Den ene skulle budet nyde, og den anden tiltænkte de to postmestre – lidt skulle de dog have for deres umage. Lokalportoene vest for Ribe tilfaldt alene postmestrene. Til slut overdrog betænkningen overopsynet med postbønderne til lensmændene i Ribe og Lundenæs.

Hvorfor forslaget opererer med denne grundlæggende forskel mellem de to ruter, kan næppe forklares anderledes, end at man nok vidste, at der allerede fandtes et korps af østjyske bude. Eller havde man blot større tillid til vestjyderne? For forskellen er meget mere end kosmetisk. I Østjylland kunne de edssvorne bude, Kongelig Majestæts tjenere, vække en søvnig bonde og forlange transport; i Vestjylland var initiativet derimod overladt til bonden selv. En anden og nok så væsentlig forskel bestod i, at posten

kunne komme hurtigere afsted i vest, for i øst måtte man jo respektere budets rimelige krav om spisepauser og nattesøvn – skønt de faktisk skulle rejse »ved dag og nat«. Og endelig var det som allerede fremhævet kun de vestjyske byer, der behøvede lokale postmestre. Dette sidste træk er måske det allermost betydningsfulde for forståelsen af teknikken. Bude som gennemfører turen fra ende til anden behøver kun brevsamlingssteder, »herreløse« postsække er afhængige af, at der på hvert skiftested findes en ansvarlig person, der har til opgave at åbne, udtage, ilægge og lukke samme sæk. Vi skal siden se, hvilken rolle denne kendsgerning spiller i postvæsenets historie.

Alle forskelle til trods er parallellerne mellem de skitserede jyske ordninger og den norske så store, at vi tør give Hannibal Sehested æren af tillige at have stået fadder til de hjemlige gårdudlægninger, også selvom betænkningen synes udarbejdet af Rantzau og Juel. En ejendommelig bekræftelse giver den svenske resident Magnus Dureel ved at lade sine overordnede vide, at Sehested arbejdede på et postvæsen i Norge med Morian som generalpostmester, samt at han også havde planer om oprettelsen af et dansk postvæsen efter svensk mønster. Det mærkelige er datoen, 1. januar 1647. Det er meget lang tid, før vi ellers får oplysninger derom i hænde. Da der imidlertid dårligt kan være tale om andet end dette jyske initiativ – og Juel og Sehested i øvrigt var svogre – har det været længe undervejs, men så meget hurtigere at få gjort færdigt, da befalingen endelig kom.

I denne forbindelse skal desuden bemærkes, at når Selio Marselis – som vi siden skal møde – i 1653 påstod, at det norske postvæsen var indrettet »auf mijn angebben«, så kan han have haft ret, for så vidt som tilskyndelsen til at få de indre norske ruter sat i gang kan være udgået fra ham. Men ligesom initiativet til at få forbindelsen mellem Danmark og Norge etableret blev taget længe før vores del af verden hørte om Selio, er der intet, der forbinder ham som hollænder med en dybere indsigt i det svenske postsystem. Sehested var utvivlsomt manden med ideerne.⁵²

De jyske gårde udlægges

Der var forskelle mellem de to jyske systemer, men der er også et punkt, der forener dem og giver den vestdanske ordning et særpræg i forhold til den østdanske med kancellibude. Posten blev gennem gårdudlægningerne bundet til et fast rutenet. Det samme var tilfældet i Norge og Sverige, hvor postkarlene ifølge forordningen nok skulle benytte »genstier« – genveje – i videst mulige

omfang, men også »imellem sig forene om en vis og ret gensti at holde, på det de ikke må misfejle og gå hinanden forbi«. Skiftstederne var under alle omstændigheder faste. Man kan derfor sige, at postgårdsystemet fik en art opdragende virkning for budene og ikke mindst postvæsenets ledere. De kunne gennem ordningen lære, at det at tilbyde publikum en regelmæssig posttjeneste indbar, at postbudet ankom på samme plet hver gang. Ikke blot lejlighedsvis, når hans vej faldt forbi.

Og så endte det hele alligevel som smuk, men tom snak. Først kom Frederik 3.s ordre om indretningen af den østjyske rute (uden afsnittet om den nye porto). Det skete 16. december 1650. Så forsamledes vestjyderne i Viborg for at tage stilling til, om deres rute skulle indrettes. Det var den 23. eller 24. september 1651, efter at et par landkommissærer i august havde indkaldt til mødet med den oplysning, at kongen »nådigst har for godt anset at lade gøre forandring med postbudene her i landet, at de herefter skulle rejse til vogns og tage deres passage igennem de fleste af købstæderne, på det at købmændene ved dem kunne forskrive og uden for stor bekostning bekomme en pakke gods her ind i landet, når dem lystede og de det behøvede«. Kommissærerne formodede også, »at postbudpengene, som af købstæderne skal udgives, skal blive fluks lideligere, end hidindtil sket er« – og det tør vel antages, eftersom vestjyderne ikke havde fået stort for pengene forhen.

Hvad der blev sagt om posten i Viborg, vides ikke, men vi tør vel formode, at alle var for. Frederik 3. var lutter imødekommehed, men uden at røbe forståelse for den indre logik i den vestjyske plan – Sehested var i mellemtiden udrenset – indsatte han postbude efter østjysk model på ruten uden samtidig at opgave postmesterembederne i Varde og Ringkøbing. Denne ordre udkom 18. maj 1652, og dermed var alle betænkningens gårde udlagt. Derefter sænker stilheden sig over den jyske transportservice.

I maj 1655 havde et par bønder på østruten fået nok efter at have ført bude i *halvandet* år. Så fulgte i januar 1656 4 vestjyder trop og meldte om en lignende træthed efter *ungefær halvtredje* års tjeneste. Regner vi tilbage fra disse tidspunkter når vi til samme resultat. De var alle begyndt at køre hen på efteråret 1653. Men da var viseren drejet en omgang siden den periode, der beskrives i dette kapitel. Det »tjenlige subjekt«, som Oxenstierna havde efterlyst i Sverige, men som landkommissærerne og kongen havde troet at kunne undvære, var nu ankommet.

Fra Glückstadt til Hamburg

Manden hed Paul Klingenberg. I kraft af sin tilknytning, først som tjener – og i juli 1645 »postbud« ad København – og siden som kompagnon, til handelshuset Marselis & Berns i Hamburg kom han i kontakt med de danske Hamburgbude. Han har næppe haft noget videre med postadministrationen at gøre eller sat sit præg på de forandringer, der skete med ruten. Men han fulgte med så godt det lod sig gøre. Hans muligheder var adskilligt bedre end vore.

Såvidt vi kan se, øgede Berns på et tidligt tidspunkt antallet af bude til seks, idet tilsagnet fra januar 1653 om godtgørelse gennem de norske kobberværker omfatter et udlæg på 2700 rigsdaler til »6 postbudes løn i 9 år«. Starttidspunktet for udlægget, 1. maj 1643, stemmer dog ikke overens med, at Braem havde lønnet de fem indtil udgangen af 1642. Hvornår udvidelsen er sket, kan derfor ikke afgøres sikkert.⁵³ I Glückstadt var en postmester, Moritz Brüggmans, blevet ansat, og i Hamburg havde man fået etableret et vist samarbejde med byens stadspostmester, Dietrich Gerbrand. Han tog vistnok fra starten i 1641 mod brevene til Danmark og udleverede dem til de bude, der dækkede strækningen Hamburg-Glückstadt. Endelig havde Berns ændret afrejse-dagen sydfra, så lørdagsposten afgik fra Hamburg og ikke fra Glückstadt.

De mere vidtgående forandringer synes igangsat i slutningen af 1645, men vi har kun et yderst overfladisk kendskab til forløbet af de forudgående overvejelser. Det (på ny) spændte forhold til Hamburg, som havde været medvirkende til, at Glückstadt blev endestationen for den lange rute, var netop blevet afløst af større fordragelighed, da byen på nogle områder havde bøjet sig for Christian 4., mens han til gengæld afstod fra at opkræve den forhadte Elbtold. Hamburgs udsending og juridiske ekspert, syndikus Broderus Pauli – som en overgang havde været holdt fængslet af kongen – udvekslede artigheder med modparten i november nævnte år. Mens posten ikke havde spillet så stor en rolle for stridighederne, at den blev omtalt i traktaterne, benyttede Pauli sig nu af lejligheden til at give sin mening til kende »om den ordinære post, som går imellem København og Hamburg«. Det skete i en skrivelse til kansler Reventlow i Tyske Kancelli, men vi ved intet andet om den, end at kongen den 17. november sendte den til sin danske kansler fra Haderslev. »Om hvilken lejlighed du skal tale med Johan Braem og de andre købmænd og lade mig vide ved posten deres mening derom«, tilføjede han.

Tør vi gætte på, at Paulis brev indeholdt et ønske om at få etableret direkte forbindelse mellem Hamburg og København? Eventuelt imod opgivelse af den tyske budkurs? Indicierne taler for, at begge spørgsmål kan besvares bekræftende. Når Christian 4. det følgende år meddeler, at »her er stor klage på den københavnske post, at den oversætter folk med brevpenge [altså forlanger for meget i porto], så at de nødes at søge den svenske post«, tyder det på, at konkurrencen fra de tyske stadsbude definitivt var ophørt. For en gangs skyld kender vi i øvrigt en af kongens kilder. Oplysningerne blev forebragt ham af en spansk indvandrer, Juan Esmitt, som i forbindelse med en ansøgning om ansættelse ved toldvæsenet videregav en del klager fra postbudene 12. september 1646. De besværede sig højlydt over, at »de ingen rigtige overordnede eller anordning havde, som rigtigt og punktligt ordinerede deres rejser«, og »den nuværende postmester gør dem også meget stor uret i henseende til brevporto«. Hvem postmesteren var, meddeles desværre ikke.

Ved samme tid gled Glückstadt også ud af rejseruten. Det har givetvis smertet den gamle konge, men med Elbtoldens bortfald og inddragelsen i 1640 af de schauenburgske grevers besiddelser – landskabet Pinneberg umiddelbart vest for Hamburg – blev det efterhånden klart, at byen ikke havde nogen gylden fremtid for sig som rival til hansestaden. Berns var imidlertid kløgtig nok til at indse, at han som en modydelse måtte sørge for en tilfredsstillende postbetjening til den forskudte kæledægge.

Hans forslag er udateret, men fremsendtes med følgeskrivelse fra guvernør Pentz 4. december 1646. Da havde sagen dog rumlet nogen tid, for i juni havde postmester Brückmans søgt hjælp hos prins Christian til at blive i sin stilling under hensyn til, at han, »så længe han har haft postmesterembedet i Glückstadt i forvaltning, *men særlig under de senest forløbne farlige krigstider*, altid skal have vist den troligste flid heri«. Berns ønskede ham dog forflyttet til fordel for en Martin Rolandt; Brückmans kunne i stedet bruges i Itzehoe. Væsentligere var forslaget afsnit om ruteomlægningen. Budene havde selv, hed det, for at »de svenske bude dem ikke måtte komme i forkøbet« ønsket den forandring gennemført, at de i stedet for at benytte »vejen til Glückstadt« rejste over Itzehoe direkte til Hamburg. Hvis dette behagede Pentz og kongen, ville Berns anordne, »at det glückstadtske bud skal rejse 2 gange ugentlig og holde sin visse rejsetid«.

Lokkemaden var altså den – for forbindelsen med Danmark helt unødvendige – fordobling af afgangene fra og til Glückstadt; byens postbud skulle afgå til Hamburg mandag og torsdag eftermiddag med ankomst tirsdag og fredag morgen kl. 8 og returnere



Christian von Pentz (1600-51) blev i 1630 guvernør i Glückstadt, hvorfra de kongelige dele af hertugdømmerne administreredes. Fire år senere blev han Christian 4.s svigersøn, hvorefter han forventedes loyal at føre kongens planer med den nye by ud i livet. Skønt forholdet mellem de to mænd efterhånden kølnedes – kongen beskyldte ham bl.a. for at kigge for dybt i flasken – var han ikke meget for at komme svigerfaderen på tværs, da Berns ønskede Glückstadt koblet ud af postvæsenets hovedrule. Udateret stik.

tirsdag og fredag aften, så det kunne være hjemme igen onsdag og lørdag formiddag. Men for at gøre forslaget endnu mere appetitligt opererede Berns også med en forbindelse mellem Glückstadt og Itzehoe, tilsyneladende ved kancellibude fra sidstnævnte by. Ideen var, at når københavnerbudet ankom til Itzehoe om torsdagen, kunne et kancellibud rejse til Glückstadt med lokalposten og returnere med »alle breve, som han kan få i Glückstadt til Itzehoe, Rendsborg, Flensborg, Haderslev, Jylland, Fyn, Sjælland og København« – der er smurt tykt på – om lørdagen, så københavnerbudet kunne få dem med tilbage. »Dette er den ordning, som budene efter min mening kan holde i fremtiden, så fremt det altså nu Eders Excellence behager«, sluttede Berns, og »excellencen« – Pentz – som ikke selv turde tage stilling til ansøgningen, synes at have vundet kongens bifald. I hvert fald var ordningen gennemført i 1649, og den holdt også til ændringerne i 1653.⁵⁴

Posthus i Hamburg

Ligesom initiativet til denne omlægning ser ud til at være taget af budene selv på grund af konkurrencen fra svenskerne, er det ikke Berns, men en »pinnebergsk undersåt«, Ewert Reimers, der foranledigede den næste større ændring. Han indkom 25. maj 1649 med et »bønsskrift« – ligeledes tabt – om at blive ansat som »postforvalter« i Hamburg.⁵⁵ Frederik 3. har taget vel imod det, for allerede 12. juni blev Reimers antaget, og de omtalte grevers gamle domicil ved St. Jacobi kirke, den schauenburgske gård, udpeget som stadens kongelige danske postkontor. Det hed i øvrigt i begrundelsen, at der ofte var indløbet urigtigheder ved afleveringen og modtagelsen af breve »i det almindelige købmandshus«. Det var ikke just en tillids erklæring til Berns, og desuden ses det, at samarbejdet med stadsbudmesteren var oplyst, sikkert i forbindelse med reformerne i 1646.

Hamburgs borgmestre og råd gjorde alligevel indsigelser mod udnævnelsen, og måske har Berns støttet dem, for når det hedder, at den forrige postforvalter havde oppebåret de indtægter, Reimers nu skulle nyde, synes det at være ham, der tabte ved det (medmindre der tidligere havde været en anden købmand med tilsvarende opgaver inde i billedet). Berns fik dog straks – 20. juli – den besked retur, at kongen ikke indså berettigelsen af Hamburgs modstand, da dog andre konger og fyrster havde postmestre i byen. Han og Marselis beroligedes tillige med, at de stadig var »Vore dersteds residerende kommissærer« og havde »direkti-

onen over dette postvæsen«. Den under 12. juni oversete forsikring om, at de skulle have tilsyn med Reimers, blev understreget, og endelig fik de lov fortsat at lønne postbudene. Efter endnu nogle skrivelser synes forholdene at være faldet til ro omkring årsskiftet 1649-50.

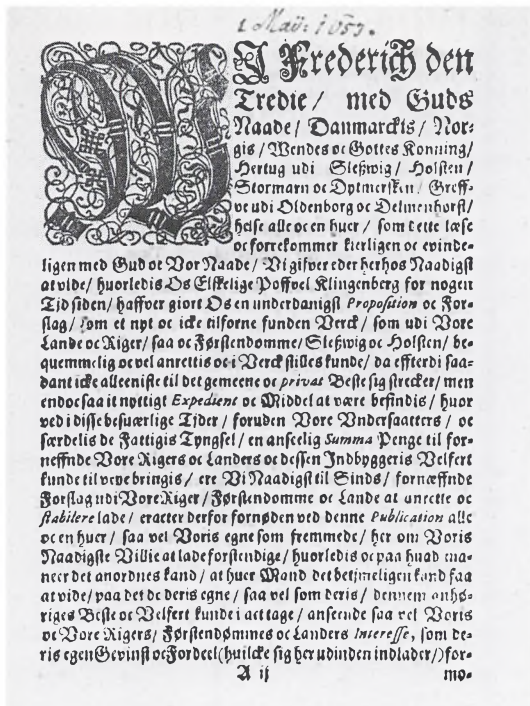
Postmesteren i Itzehoe modtog en årsløn på 100 rigsdaler fra »omslagskassen« i Kiel og kollegaen i Haderslev som nævnt 20 fra Haderslev amts indtægter, mens honorarerne til Rolandt i Glückstadt og den postmester Diedrich Klöcker, som i 1651 fik bestalling i Flensborg, ikke er kendt. For Reimers gjaldt det derimod, at hans hyre alene bestod af en andel (af ukendt størrelse) af den porto og fragt, som de seks postbude på København modtog for forsendelsen af breve og pakker. Det tyder på, at ruten var begyndt at blive en givtig forretning, og i samme retning peger postbud Lorenz Horstmans omtalte skrivelse til Frederik 3. (se side 208). Han havde, fortalte han, af Braem fået tilladelse til at lade en anden rejse i sit sted når, han selv var forhindret, og denne ret havde han åbenbart misbrugt så meget, at Berns ikke alene havde ansat hans mere tjenstvillige afløser, Berent Vaget, men også nægtet ham »genansættelse«, da Christian 4. i 1647 forbød afløsningssystemet. Hvori det helt konkret bestod, forklarede Klingengerg i 1653. Mens det måtte synes mest nærliggende, at rutens faste mand havde givet afløseren en beskeden løn for at gøre arbejdet og selv oppebåret resten, synes det at have fungeret lige omvendt. Bude, som ikke kunne (eller her: ville) rejse, modtog ifølge Klingenberg 20 rigsdaler pr. rejse i compensation, og de øvrige indtægter (fragt, porto og grundløn?) tilfaldt afløseren og – formodentlig – postmesteren. For 13 aflyste ture om året modtog bestallingens indehaver altså 260 rigsdaler uden at røre en finger.

Berns havde nu givet Horstman »pålæg om at blive hjemme og lade Eybert Wiemeyer forrette rejserne for mig, hvilken kommando jeg også indtil denne time har måttet parere«. Nu søgte han så den nye konge om »nådigst at lade den afgørelse udgå, at jeg må forblive i min tjeneste, som jeg altid, som et postbud vel anstår sig, skal forestå, så at ingen i min levetid med føje skal kunne klage over mig«. Eller, hvad der måske var nok så tillokkende, »om forbemeldte Wiemeyer skal rejse for mig, ham da påbyde som forhen at tilfredsstille og contentere mig derfor...«. Han havde næppe heldet med sig. Blandt de navne, vi støder på i sagerne fra de følgende år, opræder han ikke. I 1651-52 rejste Vaget og Wiemeyer, som boede i Hamburg, samt Christian Hansen, Jesper Duncker – begge ansat 1641 – Elias Jacobsen og Jeremias Schuldt, alle bosat i København. Jacobsen ejede hus i Lille Kongensgade nær Dunckers ejendom i Østergade; her fandtes Køben-

havns postale centrum. Et overtalligt, syvende bud på ruten hed Knud Lorentzen, og var som forhenværende lakaj blevet antaget af kongen personligt i slutningen af 1648, oven i købet til en bedre hyre end kollegerne (60 mod deres 50 rigsdaler). Klingenberg kaldte ham i 1653 »bibud«, og skønt hans rejseaktivitet ligner de andre budes, har han måske især dækket behovet for ekstrature.⁵⁶

Om Hamburgbudenes rejser gennem det nuværende Danmark i denne periode foreligger der i øvrigt kun få oplysninger. Der var naturligvis de efterhånden sædvanlige besværinger over færgefarten på Storebælt. »Posterne ankommer nu ordinær ikke så tidligt, som de plejer, og forretter ikke deres rejser med en sådan flid, som de billig burde«, hed det i et missive til lensmændene i Korsør og Nyborg i november 1645, men »når de bespørges, giver de til undskyldning, at de ikke kan komme over ved færgestederne, idet færger og smækker ikke vil ud med dem, uden de har fuld fragt«. Det skulle der gøres noget ved, for der lå »største magt på, at brevene kommer frem i rette tid«, og såvel færgefolk som postbudene selv truedes med strenge straffe, hvis de kom for sent. »Da kommer brevene vel frem«, mente kongen.⁵⁷ At han nu, hvor han alene havde det offentlige postvæsen at betjene sig af, lagde stadig større vægt på den regelmæssige postgang, er tydeligt.

Alt i alt var situationen imidlertid tilfredsstillende, så længe kravene ikke skruedes for højt op. Selio Marselis besværede sig i december 1652 over den langsomme postbetjening af Norge – 8-11 dage for turen til Christiania – og fremhævede som et modstykke, at brevene mellem København og Hamburg kun var 5 døgn undervejs, skønt de dog skulle over to »vande«. Vel kunne der om efteråret og vinteren indtræffe forsinkelser på et eller højst to døgn, men sammenligningen faldt stadigvæk ud til Hamburgrutens fordel. Spørgsmålet var blot, om ikke det internationalt orienterede publikum kunne forlange en endnu bedre service her? Det mente Paul Klingenberg, og efter et længerevarende ophold i København i et helt andet ærinde forfattede han i juni 1653 et forslag derom.



Det Frugtbringende Selskab

I begyndelsen af 1651 begav den da 35-årige Paul Klingenberg sig ud på en længere rejse, der skulle blive bestemmende for hans fremtidige karriere. Oprindeligt havde han næppe andre planer end at tilegne sig viden om handelsvilkårene i de lande, han besøgte – Tyskland, Italien, Frankrig, England og Holland – som kunne blive ham til nytte i det hamburgske handelshus Marselis & Berns, hvor han siden 1631 havde været ansat, og hvis medindehaver han håbede på at blive. Men han indsamlede ihærdigt oplysninger om landenes administrative og økonomiske forhold, og i Paris lyttede han opmærksomt til en købmands beretning om et gigantisk finansprojekt, som en italiener ved navn Lorenzo Tonti var i færd med at gøre den franske konge interesseret i. Ophavsmanden kaldte det for en *tontine*, og denne betegnelse bruges endnu om hans »opfindelse«, men de nærmere detaljer i projektet kunne først afsløres, når en »køber« havde forpligtet sig. Der krævedes, vidste den parisiske købmand dog, så stor kapital for at gennemføre planen i fuld målestok, at kun et stort riges regent kunne sætte den i værk. I Klingenberg's del af verden måtte det blive Frederik 3. af Danmark-Norge.

Nylig hjemvendt fra sin store rejse ankom Klingenberg derfor i oktober 1652 til København, hvor kongen med stor appetit modtog hans beretning om, hvordan en så formidabel sum som 1.6 million rigsdaler på blot 3 måneder kunne stemples op af jorden. 20 procent skulle dog forlods fratrækkes og udbetales til planens ophavsmænd, og derudover ville der løbe 5 procent på i årlige renter, men de ville efter »nogen tids« forløb ophøre. Der var altså tale om en slags lån og ikke nye skatter eller told, forsikrede Klingenberg, så det hele forslag »ville gå på rigets og befolkningens bedste«. Uden at forløbet står helt klart, må kongen have stillet de nødvendige garantier, for i december kunne den næste sliq af sløret løstes.

Tontinen – af Klingenberg (?) døbt »Die Nutzbringende Gesellschaft« – var et livsforsikringsselskab, men med den ejendommelighed, at forsikringstageren straks indskød en vis kapital og derefter i levende live modtog de nævnte fem procent om året mod at afstå fra, at noget udbetaltes til de efterladte. Hvad der skulle lokke folk til under disse omstændigheder, var håbet om et langt liv, for efterhånden som indskyderne faldt fra, deltes de overlevende om det samlede rentebeløb (80.000 rigsdaler), så de mest sejlivede kunne forvente et enormt rigskuld på spekulationen. For staten synes perspektivet på langt sigt mindre fordelagtigt – efter 20 år ville udbyttet jo, lidt forenklet sagt, være spist op af udbetalingerne til de overlevende – men umiddelbart tiltrak udsigten til at indkassere hele grundkapitalen sig al opmærksomhed. Den akutte finansnød gjorde det, ikke for sidste gang, tilladeligt at trække veksler på fremtiden.

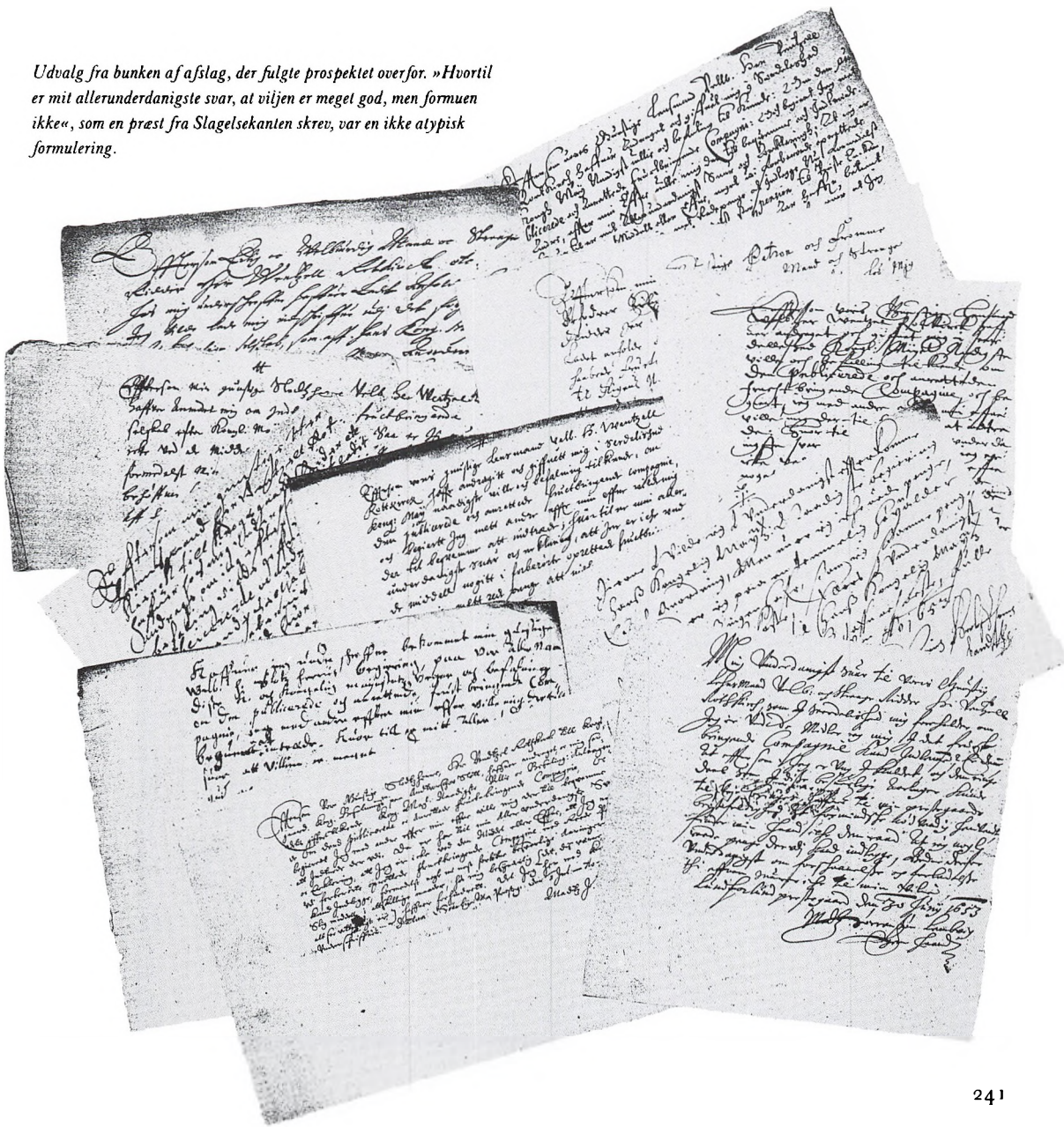
Klingenberg's egen gevinst fordelte sig over flere poster. For det første beregnede han sig en andel af engangsbeløbet til Tonti, vistnok halvdelen, idet der pludselig i januar 1653 kun tales om 10 procent »til ideens fædre«. For det andet ville han selv, oven i købet som selskabets (ulønne- de?) direktør, deltage i indtegningen og derfor modtage sin del af udbyttet, og endelig blandede han sig i anvendelsen af den indskudte kapital. Blandt statens større kreditorer befandt »hans« firma sig jo, så i sidste ende ville kongens nyvundne evne til at betale af på gælden også gavne ham. Marselis & Berns støttede naturligvis uden forbehold denne del af hans projekt, der omfattede detaljerede forslag til afbetalingen.

Om forhandlingernes videre forløb er der ikke grund til at oplyse andet, end at man tidligt – og igen efter tilskyndelse fra Klingenberg – kom ind på at indføre tvangsforanstaltninger ved kongelige påbud om, at de velhavende *skulle* tegne sig. Her satte rigsråderne dog på egne og standsfællernes vegne grænsen, men i øvrigt synes man i det store og hele at have bifaldet projektet. I hvert fald kunne kongen i de første dage af maj 1653 skride til udsendelse af indbydende prospekter, der redegjorde for vilkårene og opfordrede folk til at melde sig. Klingenberg's veludviklede

sans for reklame, som vi siden støder på, fornægtede sig ikke; man kan, hed det, »have det håb, at dersom nogen længe lever, han med den søje summa som han nu måtte indlægge, sig og sin familie kan rig gøres». Modtagerne af disse reklametryksager kendte blot ikke deres besøgelsestid, for da fristen udløb den 1. september 1653, var der næppe givet tilsagn om mere end 5 procent af den samlede grundfond. En agitationsrejse, som Klingenberg derpå lod en fuldmægtig foretage vest for Storebælt, bragte alene et minus i regnskabet – fuldmægtigens rejseomkostninger!

Det Frugtbringende Selskab var dermed omkommet allerede ved fødslen, men for Klingenberg blev det hans introduktion til det danske hof. Han havde det meste af tiden opholdt sig i København for at følge slagets gang, og her havde han ikke blot lært de fremtrædende politikere og embedsmænd at kende, men kongen selv havde også vist ham sin bevågenhed. Den forstod han at udnytte.

Udvalgt fra bunken af afslag, der fulgte prospektet overfor. »Hvortil er mit allerunderdanigste svar, at viisen er meget god, men formuen ikke«, som en præst fra Slagelsekanten skrev, var en ikke atypisk formulering.



Ihre Königl. Majt. und den Rügen dummerndt die
Anweisungen zu dieser Zeit des Paul Klingenberg mit
verboten also den Rügen ein post hiebt außzuweisen,
dieser gestalt das zu solle man ihn dierbey tugen lichtig
gatt umb may humberg über und hinder die pfaffen
man solle fünfzig den dierben tage dierwisten kan,
das als man man am sonaben pfaffen, man in andern
sonaben ist der post hinder abgesetzt antwort dazwischen
gaben kan. Oben dieses solle, zu solle das die
boten die hauptlich mit einmache gesen die kamung,
der post hauptlich genen mache dierben, welches aber
ein hüttsche und giesamb horet sein hiebt, so und
die Negotie die correspondentie das die dazwischen be-
sonderet die die unse die unse stabilisiert hiebt, also
das man allemache pfaffenigren und diergen dierwisten und
hündtsche das in Europa dierwisten geben ungen,

und die die nachfolgenden verbotlich dieses alles auß ungen
signen dierben außzuweisen, und antworten die dierben
dierben aber allerunterstänigst Ihre Königl. Majt.
allergrünigst die nachfolgenden privilegia die
conditiones dazwischen gelien die genung,

1. Das wir das general postmeister hiebt den Königin
dummerndt die die dierben dierben dierben die
dierben ungen gegeben hiebt, dierben ungen dierben
oder für ungen lichen auß 30 Jaser dierben die dierben
tols absterben hiebt, dierben gestalt das die ungen
lichen, oder dierben die dierben ungen dierben an-
solle, dierben ungen dierben die dierben ungen dierben
dierben dierben dierben dierben dierben, oder solle
langer als die die dierben dierben ungen dierben,
mit diesem anfang das dierben dierben dierben ungen
und ungen lichen oder dierben die dierben ungen dierben
general postmeister hiebt nicht solle genung, oder an

1653 Juni.

Et nyt postvæsen 1653-1661

Efter afslutningen af forhandlingerne om »Det Frugtbringende Selskab« i maj 1653 og udsendelsen af prospekterne i den følgende tid fulgte ventetiden. Klingenberg fik nu overskud til at beskæftige sig med andet end dette århundredets finansoperation, for eksempel huset Marselis & Berns' forretningsanliggender, som efter Berns' død i august 1652 nærmest hvilede på ham. Desuden havde såvel erfaringerne fra årene i Hamburg som de omfattende brevvekslinger, der fulgte med forhandlingerne om selskabet, gjort ham opmærksom på kvaliteten af landets postbetjening. Men kun den, der angik ruten til Hamburg. I løbet af juni meldte han sig hos sine nye og højt placerede venner i regeringen med et forslag om denne del af det danske postvæsen.

Tidspunktet var altså helt og holdent bestemt gennem forløbet af diskussionen om forsikrings-selskabet og skyldes ikke, at postvæsenet netop da befandt sig i nogen akut krise. Det er heller ikke fuldt ud dækkende, når det ofte påstås, at det nu var en hensygnende virksomhed. Ganske vist var det ikke lykkedes at få de jyske ruter i gang efter planen, men ellers gik posten i 1653 nogenlunde, som den havde gået i længere tid, og hvad Norge angik, var tingene lykkedes rimeligt godt i løbet af de foregående år. Mere korrekt er betegnelsen utidssvarende. For de handlende, der holdt forbindelse med og modtog nyheder fra Hamburg, kunne postens sendrægtighed utvivlsomt føles generende, men specielt må folk i provinsbyerne have fundet, at ordningen med de uregelmæssigt ankommende kancellibude stod i vejen for, at de kunne få del i periodens fremskridt.

Samtidig var tidspunktet i en anden henseende heldigt valgt. Der var i disse år en stærk bevægelse hen imod større professionalisering forskellige steder i administrationen, såvel lokalt som centralt. I 1649 og 1651 havde Norge og Danmark for eksempel fået hver sin general-toldforvalter, som skulle føre et bedre og mere intensivt opsyn med, at de stadigt vigtigere statsindtægter virkelig indkom. Man veg heller ikke tilbage for at give deres underordnede personale – toldere og accisemestre – det fulde økonomiske ansvar for embedets forvaltning, forstået således at de »forpagtede« oppebørslerne. Mod at garantere staten et vist provenu fik de lov til selv at beholde alle indtægterne. Uden at metoden i øvrigt synes dikteret af andet end en praktisk fornemmelse af, at

Første side af Klingebergs egenhændige forslag om et »et nyttigt og gavnligt postværk« fra juni 1653. Han er sprunget let over de indledende titulaturer og har heller ikke ulejlighet sig med at begynde forfra, da han gjorde sig skyldig i en skrivefejl midt på siden. Nogle uoverensstemmelser i den videre sagsbehandling kunne formodentlig også være undgået, hvis han i indledningen havde præciseret, at de nye bude skulle ride og ikke bare rejse (Zwey mahl Reisen).

der kom flere penge i kassen på denne måde, var der fortilfælde for at udskille statslige foretagender og lade dem fungere i privat regi. På postområdet skete det som nævnt i Norge i 1647, og i Sverige var noget lignende gennemført fire år tidligere.

Klingenberges ønske om at forestå driften med den mindst mulige indblanding fra statens side kunne derfor uden videre accepteres. Skønt det alene var motiveret af den forventning, at Hamburgruten kunne gøres til en overskudsgivende virksomhed, fik det den for postvæsenets fremtid afgørende betydning, at den tætte forbindelse med kancelliet blev brudt. Hvad regeringen ikke selv havde evnet at gennemføre, fulgte med som en sidegevinst ved overdragelsen til ham. Postvæsenet orienteredes mod et bredt publikum snarere end mod centraladministrationen.

Klingenberges forslag

Så bredt var Klingenberges planer imidlertid ikke formuleret. Hovedformålet med hans henvendelse kommer til udtryk i den givne oversættelse af forslagets indledning; skrivelsen er affattet på tysk som alt, hvad der i øvrigt foreligger fra hans hånd – han må vel efterhånden have lært sig så meget dansk, at han forstod sproget, men bruge det kunne han næppe nogensinde.⁵⁸ Ikke uden selvfølelse mente Klingenberg sig i stand til at foreslå Frederik 3. følgende:

»Til Eders kongelige Majestæts og rigerne Danmark og Norges tjeneste tilbyder jeg, Paul Klingenberg, her i riget at anrette et postamt i den skikkelse, at i stedet for, at man nu har fjorten dage nødvendig for at skrive til Hamburg og få svar tilbage, sådant herefter kan forrettes på syv dage; at når man altså skriver om lørdagen, kan man få svar derpå inden næste lørdag, når posten igen afgår. Ydermere skal i stedet for, at budene nu kun går og kommer én gang ugentlig, posten rejse to gange om ugen. Hvilket alt vil være et nyttigt og gavnligt værk. Både for *negotien* [handelen] og korrespondancen, som derved befordres og bliver des mere og mere stabil, idet man til alle tider kan få hastigere og friskere tidender og kundskab om, hvad der foregår i Europa«.

»Og er jeg rede til at anrette og lade underholde alt dette på min egen bekostning«, fortsatte Klingenberg, men bad dog om, at det måtte forundes ham »under efterfølgende privilegier og konditioner«. De fulgte derpå over skrivelsens næste tre sider, opdelt i 14 punkter. Da de er centrale for forståelsen af, hvad der skete i

dagene frem til 16. juli – datoen for Klingenberges bestalling som generalpostmester – og da forslaget ikke hidtil har været kendt, skal punkterne præsenteres kort, inden de i spredt orden sættes i forbindelse med det klingenbergske postvæsen, som det udformedes i bestallingen:

1. »Generalpostmesteramtet« skulle overlades ham, hans arvinger eller hvem, han måtte overdrage det til, for en periode af 30 år »fra dette brevs dato« (skønt brevet er udateret).
2. Klingenberg skulle som generalpostmester være fritaget for »borgerlig tyngde, i særdeleshed indkvartering«.
3. Han alene skulle have myndighed til at ansætte og afskedige »postforvaltre, poster og bude«; også postforvalterne nød frihed for borgerlig tyngde.
4. Postmesteren i Norge skulle »stå under generalpostmesteren«.
5. De nuværende københavnske bude skulle »kasseres«, men
6. skulle ligesom postmester van Oesede modtage deres hidtidige løn i pension fra kongens kasse til deres død.
7. Når disse afgik ved døden skulle ingen nye bude genansættes.
8. Ingen offentlige bude skulle »være tålt« i Danmark og her-tugdømmerne – de svenske bude undtaget – »men alene dem, som af generalpostmesteren *dependerer*«.
9. Kongen skulle lade forordne, at posten blev overført frit over bæltet og Assens særgeløb.
10. Posten og »alle, som *per posta* rejser«, skulle nyde frihed for told og toldvisitering.
11. »Alle breve, de lyde på hvem de vil, skal betale porto«, undtagen
12. kongens egne og de, der forsendtes af nogle få, specificerede embedsmænd.
13. Til gengæld for denne portofrihed skulle Klingenberg modtage 1000 tønder havre »til hjælp til hestefoder«.
14. På alle posthuse ville Klingenberg sørge for, at der stod heste parat til brug for enhver, »som ellers ville betjene sig af posten på sin rejse«.

»Hvad videre anses nyttigt for at forbedre og bekræfte generalpostamtets privilegier og breve, vil Eders kongelige Majestæt tillige allernådigst meddele«, sluttede Klingenberg.

Forslaget var – sandsynligvis fra starten – forsynet med et udateret bilag, som redegør for, hvordan ansøgeren var nået frem til omfanget af kongens modydelse for portofriheden, fri overfart og de tusinde tønder havre. Derimod er Klingenberges uddybning af punkterne 5-7 dateret 6. juli 1653, og desuden kan han mundt-

ligt have forklaret sig om de spørgsmål, man stillede til nogle andre detaljer, som er indstreget i ansøgningen. Dette såvel som den kendsgerning, at der er flere iøjnefaldende forskelle mellem Klingenberg's ønsker og bestallingens indhold, viser, at der også i regeringen fandtes folk med forstand på området. Hvem ved vi ikke, men det er naturligt at pege på Joachim Gersdorff, der havde afløst Ulfeldt som rigshofmester i 1652, kansler Christian Thomesen Sehested og – måske – kammerskriver Christoffer Gabel.

Hvad de – og vi – især hæftede sig ved, var, at forslaget ikke omfattede den kørende post til Hamburg, som på længere sigt helt skulle afskaffes og erstattes af de to ridende. Dertil kommer, at ansøgningen viser, at enten havde Klingenberg overhovedet intet kendskab til den indenlandske postbetjening, som – skønt uregelmæssig – dog eksisterede, eller også ønskede han ikke at beskæftige sig med den; i hvert fald kom han ikke med konkrete bud på, hvordan den skulle organiseres. På andre områder, selv hvor det drejede sig om Hamburgruten, afslørede han et mangelfuldt kendskab til postgangen, og han gjorde sig skyldig i en alvorlig fadæse ved at glemme at tilbyde Frederik 3.s elskede Sophie Amalie den samme portofrihed, som gemalen skulle nyde. Den blev omgående fanget i det forum, som i løbet af juni og juli bearbejdede hans forslag.

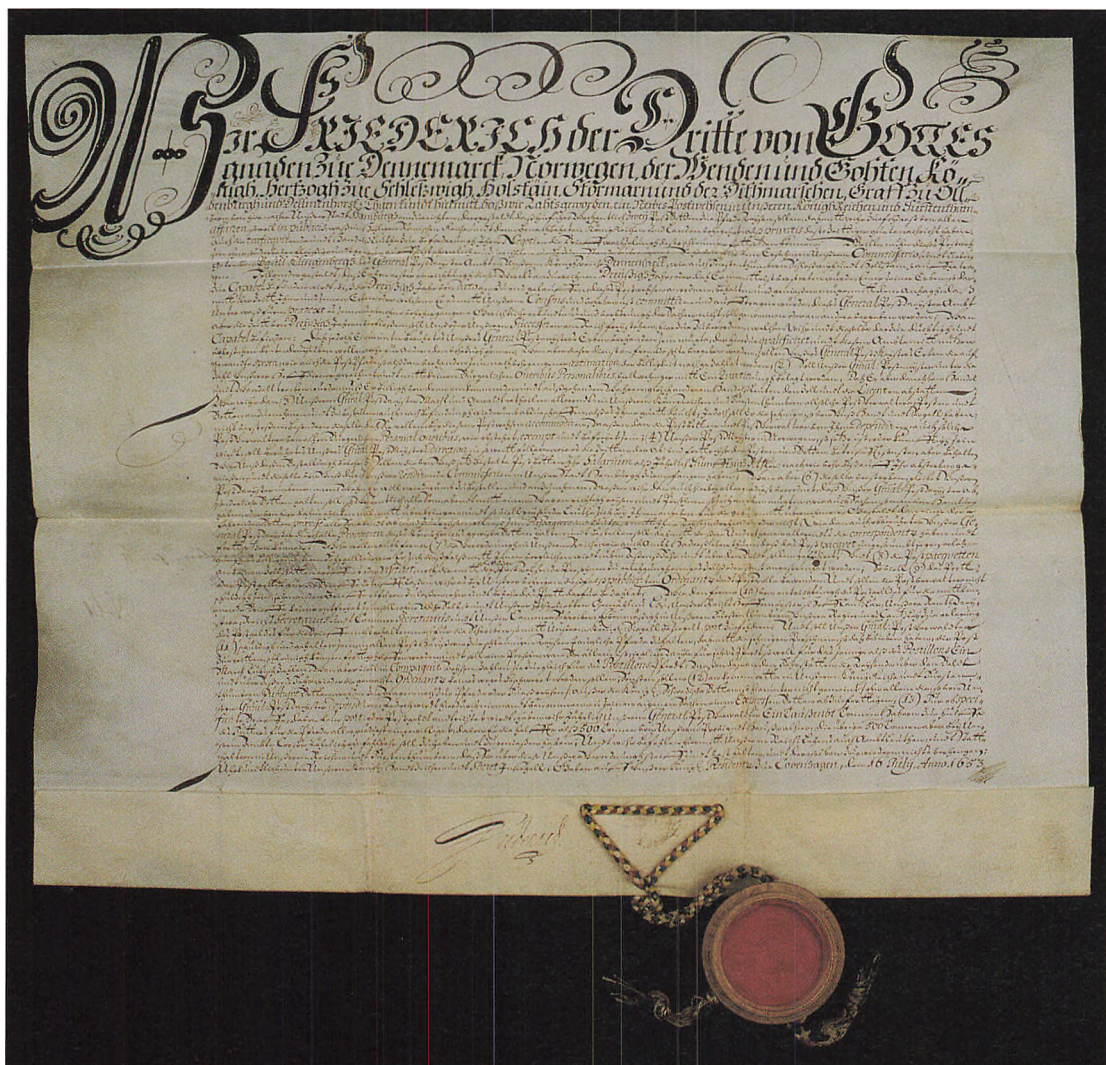
Forhandlingerne, som vi herefter skal forsøge at følge, sluttede 16. juli 1653, da den smukt kalligraferede bestalling på pergament forsynedes med kongens underskrift. Men vi kan straks sammenfatte forløbet af dem således, at resultatet, Klingenberg's »nye« postvæsen, fremstår som et kompromis mellem hans egne forslag og de forestillinger om »et rigtigt postvæsen«, som fandtes inden for regeringen. Nok er han ophavsmanden, men han fik som sagt kvalificeret mod- eller medspil.

Bestallingen

Forslaget's første afdeling og den, der fylder mest, drejer sig om overdragelsesbetingelserne. Kardinalpunktet var naturligvis, at han skulle »beholde, nyde og besidde« postvæsenet i de nævnte 30 år, altså oppebære det fulde overskud af virksomheden uden noget modkrav eller nogen indblanding fra statens side. Allerede det åremål, han betingede sig, var ganske langt, længere end postvæsenet hidtil havde eksisteret, men der er ikke noget, der tyder på, at man har forsøgt at gøre perioden kortere. Man har på forhånd bøjet af og været imødekommende; heri lå selve forud-

sætningen for Klingenbergers tilbud. Knap 38 år gammel havde han fundet, at denne besiddelsestid kunne sikre ham et levebrød til hans død. Det var uden tvivl motivet, for det hed i forlængelse af spørgsmålet om periodens afgrænsning, at det siden skulle tillades ham at beholde det »så meget længere, som jeg måtte leve udover de tredive år«. Det ville kongen dog ikke indrømme ham, men omvendt fik han sit ønske om, at hans arvinger – »dersom jeg i mellemtiden skulle afgå ved døden« – måtte blive ved postvæsenet til periodens udløb, opfyldt. Også den forlangte ret til at afhænde det fik han, men det skulle ske »med Vor tilladelse og vidende«.

Det originale bestillingsbrev til Klingenberg af 16. juli 1653, hvor et postvæsenet overgik fra statsdrift til den foretagssomme privatmand. Det måler ca. 45 gange 55 cm (højde x bredde) og er skrevet på pergament. Bemærk det vedhængte segl i hylsteret af træ, hvortil hører et drevet lag.



Det kendte portræt af Frederik 3., malet af en anonym kunstner o. 1650, har været stærkt medvirkende til, at eftertiden betragter ham som en tænksom og sky person. Det er næppe mere end en del af sandheden: han har utvivlsomt også arbejdet stædigt og ihærdigt på at forøge sin magt – hvad han opnåede i 1660. Blandt forudsætningerne for magtudvidelsen optræder den effektivisering af administrationen, som havde fundet sted på toldområdet mv., og den omfattende reorganisering af postvæsenet må ses i samme lys.



Det var navnlig ved sådanne små og tilsyneladende uskyldige tilføjelser i bearbejdningen af Klingenbergers forslag, man fik lagt en dæmper på hans undertiden noget vidtgående forlangender. Når han tillod sig at skrive, at generalpostmesterskabet ikke skulle »tages fra mig eller blive forundt og bortgivet til andre, det være sig under hvilken prætekst eller årsag, det være ville, i syndelighed på grund af nogensomhelst forbrydelse, som ved samme måtte blive nævnt eller opdaget«, lod man ham nok forstå, at det ikke »under hvilken prætekst, det være måtte«, ville blive frataget ham, men dette løfte fik tilføjjelsen: »uden efter forudgående retslig kendelse og forhør i sagen«. Selv Klingenberg stod ikke over loven. Tilsvarende er der tale om mere end en nuanceforskel mellem hans ønske om efter de 30 år at få refunderet værdien af »hestene og al poststryttergrejet foruden alle omkostninger, som bevisligt er anvendt derpå«, og løftet om tilbagebetaling af »de anvendte omkostninger, såvel for postheste som hvad ellers er forhånden, efter forudgående billig vurdering«.

Større overensstemmelse er der mellem formuleringerne, hvad de øvrige aftrædelsesbetingelser angår. Klingenberg lovede, at til den tid skulle »ovennævnte postamt hjemfalde Eders Kongelige Majestæt, at han dertil må bestille, hvem han vil«. »Er der«, fortsatte han dog, »fra min bestyrelse en sådan forhånden, som er kapabel til at forestå et sådant amt, står det ikke desto mindre Eders kongelige Majestæts frit for at bestille samme frem for nogen anden«. Pænt formuleret, men ikke til at misforstå. Uden at binde majestæts hænder ville Klingenberg alligevel lokke ham til at afgive noget, der lignede et løfte. Han fik det virkelig og faktisk i mindre tvetydige vendinger: »Når imidlertid tiden af 30 år er udløbet, skal det stå Os eller Vor successor i riget frit for at tilforordne, hvem Vi og Samme finder dygtig og kapabel dertil; da dog én af berørte Vor generalpostmesters arvinger måtte være forhånden, som hertil kvalificerer sig og med nytte kan forestå dette amt, vil Vi frem for andre forunde samme det«. Kun kunne man selvsagt lægge hvad som helst i ordet »kvalificerer«.

Videre gav bestallingen Klingenberg og hans postmestre den forlangte frihed for tyngde og indkvartering, igen dog med det forbehold, at hvis Klingenberg drev handel kunne han ikke som de adelige hofstjenere, han sammenlignede sig med, indføre varer toldfrit. Retten til i fremtiden at ansætte og afskedige personalet uden indblanding fik han, men de, »som fra Os har hånd og segl«, måtte ikke »forståedes«, især ikke de – hedder det – »som vil lade sig dette postvæsen *accommodere*«. Hvordan man så skal forstå den tilføjelse. Efter ordlyden skulle han vel beholde dem, uanset om de ville indordne sig eller ej. Det gjaldt også Hamburgbude- ne, som vi siden vender tilbage til.

Fra de følgende punkter bemærkes et takstforslag, uldent beskrevet med ordene »som hidtil brugeligt, nemlig for et enkelt brev seks skilling lybsk og for større breve og paketter for hvert lod, de vejer, fire lybske skilling og til afsides steder efter den for disse gjorde takst«. Der var ikke i »Vor forrige derom publicerede ordinans og postrulle«, som Klingenberg fik ordre om at henholde sig til, takster af denne størrelse og art, men måske var det blevet kutyme at bruge denne tarif for breve til Hamburg? Til listen over »portofri« personer i ansøgningen – kongen, rigshofmesteren (Gersdorff), »hofkansleren« (Sehested), rentemestrene, oversekretæren (i Danske Kancelli, Erik Krag), kammersekretæren (Theodor Lente, siden tysk kansler) og kammerskriveren (Gabel) – føjedes som nævnt dronningen samt regeringskancelliet i Glückstadt. Alle andre, »de måtte navn eller titel have, hvilken det være vil«, skulle betale porto.

Kansler Christen Thomesen Sehested (1590-1657) efterfulgte Christen Friis i embedet i 1639 og havde således i en del år været postvæsenets øverste chef, da han i 1653 skulle tage stilling til Klingenbergers forslag. Han vurderes som konservativ og med en udtalt modvilje mod reformer, der beskar adelens magt, så han kan have været den, der gjorde flest indsigelser mod Klingenbergers forlangender. Han betragter os her med ungdommelig skepsis; billedet er malet i 1635 af Johan Timm.



Alle de mange forbehold måtte af Klingenberg føles som nålestik. Han undgik end ikke ét i det uforbeholdne tilsagn om de 1000 tønder havre – 500 leveret fra provianthuset i København og 500 i Korsør – til gengæld for portofriheden. Beregningen, som ledsagede dette punkt, viste, at kongen »for sine egne og sine ministres breve nu betaler i porto og budløn« 760 rigsdaler om året, nemlig 50 til hvert af de 6 bude og 60 til »bibud« Knud Lorentzen, 300 til postmesteren i København samt 100 rigsdaler til kollegaen i Itzehoe. Men lønnen til Schumacher i Haderslev, som Klingenberg åbenbart ikke kendte, har han uden tvivl også skullet overtage, og det samme gælder et eventuelt honorar til postmestrene i Flensborg og Glückstadt samt i Helsingør, hvis posthus synes at være blevet bemanded før 1652.⁵⁹ Kongens udgif-

ter var derfor i virkeligheden større, men tøndetallet sattes ikke i vejret. I øvrigt fortjener Klingenberg's kommentarer til beregningen at gengives:

»Ovenstående betaler Eders kongelige Majestæt hvert år og får kun en gang ugentlig breve; når nu han herefterdags vil få samme to gange ugentlig, så bliver dog ikke fordret mere derfor end fri overfart ved færgestederne og 1000 tønder havre. Havren, beregnet til en sletdaler tønden, andrager rigsdaler 666:32; er for hver rejse i porto omkring 6½ rigsdaler. Men såfremt Eders kongelige Majestæt allernådigst hellere vil, at portoen opnoteres, og den ikke bliver beregnet til de 1000 tønder havre årligt, kan sådant også ske, og vil det derefter befindes, at det beløber sig til ulig mere«.

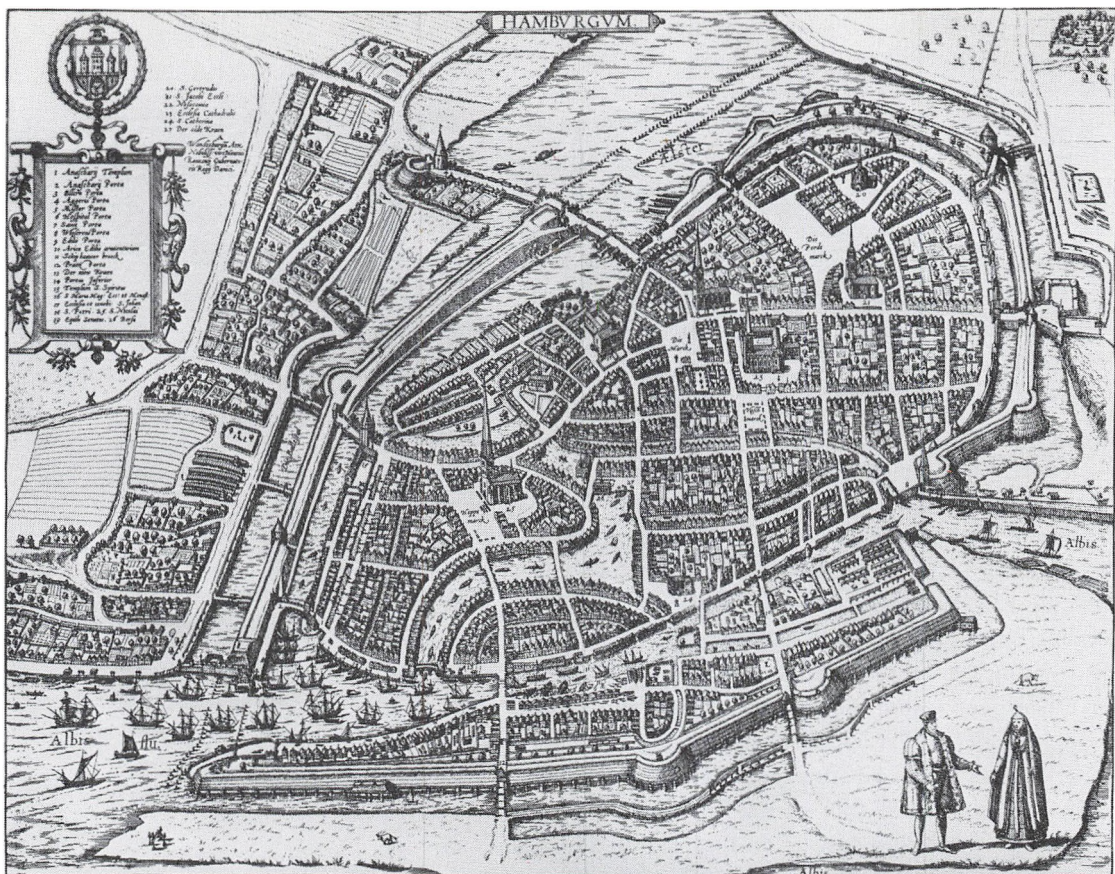
Regnefejlen skal vi gå let hen over (beløbet er 666 rigsdaler og 64 – ikke 32 – skilling), men nøjes med at konstatere, at kongen af årsager, som siden omtales, ikke ønskede at eksperimentere med en bogføring af den nøjagtige udgift til brevforsendelser. Var der imidlertid tale om en accept af havretaksten, modtog Klingenberg blankt afslag på kravet om fri overfart. Uden noget løfte om kompensation måtte han anerkende, at posten skulle overføres »mod erlæggelse af billige færgepenge, som han i dette tilfælde enes med dem om«. Kun punkt 10 om toldbehandlingen blev stående.

Endelig fik Klingenberg sin eneret til offentlig postvirksomhed bekræftet. Forbeholdet: »Imidlertid er det ikke hermed nogen beskåret, at de jo ikke i deres egne affærer må affærdige et ekspresbud«, kunne ikke pine ham, for han havde selv foreslået det.

Ageposten til Hamburg

Vi nærmer os herefter de områder, hvor virkelige uoverensstemmelser har gjort sig gældende, for spørgsmålet om færgepengene hørte trods alt hjemme i småtingsafdelingen. Langt vigtigere var det, at kongen ikke uden videre kunne gå ind på kravet om, at han skulle overtage pensionspligten for de kasserede Hamburgbude. Det har Klingenberg naturligt nok selv haft på fornemmelsen, så han forsøgte en blødere landing med udtalelser som, at han selv ville lønne dem, »om han for visse årsagers skyld i begyndelsen endnu vil lade samme rejse hver lørdag«, og – fra punkt 7 – »dersom generalpostmesteren imidlertid finder det tilrådeligt fremdeles at lade et bud rejse hver uge, står det til hans

Hamburg i 1589 efter Braun & Hogenberg. Inderhavnen med floden Alsters udmundning ses for neden til venstre. I midten den store St. Nikolajkirke og i nærheden af denne Hamburgs Børs (nr. 26). St. Jacobikirken (nr. 21) ligger øverst til højre mellem Pferdemarkt og hovedgaden Steinstrasse, der fører ud til byporten nr. 7. I Steinstrasse over for kirken lå en gård, der fra gammel tid tilhørte de Schauenburgske grever. Da den danske konge arvede deres besiddelser – Pinneberg m.m. – i 1640, kom han også i besiddelse af denne gård, og her blev i 1649 det danske posthus indrettet. Det fik dog kun overladt et kælderrum, men til gengæld blev indgangen postpost udstyret med et »skilt«, en stenplade med en løve i relief. Såvidt det kan bedømmes ud fra det spinkle kildemateriale, ophørte brugen af lokalet allerede i 1653, idet Klingenberg foretrak samarbejdet med byens eget stadsbudvæsen.



forgodtbefindende, og har han selv sådant bud at bestille«. Men skønt det synes indlysende, at forslaget ikke indeholder konkret løfte om at beskæftige de syv mænd, endsige fastholde dem på deres tjans med de ugentlige køreture, var uklarheden så tilpas udtalt, at man i regeringen bad ham om at gøre nøjere rede for sine hensigter.

Det er imidlertid næsten sikkert, at svaret af 6. juli ikke var, hvad man havde ønsket. »De nuværende bude belægende«, skrev Klingenberg, »er min allerunderdanigste erklæring, at samme i begyndelsen skal nyde deres gamle salær, som Eders kongelige Majestæt allernådigst vil forunde dem«. Derefter ville han »snart befordre én til postmester ét sted og en anden på en anden plads«. Ville de hellere fortsætte med at rejse som postbude, kunne det også lade sig gøre, men åbenbart som en slags ekstrabud, idet det hedder, at budet »rejser, når hans tur indfalder, for hvem, som forskikker breve med posten og betaler derfor«. Hvor-

på den omtalte passus fulgte, at for dem, der ikke ønskede at rejse under de betingelser, kunne der blive tale om en afløsningssum, blot ikke 20 rigsdaler pr. tur som hidtil, men »noget mindre, som jeg kan aftale med dem«. Tilbudet måtte dog endelig ikke fremgå af bestallingen, så budene kunne »påberåbe sig det derfra. Thi hvad de i ovennævnte tilfælde bliver forundt, sker mere af nåde end af pligt ... men såsom generalpostamtet bliver anrettet til Eders kongelige Majestæts og det hele riges bedste, ophæver budtjenesten sig af sig selv«.

Det hele er en temmeligt pinlig affære. Ligesom der her og der i regeringens reaktion på Klingenberg's flotte projekt er indvendinger, der kan forekomme noget småtskårne, var hans svar på dette spørgsmål præget af en næsten ynkelig iver for at spare nogle håndører på lønningerne. I virkeligheden kunne parterne helt have undgået at tale forbi hinanden, hvis man straks havde gjort hinanden klart, at det, det hele drejede sig om, var, at den ugentlige kørende post skulle fortsætte. Imidlertid blev det først i selve bestallingen slået fast som en kendsgerning, at han skulle »holde særlige bude, som ugentlig hver lørdag regelmæssigt rejser med en vogn og medtager sådanne personer, som måtte anmelde sig, såvel som gods, som man vil have fra Hamburg eller vil sende derhen«. Præcis hver lørdag, gentages det, skulle de agende bude rejse fra Hamburg og København, »hvad enten der er passagerer eller folk for hånden, som vil rejse med dem«.

Dobbelt mærkeligt bliver forløbet af forhandlingen, når det erindres, at ruten aldrig havde været benyttet så flittigt af regeringen til tunge forsendelser som i Frederik 3.s tid og især de sidste par år. Både rentemestrenes og kammerskriverens regnskaber bekræfter det. 2. maj 1651 havde Jeremias »postbud« for eksempel fået 20 rigsdaler for »erts at hense til Hamburg«, og 24. oktober ankom Duncker og Vaegt med 2½ tønne hamburger øl, »de derfra har indført, imidlertid Hendes dronn. Majestæt har ligget i barselsseng«. I 1652 bragte budene flere gange pakker med uniformsklæde til kongens personale – fragten var normalt 14 rigsdaler pr. pakke; så var de betalt – og endelig bemærkes denne indførsel: »30. juni 1653 givet Elias Jacobsen, hamburger postbud, som er ham bevilget for 2000 rigsdaler, han har ført med sig her fra København til Hamburg, og 14. april næstforleden leveret til Paul Klingenberg«. Da Klingenberg den dag var i København, må tilføjjelsen forstås således, at han har stået for forsendelsen af de mange penge (til Marselis & Berns?). Selv Klingenberg må altså have kendt nytten af den agende post.⁶⁰

Enden på det hele blev derfor, at den i 1641 etablerede kørende post mellem København og Hamburg fortsatte. Det samme gjor-

En af de agende poster, Eybert Wiemeyer, indleverede i 1655 denne regning til kammerskriver Christoffer Gabel. Han havde transporteret tolv poser penge, »hvori der skal være 6000 rigsdaler«, fra Helsingør til Flensborg, og fik fragten på 22 rigsdaler udbetalt. Det ses, at Klingenberg ikke var indblandet i mellemværendet, og at den normale rute København-Hamburg kunne fraviges.

Jeg under bemandet bærer altså sig alen den 24
 April 1655 den 24 April. No. 1655.
 Eybert Wiemeyer
 R. M. Hoff

de flertallet af budene, som nu fik navn af *messengerer* til forskel fra *postillonerne*, de ridende postbude. Antallet blev dog formodentlig fra starten indskrænket til de fire, som det holdt sig på senere i århundredet; i kammerskriverens regnskaber optræder Wiemeyer, Vaget og Elias Jacobsen jævnlgt i de sølgende år, og desuden fortsatte vistnok Jesper Duncker. Muligvis var det på grund af Klingenberg's oprindeligt beskedne interesse for dem, at de placeredes i udkanten af organisationen. Om de, som Fritz Olsen mente, forpagtede ruten for en vis årlig afgift mod selv at beholde indtægterne af fragten, vides imidlertid ikke med sikkerhed. Kun fremgår det af regnskaberne, at det altid var til dem eller eventuelt deres koner, men aldrig til Klingenberg, fragterne udbetales. Han må dog fortsat betragtes som deres egentlige chef.

Ridende poster

Hovedsagen for Klingenberg var naturligvis de to ridende budafgange til og fra Hamburg. Ligesom det var dem, hele hans forslag var bygget op over, indtog de en fornem førsteplads i bestallingen, hvor det nævnes, at »i fremtiden skal ugentlig to postbude rejse til hest [først nu understreges befordringsmåden altså] for at Vi desto tidligere kan få god efterretning om alle affærer, såvel i det offentlige, hvad der foregår i det hellige romerske rige og i de tilstødende kongeriger og lande, som i det private; ligeledes for at de trafikerende og handelsfolk desto hastigere kan fortsætte deres brevvekslinger til befordring af deres *negotie*«. Først derefter følger betingelserne, bl.a. – i punkt 6 – kravet om den agende post.

I sig selv var ridende postbude ingen virkelig nyhed på dansk grund. Vi behøver kun at minde om tilstanden i 1500-tallet, indtil vogntransporterne blev foretrukket under Frederik 2., og siden fortsatte enspænderne som ridende bude eller kurerere. I den i første omgang dødfødte betænkning om den vestjyske post taltes om »ridende karle«, der rejste fra gård til gård, og en kort, men tilsyneladende nogenlunde regelmæssig rute synes etableret under Torstenssonkrigen. I hvert fald skrev prins Christian i marts 1645 opskræmt til den tyske kansler, at »endvidere berettes det, at kongen skal have til hensigt at afskaffe den ridende post mellem København og Køge«, men da prinsen fra sin bopæl i Nykøbing F. »ingenlunde kan undvære den«, bad han kansleren lægge et godt ord ind for den hos kongen. Det ser ud til at have hjulpet, for endnu i juni meddeler Køges kæmner, at »noget kort før aften ankom fra København en post, Laurits Jensen ved navn, red hid med en pakke højgældende breve, skulle *cito cito* [meget hurtigt] forskikkes til Fyrstelig Nåde prinsen«. ⁶¹

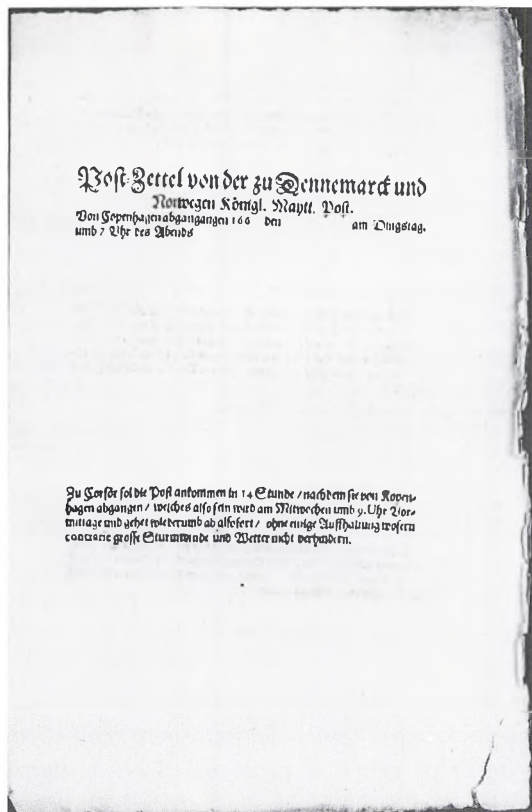
Heller ikke systemet med »poststeder« med mulighed for at skifte heste var nyt, for ingen kunne ride eller køre turen fra København til Hamburg på eller med samme dyr. Det nye var, at budene ikke selv fulgte med fra udgangspunkt til bestemmelsessted. Heri ligger selve nøglen til forståelse af en hel del enkeltheder i det klingenbergsske postvæsen. Det bliver for det første klart, at når han ikke straks kunne binde sig til at anvende de kasserede Hamburgbude i sin nye rute, skyldtes det, at det nye personale ikke havde denne opgave og i øvrigt, som vi skal se, ikke sorterede direkte under ham. For det andet forklarer det, at han turde regne med den forøgelse af befordringshastigheden, som var forudsætningen for den nye rutes succes. Vi husker fra indledningen (s. 41), at rejsetiden for ryttere ikke i sig selv var så meget kortere end for de kørende, at den påtænkte serviceforbedring ville være

mulig alene ved at skifte transportmiddel. Men når posten bragtes frem i et stafetsystem, hvor det ene bud afløste det andet, kunne hvilepauser helt undgås, og dermed kunne det som tidligere understreget lade sig gøre at indvinde de beregnede 2-3 dage på transporttiden.

Endelig forklarer den tekniske omstrukturering, hvorfor Klingenberg straks gav sig i kast med at ansætte postmestre i alle de vigtigere byer mellem København og Hamburg. De var ikke alene nødvendige for at behandle postsækken, som et enkelt bud ikke længere havde ansvaret for – jævnfør bemærkningerne til de jyske gårdudlægninger – men det var også dem, der skulle ansætte og lønne postbudene. Her svigter kildematerialet imidlertid. Vi kan rent logisk fastslå, at det fra begyndelsen har måttet forholde sig sådan, men det varer noget, inden vi finder konkrete beviser. Blandt de første er den fra indledningen omtalte sag om det fynske postbud, der forsvandt med sin hest, sadel og posthorn i 1658. Pointen er i denne forbindelse, at manden – Niels Hansen, som »havde påtaget sig Hans kongelige Majestæts postillon at fremsføre« – var ansat af Odenses postmester og skulle rejse mellem Nyborg og Assens.⁶²

I de to større byer på ruten, hvor postmestre ikke i forvejen var ansat, og vi tilfældigvis kender datoen for postmesterembedets oprettelse – begge steder på grund af problemer med de dertil hørende skattebegunstigelser – falder de da også sammen med rutens oprettelse kort efter, at Klingenberg havde fået sin bestalling. Otto van Oesedes ansættelse i Odense skete 17. august 1653 og 19. september var postmester Jørgen Domiansen i Roskilde udnævnt. Nok så oplysende er det, at Klingenberg 24. august gennem kancelliet bad lensmanden i Korsør være ham behjælpelig med at udpege en »dygtig og vis« person, som »for billig årlig betaling« kan besørge postsækken over bæltet. Det ville ikke have været nødvendigt, hvis budet selv rejste med. I 1658 erklærede Markus Kuhlmann sammesteds, at »jeg tjener Hans kongelige Majestæt både for tolder og postmester«, så alt taler for, at han var byens dygtige person.

Fra 1660 foreligger den oplysning i forbindelse med diskussionen i Sverige om deres Hamburgpost, at der i Danmark og hertugdømmerne fandtes 16 postmestre på strækningen fra Helsingør til Hamburg, danske og tyske (dvs. gottorpske). Det er dog ikke sikkert, at de alle havde bude under sig; rimeligt er det, at de hver især kunne stille heste til rådighed, men budene tilbagelagde formodentlig noget længere strækninger. Nogen hjælp yder en såkaldt post- eller timeseddel – i fortryk fra årtiet 1660-69 – som postmestrene skulle udfylde med tidspunktet for ankomst og af-



Klingenbergs fortryk fra 166x til de »postsedler«, som skulle følge med de ridende bude på turen fra København til Hamburg. Der må have eksisteret et tilsvarende tryk, beregnet til fredagsafgangen og vel også to for turene den modsatte vej. Det bemærkes, at afgangstiderne nu var ændret fra onsdag og lørdag. Opslået måler timesedlen ca. 32 gange 43 cm, så der var god plads til diverse kommentarer fra postmestrene på ruten, men desværre findes ingen udfyldte skemaer bevaret.

gang til og fra hvert poststed. Det er et nydeligt og rent eksemplar, men vi ville have givet meget for et, det være sig nok så krøllet og snavset, bare det havde været udfyldt. Hvis det turde formodes, at hver »rubrik« var forbeholdt ét bud, var turen fra København til Hamburg på dette tidspunkt fordelt på fire bude:⁶³

1. Fra København til Korsør, rejsetid 14 timer; beregnet overfartstid 6 timer.
2. Fra Nyborg til Assens, rejsetid 8 timer; beregnet overfartstid 3 timer.
3. Fra Årøsund til Flensborg, rejsetid 10 timer.
4. Fra Flensborg til Hamburg, rejsetid 22 timer.

Nok så sandsynligt er det dog, at i hvert fald delstrækningerne 1 og 4 har været besørget af flere. Det fremgår nemlig klart, at Klingenberg opererede med en transporthastighed på en mil i timen, men da ekspeditionstiden på alle skifte- og poststeder indgik heri, skulle budene holde en noget større fart. Når et sådant

Zu der Überfahrt über den Belt werden 6 Stunden gerechnet / welche demnach zu Nürnberg aufgenommen am Mittwochen um 3. Uhr Nachmittags / oder so viel eher / wann der Wind guth und favorabel ist / von Nürnberg geht die Post ohne einiges Aufhalten also fort zu: erinhab.

Zu Nürnberg soll die Post ankommen acht Stunden darnach als sie zu Nürnberg angelangt ist welches also fern wird am Mittwochen um 11. Uhr Nachmittags / oder so viel eher als der Wind über den Belt geführet hat / und soll zu Nürnberg das Belt oder Seile bereit liegen / dann so früh / wann möglich in Puncto wann die Post ankommen / mit den Briefen weiter fortgehen kömte.

Wird demnach geführet / wann drei Stunden zu der Überfahrt von Nür-
Eben an rechnet werden / daß die Post am Sechsaufsam Donnerstag um 2. Uhr frühe Morgens ankommen kan / oder so viel früher als der Wind auf den Wasser wird geführet haben.

Nach der Hinffahrt von dem Sechsauf müssen die Briefe in 10. Stunde überbracht werden / so wird die Post zu Nürnberg am Donnerstag um 12. Uhr zu Mittag ankommen / oder so viel eher als der Wind auf den Belt geführet hat.

Die Hinffahrt von Nürnberg sollen die Briefe in 2. Stunden überbracht werden / und danach die Post am Freitag um 10. Uhr Vormittags zu Hamburg sein / aber so viel früher als auf dem Belt durch guten Wind gewonnen werde.

Wesern sich etwan einig Ort oder Ortschaften begeben solte / davon solten die Postmeister des Orts die Ursache anzeigen / und seihes in dem offen gelassenen Spatium zu schreiben / dann man allermahl die Ortschaften von der Post 11. meilich wissen und Zeit vor handt geben kömte / und wo es bey dem Ort zu schreiben das Postzeitel in den Zeitungen oder Zeitungen nicht solte geschrieben werden / so solte die Postmeister da zu schreiben / eines von dem ihm zugehöret Zeiten daben thun / und die Postmeister da zu schreiben / wornach ein jeder Postmeister sich zu richten / A. Qu. wie oben.

Den 2. December und 17. Novembris Anno 1711.
General Post-Regent

Paul Klingenberg.

mål skulle nås, kunne hvert »ridt« – betegnelsen for et buds etape – ikke udvides til 14 eller 22 mil. Den samlede rejsetid – om alt artede sig vel – var altså 63 timer, godt 2½ døgn. Det lod sig høre i sammenligning med agepostens 4-6 dage og, frem for alt, det lod sig kun gøre på en rute, hvor arbejdsdelingen var gennemført. I forlængelse af diskussionen om dr. Kalmus' principper kan det konstateres, at med Klingenberg indførtes »det rigtige postvæsen« i Danmark, og det var man også selv på det rene med. Det er mere end tom snak, når det i bestallingen hedder, at Frederik 3. har fundet det for godt »at indrette et nyt postvæsen i Vore kongeriger og fyrstendømmer«, eller når forordningen kalder det »et rigtigt postværk«.

Germanismen *postværk*, som vi har valgt at benytte i bindets titel – Klingenberg's egne ord i let tillempet udgave – viser utvetydigt hen til stedet, hvorfra inspirationen hentedes. Trods den omtalte tradition for posttryttere i Danmark var hans nye postvæsen i alt væsentligt modelleret efter den tyske rigspost, som i århundreder havde været bygget op over et antal poststationer og

ridende bude mellem hver enkelt. Postsedlerne tryktes, som illustrationen viser, på tysk og med tyske forbilleder (Stundenpässe eller Postzedeln), og »Generalpostmester«-titlen såvel som brugen af ordet »-amt« blev overtaget herfra.

Endelig spores indflydelsen i Klingenberges forslag om befordringsvæsenet. Han havde den sælsomme ide, at de rejsende skulle ride fra by til by, men sådan gjorde man også i Tyskland, som først – og netop – i 1653 fik sin første agende post overhovedet (på strækningen fra Braunschweig til Hamburg). Systemet med offentlig befordring til hest, som Klingenberg kendte og udmøntede i følgende form, havde derimod hævd i rigsposten fra omkring 1500.⁶⁴

»Hvem, som ellers vil betjene sig af posten på sin rejse, samme skal på alle posthusene blive forskaffet heste, mod at han betaler af hver mil for hver hest, såvel hans egen som postillonens, én mark lybsk, og lader Eders kongelige Majestæt allernådigst gøre en anordning, at sådanne personer også bliver hjulpet hastigt over ved færgestederne mod betaling af 3 rigsdaler over bæltet og 1 rigsdaler over Assens færgeløb i færgespenge«.

Skønt punktet medtoges i bestillingen – som sædvanlig med en tilføjelse, nemlig at »når mange rejser i kompagni, betaler de i fællig for postillonens hest« – og skønt det endog hedder, at der var gjort anordning derom, er dette befordringssystem næppe blevet benyttet i større omfang. Nu, hvor ageposten alligevel fortsatte, har de rejsende uden tvivl foretrukket den.

Norsk forbindelse

Det eneste punkt i Klingenberges forslag, der står tilbage at omtale, drejer sig om posten til Norge, som han nok vidste af, da hans principals svoger, Selio Marselis, viste påfaldende interesse for den. Ikke desto mindre ønskede han sin egen indflydelse udstrakt dertil, at »postmesteren i Norge skal ligeledes stå under generalpostmesteren og lyde ham for såvidt som posternes og budenes rejsetider angår«. Han fik i realiteten afslag på sit forlangende, skønt man tilstod ham at kunne foreskrive sin norske kollega »tiderne for af- og bortrejse for posterne og budene« – dvs. fra København og måske også Christiania – men kongen forbeholdt sig retten til at bestemme, hvem postmesteren skulle være. Havde Klingenberg tænkt sig at indsætte Selio, blev det nu forhindret, men noget blev dog opnået.



Selio Marselis (1600-63) var kommet til Christiania (Oslo) som købmand i 1644. Han havde tidligere vist interesse for postvæsenet i og til Norge, men først da han og hans søsterdatters mand, Paul Klingenberg, i 1653 indledte samarbejdet på postfronten, fik han nogen succes med sine forehavender. I november samme år fik han »direktion og inspektion« over det norske postvæsen.

I Christiania var Henrik Morians kone Anne blevet enke allerede i 1648, men hun fortsatte med at lede postvæsenet med hyret hjælp, indtil hendes svigersøn Isaac van Geelkerck kunne frigøre sig fra sit arbejde som ingeniør og overtage forretningen i henhold til Morians privilegiebrev. De har næppe ment, det spillede nogen større rolle, om svigersønnen fik bestalling, men 9. juli 1653 var rygtet om, hvad der skete i København, nået til Norge – og Anne Morians i øvrigt også på et tidspunkt »af denne verden affordret« – så Geelkerck skyndte sig at nedsende et formelt andragende om at få besiddelsen overdraget. Selio Marselis' »offensiv mod privilegiernes indehavere«, som historikeren John T. Lauridsen træffende udtrykker sig, har de åbenbart ikke frygtet i samme grad, da den gik i gang i december 1652. Hans beklagelser gjaldt dengang postbesørgelsens langsommelighed, som Geelkerck virkelig synes at have kunnet reparere på. Nu, hvor Marselis og Klingenberg øjnede muligheden af helt at fortrænge Morians svigersønner – også Jacob Jensen og Andreas Jørgensen Klingenberg var inde i billedet – tog de det sværere skyts i brug.

Samme dag som det gennem bestallingen var blevet klart, at Paul Klingebergs forsøg var mislykkedes, skrev Selio det brev, hvori han påberåbte sig æren af at have skabt det norske postvæsen. Foruden at antyde, at de senest gennemførte forbedringer også skyldtes hans indsats, bad han om at få et overopsyn med postgangen, så længe familien Morian stod for den. Uden betaling, men med løfte om at en af hans sønner fik privilegiet, når de tyve år var gået. 20. juli 1653, kun fire dage senere, fik Geelkerck sin bestalling, hvorimod Marselis måtte vente helt til 6. november, førend hans ansøgning besvaredes. Til gengæld fik han virkelig den attræede »inspektion og direktion over samme norske postvæsen« – dog uden løftet om privilegium for en af sønnerne. Han skulle sørge for, »at brevene på alle steder rigtig fortkommer«, men i øvrigt var hans beføjelser ikke nærmere specificeret, så sammenstød med Geelkerck var uundgåelige. Vinden var imidlertid med Marselis, for året efter gentog kongen sin ordre, tildelte ham portofrihed for egne breve og indskærpede over for den arme norske postmester, »at han uden videre modsigelse retter sig efter den direktion og ordre, som bemeldte Selio Marselis ... i postvæsenet gørendes vorder«.

I kraft af stillingerne som henholdsvis dansk generalpostmester og norsk generalpostdirektør havde makkerparret Klingenberg-Marselis opnået den fulde kontrol over posten i riget, og den i det følgende omtalte forordning kunne derfor udstrækkes til at gælde begge organisationer, som om de udgjorde et hele. Det var dog knapt nok tilfældet, da Morians arvinger stadig indkasserede det

eventuelle overskud af den norske post. Et skridt længere nåede man i 1667. Efter forsøg på at fastholde privilegiet måtte arvingerne give op og lade Selio's søn Gabriel Marselis overtage stillingen som norsk generalpostmester og tillige det kontante tilskud fra kongens kasse på 900 rigsdaler (forhøjet fra 700 i 1660). Ganske vist faldt det bort under Christian 5.s sparerunde i 1670, men den indirekte støtte i form af postbøndernes arbejdsydelse beholdt han. De udgjorde fortsat ryggraden i den indre norske postgang. Allerede 1671 forandrede situationen sig imidlertid på ny, da privilegiet gik over til Griffenfelds bror Albert Schumacher.⁶⁵

Men selv under Marselis' kortvarige besiddelse var de to rigers postvæseners selvsagt ikke virkelig smeltet sammen; dertil var de forretningsmæssige forbindelser mellem Klingenberg og hans (afdøde) kones fætter for svage. Den danske generalpostmester måtte til stadighed lade brevene til Norge afgå fra det norske posthus i København. Helst inden lørdag kl. 11, for en time senere afgik posten (Klingenberg havde, måske nærmest for at gøre sin autoritet gældende, ændret afgangstiden fra fredag aften). Også den var og havde siden starten været ridende, men endnu synes der ikke for strækningen mellem København og Bohus at have været tale om skift af mere end hestene. Her gennemførtes arbejdsdelingen først efter 1660.

Postforordningen af 1653

Der var ikke i bestallingen lagt op til, at en ny forordning om postvæsenet skulle udarbejdes. For taksternes vedkommende henvises som nævnt til den »förrige« tabel, dvs. forordningen af 1624, og selvom »nu dette postvæsen kun vanskeligt lader sig indrette og komme i stand uden besynderlig flittig og nøje opsig«, havde Frederik 3. fuld tillid til, at Klingenberg kunne klare resten. Det troede han også selv, idet ansøgningen kun indeholdt ønsket om en anordning om den præcise og frie overfart over bælteerne. Derudover burde bestallingen kunne række. Han havde jo projekteret det hele på forhånd. Da han så fik den at se den 16. juli – og måske havde nærlæst den et par gange og noteret sig alle de små forandringer i planerne – gik det op for ham, at den indeholdt én virkelig nyhed, der væltede det hele. Gemt godt af vejen som en eftertanke til sjette punkt stod der: »Ligesom også herefter ovenmeldte Vor generalpostmester skal holde og bestille visse bude gennem alle Vore provinser i dette kongerige, hvormed Vore undersætter kan have og fortsætte korrespondancen i alle måder«.

Denne korte notits har fanget Klingenberg helt uforberedt. Hvad han havde ønsket, var en formentlig allerede profitabel postrute mellem to nordeuropæiske handelscentre. Hvad han fik, var et helt riges indre kommunikationsvæsen, hvis tilstand han ikke kendte, og som næppe tegnede sig som en lovende finansiel entreprise. Han har spurgt sig for og er blevet klar over, at der var et antal kancellibude og en jysk transportorden, som imidlertid ikke var kommet i gang – det var det hele. Så det var nok alligevel fornuftigt sammen med lokalkendte folk, til dels på grundlag af bestallingen, at lade udarbejde en rigtig forordning for den udstrakte virksomhed, han helt ufrivilligt var blevet »ejer« af.

Da forordningen den 30. november 1653 var færdig, havde Klingenberg fået sine postmestre og postilloner »sat udi verk«, som det hed i første paragraf. Resten skulle etableres – og blev etableret – omtrent fra bunden af. Det skal her indskydes, at kancellibudene ved denne lejlighed glider ud af det danske postvæsens historie. Danske Kancelli beholdt ganske vist tre og afsendte lejlighedsvis også nogle af dem, der ikke længere tilhørte den faste stok, men det er helt usandsynligt, at de (legalt) har medtaget breve for private, så de har snarere aflastet end generet Klingenberg's bude – kancellibrevene gav jo ingen indtægter, kun besvær. Det fremgår i øvrigt ikke, om generalpostmesteren har kunnet bruge nogle af de fyrede. Sandsynligvis ikke.

Forordningen – med den charmerende indledning: »Hilse alle og enhver som dette læser og forekommer med Gud og Vor nåde« – rummer såvel nye portotakster som postale detaljer af en art, den gamle ikke havde med, for eksempel afgangstider og udførlige bestemmelser om posten til udlandet, men foreløbig skal vi lade dette stof hvile. Væsentligst i denne forbindelse er redegørelsen for, hvilke danske lokalruter Frederik 3. ønskede eller forlangte indrettet:

København-Helsingør-Christianopol, agende.

København-Nakskov, agende (fremgår kun indirekte).

Slagelse-Kalundborg, kaldes bibud.

Haderslev-Ålborg, agende (dvs. i overensstemmelse med befalingen af 1650).

Haderslev-Ringkøbing, agende (delvis som befalingen af 1652).

Kravene var altså ikke overvældende, og der foresloges heller ikke nu postmestre i de byer, de »nye« bude rejste igennem; endnu holdt man sig til de »tilforordnede værter«. Og skønt det ikke skrives udtrykkeligt, stod kongen parat med et tilbud, som løste alle problemer for Klingenberg og tillige gav ham en yderst solid

subsidiering fra statens side: han kunne basere alle sine agende ruter på udlagte bøndergårde efter den østjyske model, kun op-hørte uden tvivl de jyske byers postbidrag.

Befalingerne herom var udgået slag i slag, allerede inden for-ordningen blev færdig, og som specifikationerne viser, turde Klingenberg også derefter påtage sig etablering af ruter, den ikke nævner. 28. september 1653 fik de jyske lensmænd ordre om »samme til postværket udlagte bøndergårde efter den anordning, som derom gjort er, til bemeldte Paul Klingenberg at anvise«. Den gjaldt begge ruter, og enten overså man i skyndingen, at der manglede en offentlig forbindelse mellem Haderslev og Ribe, eller Klingenberg har på forhånd ventet, at Ribes postbud ville fortsætte. 2. oktober fulgte befalingen til de skånske lensmænd, som selv eller i samarbejde med Klingenberg skulle udpege de nød-vendige gårde, »så mange steder i dit len, som fornøden gøres«. Ruten anvistes gennem den ejendommelige rækkefølge af byer, som budet skulle rejse igennem, nemlig Malmø, Lund, Helsing-borg, Christianstad, Sølvitsborg, Rundeby og Christianopol. Der-med synes vejen over Helsingør at være vraget til fordel for færge-overfarten København-Malmø, og af samme grund lod Klingenberg ifølge ordre af 12. november »andrage, at han et bud imel-lem vore købstæder København og Helsingør ville anordne«. Dertil skulle bruges to gårde i »næste landsby ved Rungsted krok«, den ene under Københavns og den anden under Kronborg len. Endelig var ordren om postgårdene på Lollandsruten udgået 15. oktober.

Efter forordningens offentliggørelse fulgte 22. januar 1654 en ruteudlægning, som ganske vist inddrog Ribe, men næppe over-flødiggjorde budet på Haderslev. I stedet lagde det nye postbud vejen over Kolding og endte i »Middelfartsund«, formodentlig med henblik på, at posten til Middelfart kunne færges over, og den nyanlagte by, Frederiksodde (fra 1664: Fredericia) kunne måske tillige betjenes derfra. Om den sidste etape opretholdtes efter næste udvidelse, 9. oktober 1656, vides ikke. Da blev seks gårde udpeget på strækningen Kolding-Frederiksodde-Vejle, to i Børup, to i »en by liggende noget fra Frederiksodde i Elboherred, kaldes Gaade«, (som ikke kan identificeres), og to i Velling. Året forinden, 4. juni, havde man endelig gjort den forandring i Skåne, at byerne Landskrone, Malmø, Helsingborg, Ystad og Simmers-havn – rækkefølgen er fortsat særpræget – blev betjent af en ny agende post.⁶⁶

Den gode danske *Almanak for det Aar efter Christi Fødsel* 1656 er ikke tilstrækkelig til at afklare de skånske mysterier. Klingenberg havde i 1655 fået den brillante ide at overtale almanakudgiveren

De fire opslag i almanakken for året 1656 på de næste to sider, indeholder en – ikke helt fejlfri – liste over byer, hvis indbyggere kunne betjene sig af Klingebergs postvæsen ved at henvende sig til den lokale postmester eller »logivært«. Ventedes f.eks. en mand i Assenss brev fra Hamburg, skulle han henvende sig på posthuset mandag og fredag, mens brevene fra København ankom mandag og torsdag. Norges- og Lollandsposten kom om mandagen og den fra Skåne om torsdagen. Endelig kunne de jyske breve, som Hamburgbudet havde med sig fra Haderslev ventes om fredagen. På hvilke tider af dagene, det var hensigtsmæssigt at henvende sig kunne imidlertid kun erfaringen anvise. Mærkelig nok medfulgte den nyttige posttaule kun i to årgange, og da udgiveren i 1664 genoptog ideen et enkelt år (dvs. i almanakken for 1665), forsøgte han at ajourføre den.

	Rebenhafn.		Hamborg.		Nor tofter fra Norg.	Nge: gaar til Norg.	Indland.		Staanne.		Lolland.	
	tofter fra Rebenh	gaar til Rebenh	tofter fra Hamb.	gaar til Hamb.			tofter fra Indl.	gaar til Indl.	tofter fra Staan.	gaar til Staan.	tofter fra Lolland.	gaar til Lolland.
Alsborg	Fred.	Sond.	Fred.	Sond.	Fred.	Sond.			Fred.	Sond.	Fred.	Sond.
Narhns	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.			Dnfd.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.
Riffens	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Fred.	Fred.	Mand.	Fred.	Fred.	Mand.	Fred.
Nalus	Torfbd.	Torfbd.	Fred.	Fred.	Mand.	Fred.	Fred.	Mand.	Torfbd.	Fred.	Mand.	Fred.
Nalhus	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.
Nergens	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.
Nogensse	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.
Nragens.	Sond.	Fred.	Sond.	Fred.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.
Chriftianftad	Mand.	Sond.	Mand.	Sond.	Mand.	Sond.	Sond.	Fred.	Sond.	Fred.	Mand.	Sond.
Chriftianopel	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Fred.	Mand.	Sond.	Dnfd.	Fred.	Mand.	Sond.
Chriftiania	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Fred.	Torfbd.	Lord.	Dnfd.	Fred.
Chriftianland	Fred.	Lord.	Fred.	Lord.	Dnfd.	Lifd.	Torfbd.	Lord.	Fred.	Lord.	Fred.	Lord.
Engelholm	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Dnfd.	Sond.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.
Fenfborg	Lifd.	Torfbd.	Torfbd.	Lifd.	Lifd.	Torfbd.	Fred.	Sond.	Fred.	Torfbd.	Lifd.	Torfbd.
Fred. fhaede	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Fred.	Sond.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.
Fredrichftad	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.
Gindftad	Lord.	Lord.	Torfbd.	Fred.	Dnfd.	Dnfd.	Lord.	Lord.	Lord.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.
Gollorff	Lifd.	Torfbd.	Torfbd.	Lifd.	Lifd.	Torfbd.	Fred.	Sond.	Fred.	Torfbd.	Lifd.	Torfbd.
Gadefliff	Fred.	Sond.	Sond.	Fred.	Mand.	Torfbd.	Torfbd.	Lifd.	Torfbd.	Fred.	Mand.	Fred.
	Torfbd.	Fred.	Humb.	Torfbd.	Mand.	Torfbd.	Torfbd.	Lifd.	Torfbd.	Fred.	Mand.	Fred.

	Rebenhafn		Hamborg.		Nor tofter fra Norg.	Nge: gaar til Norg.	Indland.		Staanne.		Lolland.	
	tofter fra Rebenh	gaar til Rebenh	tofter fra Hamb.	gaar til Hamb.			tofter fra Indl.	gaar til Indl.	tofter fra Staan.	gaar til Staan.	tofter fra Lolland.	gaar til Lolland.
Halden	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.			Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.
Hamborg	Dnfd.	Lifd.	Lord.	Lord.	Dnfd.	Dnfd.	Lord.	Dnfd.	Lord.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.
Helsingborg	Sond.	Torfbd.	Sond.	Torfbd.	Torfbd.	Sond.	Sond.	Torfbd.	Sond.	Torfbd.	Sond.	Torfbd.
Helsingør	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.	Torfbd.	Sond.	Lord.	Sond.	Mand.	Sond.	Lord.	Dnfd.
Holbeck	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.
Horsens	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.
Isneboe	Lifd.	Dnfd.	Dnfd.	Lifd.	Lifd.	Dnfd.	Sond.	Fred.	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Lifd.
Kallunborg	Fred.	Lord.	Lord.	Fred.	Dnfd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.
Kolding	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.
Kobenhavn	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Lord.	Lord.	Sond.	Lifd.	Lord.	Torfbd.	Lord.
Korsør	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Fred.	Fred.	Mand.	Torfbd.	Fred.	Mand.	Fred.
Kinge	Torfbd.	Fred.	Fred.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.
Konasborg	Lord.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.
Landskrone	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Lord.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.	Lord.	Torfbd.
Langesund	Dnfd.	Torfbd.	Dnfd.	Torfbd.	Dnfd.	Torfbd.	Dnfd.	Torfbd.	Dnfd.	Torfbd.	Dnfd.	Torfbd.
Laurvig	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.
Lund	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Dnfd.	Torfbd.	Mand.	Torfbd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.
Lund	Mand.	Torfbd.	Mand.	Torfbd.	Mand.	Fred.	Sond.	Fred.	Torfbd.	Sond.	Sond.	Fred.
Malmø	Sond.	Fred.	Sond.	Fred.	Sond.	Torfbd.	Torfbd.	Lifd.	Torfbd.	Fred.	Mand.	Fred.

	Robenhafn		Hamburg.		Norg.		Norge.		Jydland		Skaane.		Lolland.	
	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til
	Robenb	Robenb	Hamb.	Hamb.	Norg.	Norg.	Jydl.	Jydl.	Skaan.	Skaan.	Lolland	Lolland	Lolland	Lolland
Maricbo	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.
Marstrand	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.
Mildeifart	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.
Mos	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Dnfd.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.
Nachfroy	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.
Nesteb	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.
Nyborg	Lorfd.	Fred.	Fred.	Lorfd.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.
Nyftad	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.
Nyubing	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.
Odensee	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Mand.	Fred.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.
Oddeval	Lifd.	Fred.	Fred.	Lorfd.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.
Preffoe	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.
Randers	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.	Dnfd.	Sond.
Ransburg	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.
Ringsid	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.
Ringslobing	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.
Ribe	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.
Ribe	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.	Mand.	Lifd.
Ronnebys	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.	Lifd.	Lorfd.

	Robenhafn		Hamburg.		Norge.		Jydland.		Skaane.		Lolland.	
	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til	tomter fra	gaar til
	Robenb	Robenb	Hamb.	Hamb.	Norg.	Norg.	Jydl.	Jydl.	Skaan.	Skaan.	Lolland	Lolland
Nesteb	Dnfd.	Lifd.	Lifd.	Dnfd.	Sond.	Lorfd.	Lorfd.	Sond.	Dnfd.	Lorfd.	Sond.	Lorfd.
Exelobing	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.
Etten	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Lifd.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.	Lifd.	Dnfd.
Etagers	Mand.	Lifd.	Lifd.	Mand.	Mand.	Lorfd.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.
Ettrubingborg	Lorfd.	Lorfd.	Lorfd.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.
Etvaranger	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Mand.	Lorfd.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.	Fred.	Mand.
Fonsberg	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.
Franthum	Fred.	Lorfd.	Fred.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Fred.	Lorfd.	Fred.	Lorfd.	Fred.	Lorfd.
Harde	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Fred.	Dnfd.	Fred.
Nordingborg	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.	Mand.	Dnfd.
Reite	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.	Lifd.	Sond.
Rfkeb	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.	Mand.	Lorfd.

Tabel 5: Oversigt over postruter og takster 1655

København-Hamburg, ridende post				
Stationer	Fra København	Fra Hamburg	Takst fra København	Takst fra Hamburg skilling
København	ons søn kl. 10.45	tir lør	–	12
Roskilde	ons søn	tir lør	4	12
Ringsted	ons søn	tir lør	?	(12)
Sorø	? ?	? ?	6	12
Slagelse	tor man	tir lør	6	12
Korsør	tor man	man fre	6	12
Nyborg	tor man	man fre	8	10
Odense	tor man	man fre	8	10
Assens	tor man	man fre	8	10
Haderslev	tor man	man fre	8	8
Flensborg	fre tir	søn tor	10	6
Slesvig	fre tir	søn tor	10	6
Rendsborg	fre tir	søn tor	10	6
Itzehoe	fre tir	lør ons kl. 17.00	12	4
Hamburg	lør ons	lør ons	12	–

Haderslev-Ringkøbing, agende post

Stationer	Fra Haderslev	Fra Ringkøbing	Takst fra Haderslev skilling
Haderslev	tir kl. 05.00	søn	–
Ribe	tir	lør	6
Varde	ons	fre	8
Ringkøbing	tor	fre	10

København-Lolland, agende post

Stationer	Fra København	Fra Lolland	Takst fra København skilling
København	lør kl. 18.00	tor	–
Køge	lør	tor	4
Præstø	søn	ons	5
Vordingborg	man	ons	5
Nykøbing Falster	man	ons	8
Nysted	man	↑	8
Rødby	man/tir		8
Nakskov	tir		8
Maribo	tir		8
Sakskøbing	tir		8

Haderslev-Ålborg, agende post

Stationer	Fra Haderslev	Fra Ålborg	Takst fra Haderslev skilling
Haderslev	tir kl. 05.00	tor	–
Kolding	tir	ons	4
Vejle	tir	ons	4
Horsens	ons	ons	6
Århus	ons	tir	6
Randers	tor	man	8
Viborg	?	?	8
Ålborg	fre	søn	10

Foruden ruterne, der er gengivet i ride- og køreplanerne, og den ridende norske fandtes to eller tre i Skåne, som ikke kan rekonstrueres. Den ene afgik fra København lørdag kl. 18.00, passerede eventuelt Helsingborg søndag og ankom til Christianstad mandag. De følgende byer, Sølvitsborg, Rundeby og Christianopol nåedes hhv. mandag, tirsdag og onsdag. Malmø-Lund-Ystad, muligvis med forbindelse til Simmershavn, udgjorde en anden rute, mens Landskrone faldt udenfor, og er blevet særskilt betjent fra København. De øvrige biruter omtales i et senere kapitel.

til at trykke en »posttavle« i udgaven for det kommende år, »hvor findes på hvilken dag, postbudene rejser til og fra alle købstæder i Danmark-Norge, Slesvig og Holsten, etc.« – tilføjelsen »etc.« skyldes, at der tillige var oplysninger om udlandsposten og portoen.⁶⁷ Her kunne man for eksempel i Helsingør læse, at breve til København og Hamburg afgik onsdag og søndag, til Norge, Jylland og Skåne ekspederedes de om søndagen og til Lolland om onsdagen. Og så fremdeles for alle de 67 byer og steder, der havde postforbindelse med omverdenen – eller rettere, de 67 byer, der var kommet med, for Viborg og (måske) Simmershavn var faldet ud. Blandt andet på grund af disse og andre trykfejl er det ikke muligt at rekonstruere ruterne fuldstændigt i ovenstående tabel.

Posten i Køge II – under Klingenberges styre

Fortsætter vi vores gennembladen af Køgekæmnerens regnskaber, støder vi – noget overraskende – i slutningen af 1653 på Klingenberges postbude.⁶⁸ Mens det i betænkningen fra 1650 om Jylland udtrykkeligt hed, at det var de udlagte bønder og ikke byernes vognmænd, der skulle transportere postbudene, trak Lollandsruten nemlig på en mere eller mindre påtvunget velvilje fra nogle af de købstæder, der passeredes på vejen til Nakskov. Hvor mange vides ikke, men i Køge kunne postbudet i hvert fald henvende sig hos kæmneren, som så anviste ham en vognmand, der mod betaling bragte ham frem til næste station. Udgiften førte kæmneren til bogs sammen med de traditionelle omkostninger til transport af kongelige personer og andre, der nød godt af byens ægtforpligtelser, og der er ikke noget, der tyder på, at beløbet siden blev godtgjort af Klingenberg. Herved modtog han altså – oven i den nævnte vederlagsfrie arbejdsydelse fra bønderne – et direkte offentligt tilskud til driften af sit postvæsen.

Lollandsrutens start kan meget nøje bestemmes til juledag 1653. Da ankom »fra København det lollands postbud ved navn Claus Schuldt, agtede sig over til Lolland og havde velbyrdig hr. Joachim Gersdorffs pas på en vogn frem og tilbage, dateret København 24. december 1653«. Vognmanden, der på denne historiske dato fik tjansen, bragte ham til Tryggevælde, hvor en lokal bonde formodentlig så var parat til næste etape. Da Schuldt vendte tilbage den 30. december, fik han vogn til København. Men mens alle sydgående bude de kommende år transporteredes til Tryggevælde – dog bortset fra 2. halvår 1654, hvor stationen af en eller anden grund var forlagt til Karise – ophørte den tunge pligt til i nordgående retning at køre helt ind til hovedstaden allerede 24. februar 1654, idet der da blev etableret et skiftested ved »Køge kro« ved Hundige. Herefter var udgiften i begge retninger den samme, 3 mark hver vej, og Køges årlige bidrag til ruten derfor 52 rigsdaler, da posten »gik« én gang om ugen.

Og den gik ifølge regnskaberne med stor regelmæssighed. Meget snart ophørte kæmneren med at anføre datoen for passet, for i modsætning til kancellibudene, der fik et sådant for hver enkelt rejse, havde postbudene (i lighed med kongens egne Glückstadt-bude i 1630'erne) »generalpas«, der forpligtede hver gang, uge efter uge. Senere blev kæmneren også efterladende med at oplyse om postbudets navn, men tidspunkterne – datoerne – er nøje registreret de to år, hvor oplysninger foreligger. I 1654 rejste Schuldt hver anden uge, og indimellem gjorde Albrecht Duncker eller hans søn Jesper turen frem og tilbage. Da den dog kunne

gennemføres på under en uge, skete det, at de to ansatte byttede ture, så Schuldt fik en tre uger lang ferie i september og Duncker en tilsvarende i november. I 1655 blev man – måske på grund af vejret – nødt til at aflyse årets første og fjerde rejse, og ugen efter ramtes posten af et egentligt uheld syd for Køge, der indebar, at Schuldt måtte returnere uden at fuldføre turen. Ved hans næste ordinære ankomst 18. februar hedder det, at han »havde slaget sig og ikke selv kunne rejse«, men da havde Klingenberg fået ham remplaceret med værtshusholderen i »Kronprintzen von Dänemarck« på Østergade, Henrik Dyre, og han overtog derpå tjenesten fast – hvad Schuldt altså har måttet finde sig i.

Hvad datoerne i kærnerregnskaberne angår – og dermed ugedagene for postens ankomst – kender vi de krav, der blev stillet til budene. Efter såvel forordningen som almanakken skulle de afgå fra København hver lørdag kl. 18 og ankomme til Køge samme aften. På turen tilbage var den forudbestemte ugedag torsdag så tilpas tidlig, at København kunne nås samme aften. Hvordan forholder det sig så i virkeligheden? Fra regnes de omtalte vinterdage gennemførtes fra 24. december 1653 til 29. december 1655 i alt 102 returrejser. Heraf faldt ankomsten fra København kun i et eneste tilfælde på en lørdag – 26. maj 1655 for at være helt præcis. Alle de øvrige 101 ankomster skete om søndagen, så vi tør formode, at det har været godkendt på højeste sted, og at posten kun én gang er kommet for tidlig, hvad der naturligvis er lige så galt som at komme for sent. Dette meget fine resultat hænger selvfølgelig sammen med den beskedne afstand fra København til Køge, og det er derfor ulige mere interessant at følge ankomstdagene for de hjemrejsende bude.

Ikke uventet kan de kun i noget færre tilfælde leve op til kravene om at møde op om torsdagen, men antallet af rettidige ankomster er dog så højt som 73 og i 18 tilfælde er forsinkelsen på kun én dag. Fem gange anmeldte de sig om lørdagen, én gang om søndagen, tre gange om mandagen, én gang om tirsdagen og én om onsdagen, altså seks dage for sent. Alle forsinkelserne skyldtes uden tvivl vintervejret; især har vejene i februar og november-december 1655 været noget nær ufremkommelige. Når det yderligere bemærkes, at posten uden undtagelse var rettidig i perioderne april-september, må resultatet vist betegnes som overordentlig tilfredsstillende. Skønt denne konklusion naturligvis ikke uden videre kan overføres på alle Klingenberges (agende) ruter, er der dog nogen grund til at tro, at han har kunnet leve op til forventningerne, og at der var kommet en hidtil ukendt orden i postgangen – så længe det varede.

Jammer, pest og krig

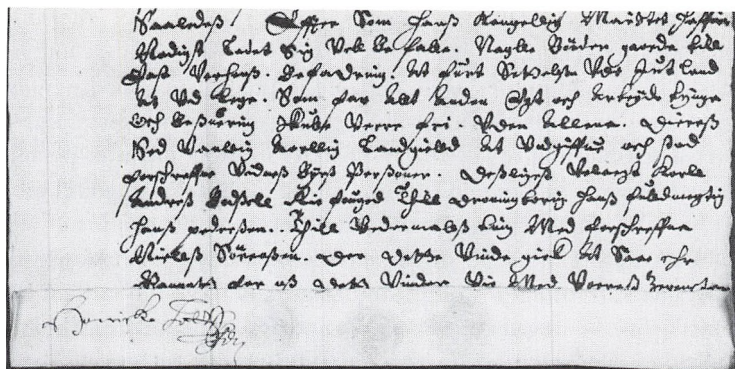
Mens Lollandsruten i disse år prægedes af stillfærdig effektivitet, dukkede problemerne snart op i Jylland. To af dem bestod af de tidligere berørte klager fra seks postbønder, som – om ikke helt bogstaveligt – var kørt fast. De to i Nebel erklærede i maj 1655:

»At eftersom vi er tilsat at køre med posten hver uge, først at tage ham hos os selv at age ham til Astrup, som er næsten tre mil og så tilbage igen, så at age ham til Hedensted, som er halvtredje mil, som vi nu har udstået halvandet år, og vi fattige mænd bor på en meget bar egn og ikke sår uden ganske ringe havresæd og ikke vel kan avle det havre, at vi kunne føde og holde to heste med, og en ganske ringe høavl og en meget ringe græsning til vores heste og kvæg, tilmed er vores fæmon af lungesot nu næsten fra os død, hvorover vi er næsten ganske forarmet. Så det ikke er os muligt det længere at udstå med forbemeldte post at køre«.

Det næste bønneskrift kom i januar året efter, men mens østjyderne altså besværede sig over fattigdom, lagde bønderne i Tømmerby og Brøndum mere vægt på, hvor ulideligt det var at skulle køre hver eneste uge, »i ondt vejr såvel som i godt«, »eftersom det er en meget ond og slem vej at køre, besynderlig om vinterdage«. Uden tvivl havde de alle ret. De boede så tilpas afsides fra de kongelige slotte, at deres naboer er sluppet væsentlig lettere fra deres ægtpligter, og de respektive lensmænd kunne derfor begge anbefale. Navnlig Otte Krag, som i vestjydernes ansøgning hæftede sig ved det konkrete forslag, at »det måtte gå om i byen, så en gård af kongens tjenere måtte gøre samme ægter et år, og siden så altid omgå i byen, at den ene måtte bære byrden med den anden, efterdi vi har alle lige meget at bruge, på det vi fattige folk nogenlunde kunne blive ved magt«. Kun fandt han, at bønderne hver især kunne tjene to år, og derved blev det. Den kongelige tilladelse faldt 22. januar 1656, men gjaldt kun de tre nævnte landsbyer.⁶⁹

Nede omkring Kolding havde den jyske post i løbet af sommeren 1654 fået problemer på grund af den store pestepidemi, der hærgede flere steder i landet ved denne tid. 29. juli bad Frederik 3. fra sit asyl i Flensborg lensmanden på Koldinghus om at sørge for, at postbønderne i Seest førte »den Viborg post« uden om byen, hvor folk døde i hobetal, og køre direkte til Haderslev. »Postmesteren i bemeldte Kolding« – hvem han så var – kunne derpå udveksle breve i Seest. I november blev stedet forlagt til »Vramdrup« (Vamdrup eller Bramdrup?), hvor et par bønder

Foruden de i teksten omtalte bønskrifter kendes to andre dokumenter, der godtgør, at de »udlagte« bønder kørte post. I disse såkaldte tingsvidner attesterer en række bymænd, at bønderne virkelig udførte transportpligten og derfor skulle slippe for »alt anden ægt og arbejds tyngde og besværing«. I det viste udsnit af tingsvidnet fra Tånum birketing fra 19. juli 1656 gælder det Niels Sørensen, Anders Sørensen og Peder Jensen i Neder Hornbæk ved Randers. Den sidste er ny, mens de to andre genkendes fra listen side 229. Kun Niels Sørensen mødte op i egen person for sammen med vidnerne at besegle dokumentet, som tillige er signeret af lensmand Henrik Thott. Det andet tingsvidne er fra Galtens herredsting 1. juli 1656, og drejer sig om Jens Poulsen og Poul Markvordersen i Langskov, begge nye mænd. Rotationsprincippet blev altså brugt, selvom tilladelse ikke udtrykkeligt forelå.



midlertidigt måtte overtage kørselspligten. Skønt især hovedstaden også var hårdt ramt, foreligger der ikke oplysninger om lignende foranstaltninger andetstedsfra, og heller ikke, om man allerede nu tog den metode i brug at lade brevene røge. Ni år senere, da Klingenberg (igen) opholdt sig i Hamburg, hvor pesten graserede, fik han ordre derom. Det lod han så gøre, men mente i øvrigt, at »sådanne folk, som nu har pest, vel ikke lader breve komme til København, da det er ringe og fattige mennesker«. Røgeriet genoptoges siden under den store pestkatastrofe i 1711; først nu ved man, at det var helt uden forebyggende virkning.⁷⁰

Langt alvorligere problemer for postgangen fulgte få år efter de først omtalte pestudbrud. Krigene og den svenske besættelse, som kongen påførte landet i 1657, berørte ikke blot den jyske post, men formodentlig alle ruterne, uden at det dog nøjere kan angives, hvor langvarige afbrydelser, der blev tale om. Posten til Norge såvel som den svenske igennem Danmark blev naturligvis straks standset, da krigen var erklæret i juni, men det blev desuden meget hurtigt nødvendigt at etablere en kæde af ordonnansryttere tværs over landet fra København til Rendsborg, hvilket tyder på, at også den danske hovedpostrute gik i stå. Tilsvarende måtte militæret sættes ind i februar 1658 på strækningen fra Vordingborg til København. At posten i hele det øvrige land da var blevet ramt, fremgår af en ordre fra Karl Gustav kort før freden sluttedes i Roskilde 26. februar om at frigive posterne »gennem de af Vor armé og krigsfolk besatte lande«, såvel til Norge som til Hamburg og Jylland. Samtidig (20. juli) fik de svenske bude »forsikringspas« for deres brevsæk.

Inden længe åbnede den svenske konge igen krigen. Om ikke før lod Klingenberg nu en postrute etablere, som under stort besvær og mange farer bragte brevene frem og tilbage mellem København og Hamburg. Som svar på en kongelig røffel af 16.

december 1658 meddelte Klingenberg 4. januar året efter fra sidstnævnte sted, at en indtruffet forsinkelse ikke skyldtes »men-neskelige forsømmelser, men alene indfalden frost og uvejr«. »Jeg har ellers anvendt al sådan flid derpå, som har været muligt«, fortsatte han, »og også med store omkostninger anrettet posten over Fehmarn og Lolland til Møn, så jeg nu er fuldt forsikret om, at brevene kan gå rigtigt dertil«. Hen på sommeren samme år lod han en »postgaliot« gå direkte fra København til en nordtysk havn, så vidt muligt to gange om ugen. Skønt den, i hvert fald fra marts 1660, var svært bevæbnet, kunne det knibe med regelmæssigheden; den foregående vinter havde posten en enkelt gang været hele tre uger forsinket! Man havde hurtigt vænnet sig til det normale klingenbergiske serviceniveau.

Hen imod krigens slutning, i takt med at landet blev rensed for svenskere, kunne flere af postruterne genoprettes. I starten brugtes dog ordonnansryttere på etappen Hamburg-Kolding, i øvrigt efter aftale med generalpostmesteren, og først efter at freden på ny var sluttet 27. maj 1660 kunne den agende post – den eneste på hovedruten som var afhængig af, at hele strækningen var åben – komme af sted fra København. Allerede førstkommende lørdag derefter, 2. juni, fik Jesper Duncker pas, for at militæret kunne vide, at han frit måtte passere og om nødvendigt eskortere ham.⁷¹

Genopbygningen

Det har været en dyster rejse for Duncker, især ned gennem Sønderjylland. Pesten havde igen hærget, tyfus og sult lagt hele strøg øde. Ikke mærkeligt, at de jyske ruter igen var dem, der gjorde egentlige regeringsinitiativer nødvendige. Øst for Øresund var det danske Malmø blevet til det svenske Malmö og så fremdeles, og Klingenberg såvel som alle andre danskere tilføjet et tab for altid. Den agende post til Falster og Lolland kunne uden videre genetableres, og bortset fra, at nogle af de mindre lønsomme biruter synes at være blevet nedlagt, kom posten i gang igen efter forordningen i resten af landet. Bortset fra Jylland.

Klingenberg, som selv må have rejst igennem de sårede landsdele, eftersom han igen var i København, var imidlertid fuld af fortrøstning. Den 7. september 1660 fremsendte han lister over de udlagte jyske gårde til kongens orientering – dog uden at tage forbehold for de omvekslinger, der måtte være sket siden 1656 – og erklærede, at »da nu ovenmeldte bønder har ført budene frem til krigens tid, og det vel ville være nyttigt, om et sådant postværk igen blev anrettet nu efter den sluttede fred«, måtte han bede

derfor næppe udskrives igen. Aksel Lassen, som har skildret tilstanden, supplerer med enkeltheder, som at alle Seests indbyggere måtte flygte til Ribe »for krigsfolkets plyndringers skyld«, og at 92 procent af Bramdrup sogn lå øde hen. At få bønder til at køre post under disse omstændigheder var en umulig opgave, selv for Klingenberg.

Resultatet blev, at kongen den 9. april 1661 måtte befale ham, »at du lader forordne et gående postbud, som ugentlig fra Vor købstad Haderslev kan indrejse i Vort land Nørrejylland og tilbage igen«. Også denne meddelelse forekommer nøgen og trist, men fyldigere er den ikke indført i kancelliets protokol. Det står imidlertid fast, at de kørende poster i Jylland ikke blev genetableret i Klingebergs eller hans efterfølgers tid. At de bude, som Klingenberg indsatte, desuden var gående, ses såvel af brevet, der indleder næste kapitel, som af den side 46 omtalte ordre om at holde de jyske veje og *gangstier* ved magt, men hvor mange budene var, og hvorhen de i starten gik, fremgår ikke. De nåede dog til Ålborg. Det ved vi, fordi byens borgmestre og råd den 24. maj 1661 udnævnte Gjødert Schmidt til postmester, i øvrigt på hans egen og ikke Klingebergs anmodning. Også det var et tegn på, at agepostens tid var omme.⁷²

Klingebergs postvæsen

Paul Klingebergs tid som generalpostmester var langt fra løbet til ende i 1661, tværtimod er det sandsynligt, at han først nu for alvor kunne begynde at presse et virkeligt overskud ud af virksomheden. Men året danner et så vigtigt skel i hans og postvæsenets historie, at det vil være naturligt allerede her at indføre et par kommentarer om hans indsats.

Den har altid været vurderet meget højt. Ludvig Holberg lagde ud med at tilkende ham æren af at have skabt postvæsenet – idet han under sine granskninger helt overså Christian 4.s forordning – med den vidtfavnende bemærkning, at han »kand holdes for Post-Væsenets rette Stifter her i Norden«. Vel kunne Fritz Olsen rette den misforståelse, men han åbnede sit kapitel om »Postvæsenet under Poul Klingenberg« med de manende ord, at »Med Aaret 1653 begynder en ny Æra i det danske Postvæsens Historie«, og hæftede sig naturligvis ved alle de fremskridt, der skyldtes Klingebergs initiativ. Denne opfattelse går igen i alle nyere fremstillinger.

Alene historikeren Erik Arup var som sædvanlig i sådanne tilfælde mere forbeholden. Han måtte på det materiale, han hav-

de til rådighed, konkludere, at »om hans [dvs. Klingenberg] virksomhed i denne stilling kan der i virkeligheden ikke siges andet, end at han holdt de allerede bestående postforbindelser i gang og måske forbedrede dem noget«. I lyset af de her fremlagte undersøgelser er der ingen tvivl om, at Arup overvurderede postvæsenets effektivitet i den foregående periode, hvorfor der var tale om andet og mere end at holde forbindelserne i gang. Men han er nær ved at ramme plet, når han »reducerer« Klingenberg til at være netop den dygtige embedsmand, som tiden savnede, og som kunne forvalte det allerede bestående.

Virkeligt nyskabende var Klingenberg ikke. Det, han selv bragte det danske postvæsen, blev overtaget fra den tyske rigspost. De kørende poster på sideruterne overtog han i samme skikkelse, hvori de – efter svensk-norsk forbillede – var skabt nogle år forinden, og i øvrigt byggede han videre på det system, Christian 4. og Christen Friis havde opfundet. Hans mest originale påfund bestod faktisk i, at han umiddelbart efter overtagelsen indforskrev en »galioth« fra Holland og indsatte den på Storebælt. (Om det rent teknisk var en jagt eller en galeoth, er usikkert; den omtales også som »postjagten«). Korsørs og Nyborgs færgefolk kunne med god ret protestere over konkurrence fra den kant, men de var næppe selv uden skyld, og for Klingenberg var det vitalt at slippe for de forsinkelser, deres træghed måtte foranledige. Desuden sikrede han sig på forhånd mod eventuelle protester, idet han 4. oktober 1653 havde indhentet kongelig tilladelse, ikke blot til at overføre posten, men også »andre rejsende folk«.

Om Klingenberg's organisatoriske evner kan derimod ikke herske tvivl, og på dette punkt er Arups synspunkter dækkende. Det var ikke lykkedes for kancelliet eller landkommissærerne at oprettholde en regelmæssig indenlandsk postgang, og selv for Berns synes det at have voldt besvær at fastholde det serviceniveau på den kørende hovedrute af 1641, som den havde i starten. Meget tyder imidlertid på, at Klingenberg – i hvert fald i de første rolige år – kunne holde virksomheden i gang, koordinere alle ruterne og sørge for, at brevene udveksledes i rette tid på de rette steder. Ikke mærkeligt at svenskerne skinsygt betragtede fremskridtene, især på Hamburgruten; man sammenholdt sine egne »farande« poster med den danske »flygende« post, og havde tillige al mulig grund til at se med misundelse på fastheden i Klingenberg's styre, mens deres egen organisation var præget af indre splittelse.

Også herhjemme ser vi den senere admiral Markor Rodsteen i et brev af 17. marts 1654 bruge udtrykket »den flyvende post«, mens lensmand Mogens Sehested i Ribe allerede 23. oktober året før beretter for oversekretæren i København, at »her bruges nu

rentz saae til noget paa sin Side imod
 Fesningen at udrette / brod hand om Nat-
 ten usformereckit op / oc lod sine Støcker gaa
 for an / stod selff den 27. indtil noget ud paa
 Dagen / i fuld Baraglie , fuldte saae efter
 med ald Armeen. De udi Fesningen liggende
 hafde gierne seet oc ønsket / at hand den-
 nem med General Storm vilde hafve an-
 grebet / efter som de haade vaare resoluerit
 oc i alle Maade velsforseet / til at gøre .
 fornøden Modstand oc hans Kong.
 May: oc Fædernelandet skyl-
 dige Tieniste.

Printet i Kjøbenhavn hos Peder Morsing / R. M.
 oc Univ. Bogt. 1657.

My Alfviser

aff Dantzig den 20. oc 30. Aug. 1657.

Aff Sir at Førsten aff Siebenburger
 Ragotzky, den med Kongen oc
 Cronen Pohlen oprettede accord,
 hafde secreet oc understreffoit / Er
 hand med sin underhaffvendis armee gan-
 gen tilbage til Siebenburgen / mens efter
 den Tyrkiske Keyseris Befalling / aff Tar-
 tarne saaledis blefven forfuldt oc efter sat / at
 hand med saa hundrede Heste allene er und-
 kommen / hvor paa den Svenske Guarni-
 son som under Gen: Major Bury / laa
 udi Cracou. Der den sig saae forladt aff den
 Ragotzyske besætning / som efter befaling
 var udbragen / Endeel fuldt derts Herre / oc
 de beste i Polste Tieniste forblefven / oc hafver
 accorderit , oc Byen til Kongen aff Polen
 offvergiffven.

Czarnetzky oc Lubemirsky, er med
 derts underhaffvende armee, strax befalet
 at

ikke uden små breve for den nye posts skyld«. Han havde misforstået portobestemmelserne, men det med den nye post var trængt ind. Et andet eksempel på, hvor godt publikum modtog foretagendet, er, at en bogtrykker, Peder Morsing, i 1657 igen turde påtage sig »at trykke og trykke lade de ugentlige aviser på dansk og tysk«. Trods alle forhindringerne under den nyligt udbrudte krig havde Klingenberg uden tvivl sin del af æren for nyhedsletteraturens oplomstring ved denne tid.⁷³

Og skal vi så endelig en sidste gang vende tilbage til Ludwig Kalmus, så er det – efter hans definition – Klingenberg, der indførte postvæsenet i Danmark. Skønt Holbergs påstand blot skyldtes sjusk, tog han i og for sig ikke helt fejl.

En af Peder Morsings nye – og ualmindelig smukt trykte – danske aviser fra 1657; fire sider i det diminutive format, som var gængs for aviserne til langt op i forrige århundrede.

Konsolidering og ny fremgang 1661-1711

I 1683 gjorde Paul Klingenberg på given foranledning en art status over, hvor glimrende Jylland nu blev postbetjent – havde han bare haft grund til at lade redegørelsen gælde hele landet. Christian 5. fik allerærbødigst at vide:⁷⁴

»At posterne i Jylland består i forskellige linier, hvoraf den ene går fra Haderslev langs østkysten til Kolding, Fredericia, Vejle, Horsens, Århus, Randers, Viborg og Ålborg; den anden langs vestsiden til Ribe, Varde, Ringkøbing og Holstebro; den tredje går fra Viborg til Nykøbing i Mors og Thisted, og desuden er der blandt andet biposter til Vendsyssel og andre steder. ... [De] går to gange om ugen ligesom københavnerposten, og er der i alle byer bestilt visse postmestre, hvor brevene bliver indleveret og afhentet; desuden går budene såvel ved nat som ved dag og skal holde deres bestemte timer, rider også næsten alle til hest. Det hele land er dermed fornøjet, og enhver takker for, at de har den *commoditet* at kunne skrive med posten, da de forhen måtte affærdige og lade et eget bud løbe i deres ærinder«.

Bemærkningen om, at næsten alle budene rider, er interessant. Set i sammenhæng med en anden passus i brevet – »skulle nu disse alle bemandedes med en rigtig ridende post, ville det koste adskillige tusinde rigsdaler« – minder det os om en ofte overset postmæssig detalje, som har gyldighed for hele århundredet. At en strækning betjentes af gående bude betyder ikke nødvendigvis, at de rent fysisk bevægede sig til fods, kun at organisationen som sådan ikke stillede transportmiddel til rådighed. Havde manden råd til at holde hest, stod det ham frit for at bruge den på sin rute; det vedrørte ikke postledelsen. Og Klingenberg mente altså i 1683, at de fleste af hans bude rådede over heste.

I øvrigt lader skrivelsen os ikke i tvivl om, at der var sket store fremskridt i Jylland siden 1661, og at Klingenberg var stolt af dem. Men her såvel som i de andre landsdele var der »kun« tale om udvidelser af rutenettet og antallet af afgange. De grundlæggende principper for postbesørgelsen var de samme nu som dengang og vedblev stort set at være det til langt op i 1700-tallet:

dobbelt ridende postføring (dvs. to gange ugentlig) og en agepost på hovedruten København-Hamburg, agende post på Lollandsruten og »gående« bude på de øvrige. Navnlig den vedvarende forskel mellem betjeningen på sideruterne er værd at bemærke. Som et levn fra en svunden tid kravlede vognene ned over Syd-sjælland, mens det øvrige land dækkedes af gående eller ridende bude, som ved at afløse hinanden og tage natten til hjælp kom hurtigere frem. Til gengæld var der snævrere grænser for, hvor meget de kunne have med sig. Baggrunden for Lollandsrutens særstatus – 1650'ernes gårdudlægninger – eksisterede ikke længere, i hvert fald på Sjælland, men hvornår bøndernes transportpligt ophævedes, fremgår ikke.⁷⁵

Med forbehold for denne ikke helt uvæsentlige detalje må om-lægningen af den jyske rutebetjening i 1661 derfor betegnes som afslutningen af en epoke, der for så vidt indledtes med Christian 2.s brevdragere, gik over »reformerne« i 1570'erne og kulminerede med Christian 4.s ægtafsløsningsplaner og postvæsenets oprettelse. Men også postvæsenet selv havde indtil nu været kendetegnet ved en stadig søgen efter den mest fordelagtige befordringsmetode. Vejen havde været lang og præget af mange flere eksperimenter end for eksempel i Norge og Sverige, hvor postvæsenerne i højere grad var »født« færdige. Fra og med 1661 træder vekselvirkningen mellem ledelsesform og post- eller transportteknik imidlertid i baggrunden; mens det tidligere havde været afgørende for forsendelsesmetoderne, om kancelliet, landkommissærerne eller købmændene havde haft den overvejende indflydelse på planlægningen, var det nu af mindre betydning, hvem der stod i spidsen for foretagendet. Publikum havde sin post – gående, ridende eller kørende – uafhængigt af om chefen hed Klingenberg eller Gyldenløve, eller om postoverskuddet gik til en privatmands forbrug eller i statskassen.

Vi skal da i det følgende beskæftige os mindre med de postale forbedringer på ruterne og i landets posthuse – som der vil blive lagt særlig vægt på i bogens sidste afsnit – og i højere grad koncentrere os om postvæsenets ledelse, navnlig omkring tidspunkterne for de store forandringer. Derudover er årene fra 1661 til 1711 kendetegnet ved udarbejdelsen af en ny postforordning i 1694, som især er vigtig på grund af dens usædvanligt lange levetid, men også fordi den demonstrerer, at nok var metoderne afprøvet og fundet egnede og postvæsenets stilling i samfundet i det hele taget konsolideret i 1661, men tingene gik ikke af den grund i stå. Såvel Klingenberg som hans eftermænd var konstant på færde for at gøre virksomheden endnu mere tidssvarende – og lønsom.

Paul Klingenberg (1615-90) kunne med megen ret føle sig stolt over, hvad han havde skabt, da han i begyndelsen af 1660'erne lod sig portrættere af jingen ringere end den kongelige »hofmaler«, Karel van Mander. Van Mander fornemmede da også Klingenbergs utilslørede glæde over sin egen person og gengav den loyalt, men han formåede desuden at tilføje billedet et strejf af ironi. Først og fremmest ved at gå ind på at male Klingenberg i helfigur, hvilket hidtil havde været forbeholdt kongelige personer. Og som disse normalt afbildedes med deres kronregalier – krone, scepter, øble og sværd – blev Klingenberg udstyret med sine »postregalier«. De ligger på det høje draperede postament bag ham og består af to store bøger, brevbundter, skrive- og tegnegrej, et lommeur og posthornet. Klingenberg, som i øvrigt selv er iført en knælång sort kjole, sorte strømper og sorte sko med sløjfer og røde såler og hatten i hånden, var imidlertid ikke blot generalpostmester, men havde som handelsmand også skibe i fart, og et af dem skulle selvsagt med – i søgang. Derimod afstod han fra at demonstrere sine interesser for godsdrift og have dyrkning; han anerkendtes i samtiden som en habil botaniker. Maleriet, som naturligvis også er stort (ca. 255 gange 150 cm), hang indtil 1922 på det forhenværende familiegods Højris på Mors, men blev dette år skænket til Generaldirektoratet.



Klingenberg og postadministrationen

Det er desværre uhyre lidt, vi ved om selve ledelsen fra årene under Klingenberg. Anderledes kan det ikke være, eftersom alt, hvad der vedrørte den daglige administration, lå gemt i et privat arkiv, som for størstedelens vedkommende er gået tabt. De rester, som nu findes i et norsk godsarkiv, drejer sig især om projektet til det frugtbringende selskab, som Klingenberg til stadighed forsøgte at afsætte, efter at det var strandet i Danmark; blandt andet havde han i 1656 følere ude i Danzig.⁷⁶ Resten er breve, der vedrører hans ejendomme og øvrige statsopgaver, samt nogle til-løb til en selvbiografi. Heri fremstiller han et smukt portræt af Paul von Klingenberg med de forholdsvis ydmyge aner tilbage i 1350 – stamfaderen, Wederkind Klingenberg, var rådmand i Lübeck – og kulminationen i 1669, da slægtens ypperste mand blev adlet og følgelig kunne lade det lille »von« indgå i navnet. Postvæsenet får kun et par ord med på vejen. Bestillingen er naturligvis nævnt, men heller ikke mere.

Alt dette minder os om, at det for Klingenberg langt fra var nok at stampe et velfungerende postvæsen på benene. Han havde meget udtrykkeligt markeret det den 16. juli 1653 ved sammen med bestillingen og i kompagni med Selio Marselis at bede om – og få – to engelske orlogsskibe, som Frederik 3. året forinden havde ladet opbringe. De skulle selvsagt bruges i handelsøjemed, for efter Berns' død blev Klingenberg hurtigt den mest fremtrædende repræsentant for firmaets interesser i Danmark og Norge. Hvor staten var indblandet, bestod de imidlertid så godt som udelukkende af forsyninger til hæren, så det var andre sider af hans forretningstalent og administrative ekspertise, regeringen snart begyndte at trække på i stort omfang. Omtrent samtidig med udnævnelsen til generalpostmester fik han til opgave at bestyre resterne af det ostindiske kompagni – dvs. holde forbindelsen med Tranquebar vedlige, for handelen var ophørt – og året efter blev han »admiralitetsråd« med myndighed til at blande sig i alle forhold vedrørende flådens udrustning, proviantering osv. Følgelig fik han også sæde i det i 1655 nyoprettede admiralitetskollegium.⁷⁷

Skønt Klingenberg siden skulle få flere lignende hverv af politisk-administrativ karakter, blev det som diplomat, han nåede længst. Allerede i 1650'erne havde han gjort sig bemærket over for rigshofmester Joachim Gersdorff ved under de mange og langvarige ophold i Hamburg at holde denne underrettet om stort og småt af interesse for Danmark. Lige fra de diplomatiske forhandlinger om blandt andet de nævnte engelske krigsskibe til en nyhed

som denne fra april 1655, at der »i Hamburg opholdt sig en englænder, som havde en luftvogn med vinger«. Den må skabe- ren af den danske flyvende post kunne have set perspektiver i. I øvrigt fremkom han med nogle af tidens skarpe udfald mod Nederlandene. »De brød sig kun om egen fordel«, hed det i november 1656 og i samme brev – om et aktuelt handelspolitisk mellem- værende – tillige: »Man må undre sig over, at hollænderne kunne foreskrive en Herskers love«.

Det var skæbnens ironi, at Klingenberg skulle indlede sin vir- kelige diplomatiske karriere i selve Holland, endda under om- stændigheder, hvis baggrund siden skal omtales (side 397), men som var de pinligst tænkelige. Når det var en almindelig udbredt opfattelse, at han kun havde skilt sig jævnt godt fra opgaven, og at den traktat af 1. februar 1666, som blev resultatet, kunne have været gunstigere end den blev, overså kritikerne – f.eks. Hannibal Sehested – hans udgangsposition. Kongens eventuelle utilfreds- hed var heller ikke større, end at Klingenberg flere gange senere, 1666-67, 1675-76 og 1676-78, var på missioner i Haag, Bremen og Hamburg. Navnlig den store opgave i forbindelse med fredsfor- handlingerne mellem Danmark og England i 1666 og 1667 havde han løst så godt, at det siden er sagt, at han rejste ud som ambas- sadør, men vendte hjem som statsmand. Og så var han blevet ven af Holland.

Også fra politisk hold blev der kaldt på ham, men her gjorde han sig mindre bemærket. I statskollegiet, hvor han i 1671 var blevet medlem (assessor), nøjedes han oftest med at tilslutte sig en af de sidste ærede talere. Men når han indtog særstandpunkter – her såvel som i Kommercekollegiet fra 1679 – var han i regelen fordomsfri tilhænger af øget handelsfrihed, imod privilegier og protektionisme. Som godsejer havde han desuden en udtalt for- nemmelse af, at grænserne for bøndernes skatteevne for længst var nået.⁷⁸ Forekommer han en kende farveløs som politiker, var det måske tilstræbt af ham selv. Han undgik således – i modsæt- ning til Selio Marselis, Henrik Müller og andre af statskreditorer- ne – at gøre sig synligt gældende under stændermødet i 1660, hvis ende det ikke var muligt at forudse. Og senere ser vi, at skønt han havde stået såvel Gabel som Griffenfeld nær, lod han ikke sine egne karrieremuligheder afhænge af deres forbindelser til en ene- vældig og lunefuld konge. De storme, der væltede dem, var blevet til en let brise, når de nåede Klingenberg.

Det er svært at vurdere, hvor meget postvæsenet fyldte i hele dette univers af gøremål. Sandsynligvis var der ikke voldsomt mange sager at skulle tage stilling til, efter at postgangen havde fundet sit leje. Takket være den, kunne han naturligvis nås over

det meste af riget på kort tid, hvis noget skulle dukke op, og de få breve om postanliggender – især vedrørende udlandet – der kendes, er skrevet både i Hamburg og på hans yndlingsgods, Hane-rau mellem Rendsborg og Itzehoe. Heller ikke når han puslede i haven ved herregården Højris på Mors, var han helt afskåret fra omverdenen. Stedet blev købt i 1670, og det burde give en strømpil for, hvornår den nævnte postrute fra Viborg til Thisted blev oprettet.

Kun når han var virkelig langt borte, synes forretningerne at være blevet overdraget til en kontaktperson i København. 24. marts 1666 omtales det i en kongelig skrivelse, at en vis Martin von der Eichen (eller Eisen) – som Klingenberg kendte fra Hamburg – handlede »i generalpostdirektørens fraværelse«, og selv nævner han 22. juli 1667, at Ditmer Burmeister var hans fuldmægtig, mens han var i Haag. Når desuden Albrecht Heins i et skøde af 3. februar 1662 kaldes generalpostmester, tyder det på, at han en tid har fungeret som sådan. Begge sidstnævnte var nært knyttet til Klingenberg's handel, og Heins blev siden hans svoger. Heins' hus, en af Christian 4.s gamle silkeboder (Silkegade 4), blev måske det nærmeste, vi kommer et københavnsk »generaldirektorat« rent fysisk, da Klingenberg aldrig købte egen bolig i hovedstaden.⁷⁹ Alligevel fik de næppe status som befuldmægtigede igennem længere tid ad gangen. Normalt kunne Klingenberg nok overkomme de postale forretninger selv.

Heller ikke de to »hovedposthuse« i København og Hamburg synes at være blevet betroet opgaver, der adskilte dem fra landets øvrige lokalkontorer. I København var det gået gamle Gert van Oesede rigtig skidt, og uanset om Klingenberg havde villet det, kunne han ikke komme på tale som ny postmester. En halv snes år uden udbetaling af løn fra rentekammeret havde bragt van Oesede i den situation, at hans kreditorer havde hentet ham af hans sygeseng og sat ham i gældsfængsel. Nu, i oktober 1653, måtte han og hans »højbedrøvede« hustru søge kongen om deres tilgodehavende eller »en ringe genant af Eders kgl. Majestæts provianthus til vor levnedsophold, så vi ikke skulle søge vores brød ved almisse for hver mands dør«. Han havde haft bestillingen som postmester »på det 17. år«, og i al den tid betjent samme »litteligen«, mente han, men nu var han næsten 70 og ødelagt på grund af den hensynsløse behandling, staten havde udsat ham for.

Hvem Klingenberg indsatte i embedet i stedet for van Oesede, vides ikke sikkert. Først i det mandtal, der blev udarbejdet i januar 1659 under Københavns belejring, finder vi »Rasmus postmester i Østergade« omtalt. Skønt Rasmus Andersen kun

står anført som ejer af stedet, Østergade 17, fra juni 1670 til 1679, kan posthuset godt have været indrettet her i hele perioden indtil hans død i begyndelsen af januar 1684. Derefter er der igen en langvarig lakune i rækken af kendte postmestre. At stillingen forekommer at have tabt sin betydning, ses også af, at ikke han, men Roskildes postmester – der som nævnt havde fået bestalling straks efter Klingenberg's tiltræden – stod for det såkaldte postridt på den første del af hovedruten, dvs. ansættelsen af og lønudbetalingerne til de bude, der rejste på strækningen. Klingenberg groede nok fast i Danmark, men Københavner blev han ikke, og at give hovedstadens postkontor en særstatus faldt ham ikke ind.

I Hamburg var der gennemført den forandring, at Ewert Reimers var blevet afskediget og stadspostmester Gerbrand genantaget. Igen kender vi ikke det nøjagtige tidspunkt – kun var det sket før 1660 – men hvis antagelsen om, at postkontoret var blevet oprettet på trods af modstand fra Berns holder stik, har Klingenberg sikkert straks nedlagt såvel embedet som det særlige danske ekspeditionssted. Mellem 1671 og 78 blev Gerbrand afløst af Johan Baptista Lüders, som sidstnævnte år fandt sig foranlediget til at bede den danske regering om hjælp til »at få portoløn udbetalt, ligesom han tidligere og hans forgænger Dietrich Gerbrand har fået«. Foruden at være stadspostmester i Hamburg forestod Lüders de brandenburgske (preussiske) ekspeditioner, en ordning, der tolereredes, så længe dette skete uden forsømmelser for den danske post. Ganske vist gjorde man fra dansk side et halvhjertet forsøg på igen at få eget kontor og postmester i 1686, men det var næppe foranlediget af andet og mere end et ønske om at presse Lüders til at gå ind på lempeligere lønningsvilkår. I konkurrencen med de svenske bude, som traditionelt arbejdede tættere sammen med rigsposten, kunne det nemlig anses for fordelagtigt for alle parter, at Danmarks, Brandenburgs og Hamburgs postorganisationer udvekslede post under samme tag.

På den anden side er det tvivlsomt, om den danske generalpostmester under disse forhold kunne betro Gerbrand og Lüders nogen virkelig indflydelse på administrationen. Kun har de vel jævnlig modtaget information om, hvortil breve til Klingenberg skulle adresseres. Derefter tog han sig af det videre i sagerne.⁶⁰

På forlænget frist

Portrættet af Klingenberg som en af de mest anvendelige altmuligmænd i tidens statstjeneste kan efterlade det indtryk, at generalpostmesterskabet var af sekundær betydning for ham. Det er

imidlertid nok en fortegning, som skyldes kildematerialets skavanker. Som blandt andet den jyske beretning viser, havde postvæsenet hans vedblivende interesse, og han har næppe på noget tidspunkt overvejet at gøre brug af den ret, han i 1653 havde sikret sig til at afstå det til hvem, han ville. Efter tronskiftet i 1670 bad han da også omgående den nye konge om fornyelse for »den endnu resterende årrække«, og at Christian 5. først underskrev konfirmationsbestillingen 20. marts 1671 var ikke nødvendigvis Klingenberges skyld. For ikke blot var han stolt af den organisation, som han ubeskedent erklærede at have indrettet »på sin egen bekostning fra begyndelsen af«. Den forsynede ham også med en vigtig andel af selve eksistensgrundlaget, hvis det da ikke ligefrem var postoverskuddet, der gjorde ham til en rig mand.⁸¹

Hvor stort dette var, røbede han imidlertid ikke, og for så vidt som de har været at finde i regnskabsbøgerne, er tallene gået tabt sammen med dem. Et samtidigt skøn fra en anonym betænkning om, hvordan staten kunne øge sine indtægter, siger 16.000 rigsdaler – som vedkommende altså ønskede konfiskeret – og det er af grunde, som straks skal omtales, sandsynligvis ikke mange tusinde daler ved siden af. Uden tvivl har et beløb af denne størrelsesorden pyntet svært på indtægtssiden i Klingenberges samlede årsopgørelse, ikke mindst fordi pengene indkom i klingende mønt. Når det gjaldt hans og husets øvrige forretningsmellemværender med den danske stat, indløb betalingen i regelen i form af kron-godsudlæg. Likvid kapital var noget, kongen snarere efterspurgte end gav fra sig.

Det blev dog netop Klingenberges foreløbige redning. I 1678, da afslutningen af hans besiddelse af postvæsenet var inden for synsvidde, var staten igen kommet i påtrængende bekneb for finanser, denne gang på grund af Den skånske Krig (1675-79). Og igen blev han nævnt i en af de betænkninger, der foreslog, hvor der skulle komme penge fra. Såfremt »alle de, som af Eders kongelige Majestæt har nydt al deres verdens velfærd, gods og store formue, ja en del både liv og ære«, hjalp til med lavt forrentede lån, kunne de nødvendige midler let tilvejebringes, skrev gehejmeråd Enevold Parsberg, og i listen over disse rigmænd hed det, at »Klingenberg har vel også nydt så meget af Danmark, at han kan forskaffe en tønde guld« (100.000 rigsdaler).⁸² Som om Parsberg var en bedre dansker end Klingenberg. Men generalpostmesteren erklærede sig straks villig til at yde sit, om end bidraget kun blev på 40.000 rigsdaler og til en rente på seks mod forslaget fire procent. Til gengæld tilbød han, at rentetilskrivningen måtte op-høre 20. juli 1683 – altså når han efter kontrakten skulle afstå postvæsenet – naturligvis imod at beholde dette, indtil lånet blev

betalt tilbage. Christian 5. skrev beredvilligt under i lejren i Skåne den 27. juli 1678, og Klingenberg, som havde et udmærket kendskab til finansernes stilling, kunne trygt fortsætte oplæringen af sin nittenårige søn Paul til det embede, der engang skulle blive hans. Troede han.

Den voksende misstemning mod den borgerligt fødte og tysktalende komet i den hjemlige andegård, som vi har sporet i de omtalte betænkninger, blev imidlertid stadigt tydeligere. Bunden nåedes vel i *Grevens og Friherrens komedie*, en anonym satire fra midten af 1670'erne, som menes skabt inden for gammeladelige kredse, og hvori de herrer »von Klingerbeutel« uden tvivl skal opfattes som ondskabsfulde parodier på to dalevende personer, far og søn. Hvor træfsikkert de er spiddet, er svært at afgøre, men under alle omstændigheder måtte Klingenberg se med større alvor på den kritik, der i de følgende år fremkom fra militært hold, for den gjaldt selve kvaliteten af hans postvæsen.

Vi kender ikke indholdet af den skrivelse fra 1683, som han den 22. september kommenterede med den citerede lovprisning af den jyske postgang, der indledte dette kapitel. Det fremgår imidlertid af svaret, at generalmajor og inspektør over det jyske rytteri, Hans Frederik von Levetzow, havde bedt kongen pålægge Klingenberg at indrette en ridende post fra Odense over Fredericia til de militære kvarterer i Jylland, fordi en enkelt marchordre var blevet forsinket i omkarteringen i Haderslev. Christian 5. turde dog ikke umiddelbart blande sig i generalpostmesterens dispositioner og bad ham derfor kun om en erklæring. Som blev lodret afvisende med det nævnte argument, at etableringen af en sådan rute ville koste for meget og blive tabsgivende, da »portoen for de få breve, som sammesteds forsendes – ud over Eders kongelige Majestæts sager – langt fra kunne løbe op til sådant«. Desuden gjorde Klingenberg opmærksom på, at jyderne ikke blot havde »deres korrespondance med København, men tillige på Hamburg, Lübeck, Holland og andre steder«, og disse breve skulle jo til Haderslev »for at komme i den store paket«. Omvejen over Odense ville koste en forhaling på 3-4 dage for denne post. At den famøse ordre var blevet forsinket »gennem posten«, kunne han ikke tro, men skulle det usandsynlige være sket, og han fik bevis for det, skulle postmesteren nok blive straffet. Og at tale om, at brevene efter den foreslåede ordning generelt ville komme tre dage tidligere til Ålborg, var latterligt, »da de jo fra Haderslev til Ålborg kun er indtil den fjerde dag undervejs«.

Klingenberg's afsluttende forslag om at benytte sig af kurerere, »når noget er af en sådan *importans*, at en hastigere ordre skal kunne afsendes til Jylland, end når den kun bliver anvist posten«,

var alt, hvad Levetzow fik ud af henvendelsen, men det tilfreds- stillede ham selvsagt ikke, så godt et år senere kom den næste salve. Denne gang kendes kun henvendelsen og ikke Klingenberges reaktion, men den har vel lignet den foregående. Foruden igen at beklage »postens sene ankomst her til Ålborg, hvilket om sommeren stedse sker 8 a 9 dage efter afrejsen fra København«, harcellerede han nu over, at breve, som han modtog i Ålborg og siden skulle videresende til oberst Schwanewede på Nørre Vosborg, først måtte gå hele vejen tilbage til Haderslev og siden derfra over Ribe, Varde, Ringkøbing og Holstebro, i alt »henimod 60 mil«. Han foreslog derfor intet mindre end en fast ordon- nanskæde fra regiment til regiment og påstod at have aftalt dette med postmesteren i Haderslev, som »uden forsømmelse lader de kongelige allernådigste befalinger og Generalkommissariatets breve, som angår regimenterne, ekspedere til Kolding«, hvorfra officererne tog sig af den videre distribution.

Trods de indledende manøvrer i Haderslev og skønt Levetzow arbejdede videre med sagen de følgende år, er dette militære postvæsen næppe nogen sinde blevet oprettet, men der er nok ingen tvivl om, at kongen har haft viljen til at efterkomme generalmajorens ønsker. I begyndelsen af 1689, da postvæsenet havde fået ny ledelse, gav han uden betænkeligheder posten på selve hovedruten ordre om at blive i Itzehoe en halv time før at en lokal general »kan have tid at se sine breve efter, om deri noget kunne være, som han Os ufortøvet allerunderdanigst bør at referere«. ⁸³ Men foræringer af den art, som på kort tid kunne gøre det af med al regelmæssig postgang, var utænkelige, så længe Klingenberges privilegier var i kraft. Dermed skal det ikke være sagt, at den kulegravning af statsleverandørernes regnskaber, som omsider fældede generalpostmesteren, på nogen måde var foranlediget af opinionen imod hans person; kun at der ikke fra allerhøjeste sted kunne forventes nogen hensyntagen til hans fortjenester på post- området, hvis han kunne gribes i misligheder i sine andre engage- menter med staten.

Klingenberges fald

Helt tilbage til den tid under Christian 4., da statshusholdningen kom i en sådan forfatning, at man ikke længere kunne afregne kontant med de købmænd, der leverede krigsmateriel og andet nødvendigt, havde man haft mistanke om, at deres fordringer »var noget højt opskrevne«. I mange tilfælde skyldtes dette leve- randørernes ikke ganske ubeføjede mistillid til kronens betalings-



Henrik Müller (1609-92) er den i samtiden, hvis hele livsforløb mest ligner Klingenbergers. De var begge borgerligt fødte (Müller i Itzehoe) og havde fælles interesser såvel for storhandel som for en karriere inden for statstjenesten, hvor de f.eks. tidligt udnævntes til admiralitetsråder – de eneste af deres stand. Men Müller banede vejen ved at opnå en tjeneste som kammerskriver for Christian 4., inden han kastede sig over handelen, og hvor Klingenberg engagerede sig i kommunikationsvæsenet og udenrigstjenesten, lagde Müller sine fleste kræfter i arbejdet med told og økonomi. Trods – eller måske på grund af – de mange lighedspunkter, stod de to mænd ikke hinanden nær. Müller og Klingenberg var ligeså set i et håndgemæng, hvor tilskuerne kun »med besvær kunne skille dem ad«. Enden blev endelig for dem begge den samme, en død i relativ fattigdom. Maleri af Abraham Wüchters.

evne, men svindelen antog ofte dimensioner, som gik ud over rimelighedens grænser. Så længe man havde brug for fortsat at kunne trække på handelshusenes kreditgivning, var der imidlertid ikke meget at stille op over for dem, men når husene faldt, skete det til gengæld med et brag. Statsrevisorerne fik omgående travlt med at påvise alle de uregelmæssigheder, der i årenes løb havde sneget sig ind i regnskaberne, og ganske ofte endte det med, at det tilgodehavende, som firmaet under ophør eller konkurs havde hos staten, blev til intet.

I begyndelsen af 1680'erne kom turen til nogle af de største leverandører, Jens Lassen, Henrik Müller, Marselis & Berns, osv. De drev ganske vist endnu deres forretninger, men de store godskomplekser, de havde fået i stedet for rede penge, havde bundet deres kapital og gjort dem mindre interessante som kreditinstitutioner for staten. Overlevede de ikke revisorernes undersøgelser, var skaden – set med kongens øjne – til at overse, og kunne de ikke betale, hvad de endte med at skyldte, kunne han i det mindste få sine gode krongodser tilbage. Eller, hvad der nok også var et motiv i sagen Marselis & Berns, postvæsenet. For hvad det hamburgske handelshus angik, var der nu kun arvinger igen, hvoraf Paul von Klingenberg var den vigtigste og den, der optrådte på deres vegne.

Første runde, oprævlingen af leverandørernes regnskaber fra årene omkring Karl Gustav-krigene, endte skuffende for revisorerne, når vi alene holder os til det sidstnævnte mellemværende. Marselis & Berns kunne ikke gribes i uregelmæssigheder, der beløb sig til mere end beskedne 9.108 rigsdaler, og deraf angik halvdelen endda Ditmer Burmeister, der som tidligere nævnt var knyttet til firmaet, men ikke en del af det. Revisionskommissionen måtte altså tage fat på nogle af de ældste afregninger, og nu fandt den, hvad den søgte. I 1641 havde Hannibal Sehested i Spanien skaffet Danmark et større parti salt (25.000 læster) som erstatning for nogle Dunkerque-kaperes overfald på danske handelsskibe. Fire femtedele af dette salt ville Marselis & Berns ifølge en kontrakt af 6. december 1642 lade afhente og selv aftage for en pris af 5½ rigsdaler læsten – at levere i form af kanoner. Dertil kom, at de havde overtaget pligten til at lønne de kongelige diplomater, men nu fandt revisionen, at de hverken havde opfyldt denne pligt eller betalt for saltet. Med renter for en periode på 40 år løb det hele op til den formidable sum af 184.224 rigsdaler, langt mere, end Paul von Klingenberg så sig i stand til at udrede. Slet ikke inden for den frist af otte uger, som admiralitetsdommen af 5. februar 1683 foreskrev.

Kongen kunne derpå skride til at inddrage størsteparten af det

krongods, konsortiet i tidens løb havde fået udlagt, og samtidig pressede han Klingenberg til at afstå postvæsenet. Dette sidste blev anset som en så væsentlig sidegevinst, at man for at få ham til at gå ind på aftalen, lod ham få sit kære Hanerau tilbage i stedet for de 40.000 rigsdaler, uanset om det øvrige gods slog til for at dække statens fordringer. Ganske vist forsøgte Klingenberg – da han nu fik vished for, at kongen var villig til at betale lånet tilbage – at kræve pengene udbetalt kontant tillige med renterne for de 5 år fra 1678 til 1683. Det beløb sig i alt til 12.000 rigsdaler. Men da kongen svarede igen ved at gøre udlæg i Hanerau, besindede han sig og valgte godset. Han opnåede dog i den endelige aftale i maj 1685 dels at få tilsagn om, at renterne skulle udbetales i rede penge, og dels at modtage en passende compensation for løftet om, at hans arvinger måtte nyde fortrinsret til stillingen som generalpostmester. Det synes blandt andet at være sket på den måde, at man stiltiende accepterede det skifte, han indgik med sønnen, som derved reddede Højris og flere andre ejendomme på Mors for sig og efterkommere.⁸⁴

Selv de 12.000 rigsdaler havde kongen imidlertid enten svært ved at udrede, eller – snarere – havde han på forhånd tænkt sig at bebyrde postvæsenets kommende indehaver dermed. Og kunne vedkommende ikke overkomme dette, måtte han se sig nødsaget til at overlade Klingenberg postvæsenet og en del af indtægterne endnu nogle år. Pengene blev betalt, men ikke desto mindre fik den detroniserede generalpostmester tilbud om at fortsætte som bestyrer under den nye »ejer« mod en årlig afgift på 9.500 rigsdaler; resten måtte han selv beholde. Klingenberg betakkede sig. To andre stod imidlertid parat under tilsvarende vilkår, og deri finder vi det nævnte fingerpeg om, at postoverskuddet i 1680'erne må have overskredet det nævnte beløb med adskillige tusinde rigsdaler. De to nye postchefer påtog sig næppe arbejdet for fornøjelsens skyld. Alene.⁸⁵

Året 1685 blev derfor Klingenbergs sidste i postvæsenets tjeneste. Forhåbentlig har han i sine fem sidste år kunnet glæde sig over, at organisationen ikke – som man med nogen ret kunne have frygtet – faldt tilbage i gammel slendrian; hvad han havde skabt, viste sig at kunne bestå. Men personligt rantes han af flere ulykker end tabet af sin stilling gennem 32 år. Andre af huset Marselis & Berns' arvinger sagsøgte ham efter at have mistet det gods, de havde andel i, og flere stod på spring. »Det ser slet ud for Klingenberg«, skrev Leonora Christina i 1684, og hun var vel underrettet. I begyndelsen af 1690 måtte han give afkald på de sidste rester af alt, hvad han havde ejet, og i oktober samme år døde han som en fattig mand – hed det – hos sønnen på Højris.

Christian Gyldenløve (1674-1703), portræt fra ca. 1696 af Hyacinthe Rigaud. Den unge mand gentog ikke Klingenbergers kunststykke, at lade sig afbilde i helfigur og omgivel af symboler for sit postvæsen. Gyldenløve var hofmand med militære titler og uden praktisk føling med postens hverdag.



Christian Gyldenløve

»Anno 1686, den 1. januar til nytårgave blev min herre *Christian Guldenlew* kammerherre og generalpostmester over Danmark«. Så meget – og ikke et ord mere – havde »Gyldenløves lakaj«, Matthias Skånlund, at berette om den sag, da han på sine gamle dage samlede sine spredte optegnelser til en større levnedbeskrivelse. Vel fratrådte Skånlund stillingen allerede to år senere, men der skulle gå lang tid, før Gyldenløve kunne leve op til titlen, for han fik den i en alder af elleve.⁸⁶

Hans karriere var imidlertid startet langt tidligere. Som fire-årig var han blevet stiftamtmand over Bergen stift og da hans farbror, statholder Ulrik Frederik Gyldenløve, som i 1677 havde afløst Albert Schumacher (adlet Gyldensparre) som norsk generalpostmester, i april 1681 gav afskald på stillingen, havde nevøen efterfulgt ham. Nu fik hans fire år yngre lillebror Ulrik Christian

dette embede, mens det mere rentable danske postvæsen altså tilfaldt Christian, som havde sit navn efter faderen. Christian og hans søskende var nemlig resultater af kong Christian 5.s udenomsægteskabelige forbindelse med Sophie Amalie Moth, som selv kunne smykke sig med titlen »grevinde af Samsø«. Børnene kunne den samvittighedsfulde far ikke forsørge på helt den samme måde som prinserne og prinsessen, men de kunne i det mindste få et fedt embede i en ung alder. I øvrigt voksede begge brødrene med deres opgaver; skade kun, at Christian døde så tidligt, at han ikke helt fik vist, hvad han kunne have udrettet som postmester.

Det var som nævnt alt sammen alene et økonomisk arrangement, også selvom kongen sikkert gerne har set, at børnene ville uddanne sig inden for det valgte fag. For investeringen på de 12.000 rigsdaler var det meningen, at postindtægterne skulle sikre Gyldenløve en så ubekymret opvækst, som beløbet tillod, og det gjaldt derfor om at øge dette mest muligt. Man forsøgte sig dog vistnok ikke med en egentlig auktion som i Norge i 1677 (og som man plejede inden for toldvæsenet, når oppebørslen af konsumtionsafgifterne blev bortforpagtet), men stillede sig tilfreds med de nævnte 9.500 rigsdaler. Pengene indbetalte »postforpagterne« med en fjerdedel hvert kvartal til grevinden, og hun leverede dem videre til Ulrik Frederik Gyldenløve, som stod for Christians opdragelse. Hans regnskaber revideredes af etatsråd Eggert Christopher Knuth, overrentemester Peter Brandt og Christians morbror, kammersekretær Matthias Moth. De havde – endnu – intet med postadministrationen at gøre, men skulle alene påse, at afgiften indkom og blev brugt til drengens fornødenheder.

En enkelt rapport fra disse revisorer findes bevaret, nemlig for tidsrummet 10. februar 1687, da der sidst blev gjort status, til 1. juli 1688. Der var i og for sig intet at udsætte på statholderens balance over det, der var »annammet og igen udgivet til hans høje excellence, hr. Christian Gyldenløves fornødenhed«, idet regnskabet »for den danske posts forpagtning [befindes] i alle måder rigtig, og er den kontraherede afgift af bemeldte danske postvæsen ... til indtægt beregnet 14.250 rigsdaler« (dvs. for 1½ år). Der var også gjort behørigt rede for udgifterne til klæder og personale, blandt andet hans informator (lærer) Dysseldorff, som foruden sin reglementerede løn havde modtaget 1038 rigsdaler »for ekstraordinær bekostning«, og holmester Walter, der fik udbetalt 6000 rigsdaler. Problemet var blot, at disse udgifter tilsammen androg 18.262½ rigsdaler, 4012½ mere end indtægterne, og her kunne revisorerne ikke anviser anden udvej end at »kreditere« dem på postbidragene for de næste to terminer. Dermed havde

man allerede banet vejen for en uskik, som skulle vise sig at få langtrækkende virkninger for postadministrationen.

Den unge herres behov blev nemlig ikke mindre med årene. Kort efter tiltrådte Gyldenløve sin store tur til Frankrig og Italien med et følge, som var han en fyrstelig person, og først da han var blevet voksen, kunne han tjene lidt ekstra inden for militæret, hvor han efterhånden avancerede til general. Ganske ofte gjorde han tjeneste i udlandet – 1701-02 således i Italien – og han havde kun været hjemme et års tid, da han i juli 1703 døde af småkopper. Hans første kone, statholder Ulrik Frederik Gyldenløves datter, var død sytten år gammel i 1699, men han var siden (1701) blevet gift med baron Jens Juels enke, Dorothea Krag, hvis slægt vi mødte i indledningen. Hun arvede postvæsenet efter sin mand, ganske vist på vegne af sønnerne Christian og Frederik Danne-skiold-Samsøe – et familienavn som Gyldenløves børn skulle bære ifølge en bestemmelse fra 1695 – men da de ved faderens død var henholdsvis et år og endnu ufødt, fik Dorothea Krag i første omgang lov til at bestyre postvæsenet på deres vegne.

Til denne summariske beskrivelse af Gyldenløves i praksis ret perifere rolle i postvæsenets historie – kun i de sidste par år før sin død satte han sit navn under skrivelser, der angik dette – skal kun tilføjes, at embedsovertagelsen 1. januar 1686 i realiteten havde været forberedt gennem længere tid. Det ledende motiv for Christian 5. til at skaffe sig af med Klingenberg var vel overhovedet hans ønske om at finde en passende forsørgelsesmulighed for sønnerne. Den lille Christian havde derfor i god tid, før de sidste brikker var faldet på plads, talt sig til rette med forgængerens om de vilkår, hvorunder Klingenberg »for en vis sum penge« afstod postvæsenet, og denne akkord ratificerede kongen den 14. marts 1685. Bestallingen fulgte 8. december med udtryk som »... skal og må han uden nogen afgift eller nogens tiltale frit nyde og oppebære al indkomsten deraf« for sig og arvinger, så længe »nogen deraf findes udi live«. Uddøde »linien« – formodentlig at forstå således, at der kun var kvindelige efterkommere i live – stod det kongen frit for at »ophæve foræringen«, men slægten skulle da have de 12.000 rigsdaler tilbage. Først da bestallingen nogen tid efter tronskiftet i 1699 blev konfirmeret, understregedes det dog, at den kun gjaldt Gyldenløves mandlige descendenter.

Engberg, Rosenheim og Moth

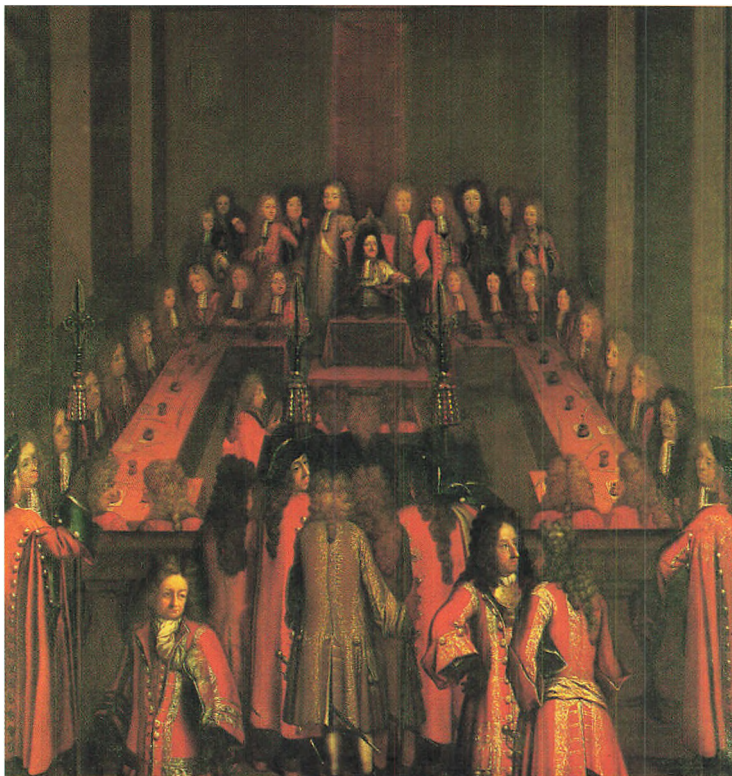
Postvæsenet fik i praksis et noget andet forhold til staten end under Klingenberg, selvom Gyldenløve på papiret havde de samme rettigheder, for eksempel til »alle postforvaltre, poster og bude at antage og beskikke«. Indskrænkningerne i form af pligten til at befordre kongens og regeringens breve gratis og den øvrige post efter portotakster, der var fastlagt ved lov, var forgængerens også underlagt, og virkeligt nyt kan egentlig kun følgende passage siges at indeholde: »Skal bemeldte Christian Gyldenløve være forpligtet til brevenes hastige fortskikkelse *hver fjerde mil* i alle posthuse at holde dygtige heste og gode postryttere, hvilke stedse og med godt gevær, en god kappe og hvad ellers til postvæsenet hører, skulle være forsynede«. En detalje som påbudet om den maksimale længde af de enkelte postridt fandtes ikke i Klingebergs bestalling, men den gang var der heller ikke andre end ham, der vidste, hvad det var. Og bestemmelsen om uniformeringen er så kortfattet og vag, at man dårligt kan kalde den for en begrænsning af Gyldenløves handlefrihed. Det er måske et tilfælde, men først hans enke – som havde et særligt behov for at understrege Gyldenløves kongelige æt – vides at have efterlevet ordren om budenes korrekte påklædning. Ikke blot gentog hun den, da hun forsynede sine postmestre med instruktioner, men hun foreskrev også udtrykkeligt, at kapper og kabudser skulle være røde og gule. Det oldenborgske kongehus' farver blev dermed postvæsenets og har været det lige siden (jf. side 358).

Den ændrede balance mellem stat og institution var altså ikke i sig selv et resultat af, at regeringen bevidst underkendte postvæsenets status som et privat eller koncessioneret foretagende. Men dels var Gyldenløve mindreårig og kunne ikke have den samme interesse i sin virksomhed som Klingenberg, og dels kunne hverken han eller i særdeleshed hans bestyrere udøve den samme myndighed, som den selvbevidste forgænger med stor selvfølghed havde gjort. Hvad der havde været absolut sidste udvej for ham, afskrækkede ikke postforpagterne, nemlig allerunderdanigst at bede kongen om bistand til at få publikum til at efterleve postforordningen. Der er iøjnefaldende ligheder mellem situationen nu og under Christian 4., hvor de fire købmænd havde måttet erkende deres mangel på autoritet. Dengang *kunne* kongen træde hjælpende til med befalinger angående »sit« postvæsen, nu gjorde Christian 5. det efterhånden bare – f.eks. i formen »Så har Vi allernådigst for godt befundet til samme Vores postvæsens des bedre underholdning«, etc. – selvom samme postvæsen egentlig ikke var hans.

Det første skridt på denne vej blev taget af de to forpagtere, næsten inden de var tiltrådt, idet kongen den 19. januar 1686 på deres foranledning lod indskærpe forbudet imod at sende breve med ageposten eller private vognmænd mv., »vores postdirektører, til hvilke samme postvæsens direktion imod en vis årlig afgift er overdraget, til største forkort, afgang og skade«. ⁸⁷ Hvem direktørerne var, lod forordningen uomtalt, men det vågne publikum havde i hvert fald fået vished for, at de ikke havde Klingenbergers format! Helt uden autoritet på deres egne virkefelter var de i øvrigt ikke. *Anders von Engberg*, en præstesøn fra Falster, som blev adlet i 1679, havde i tretten år været dommer ved Sjællands landsret i Ringsted og ejer af Ravnstrup gods på vejen mod Næstved. *Jens Rosenheim* var ligeledes nyadlet borgersøn (1676) og havde juridisk embede som præsident i Overhofretten og amtmand i Norge. Men ingen af dem hørte hjemme i inderkredsen af de kongelige magtudøvere – de omgikkes heller ikke i Skånlunds tid Gyldenløvernes »hof« – og kun Rosenheim fik virkelige statsopgaver overdraget, dels i kommissionerne for *Danske og Norske Lov* og dels som diplomat i England (1687-90). På grund af dette sidste må især Engberg have haft det daglige tilsyn med postvæsenet i de tre år, de havde forpagtet det. At han også varetog embedet med interesse og gjorde sit for at udbygge postnettet, vil vi se et eksempel på i et følgende kapitel.

1. januar 1689 tiltrådte Gyldenløves næste og betydeligste postchef, men på vilkår, som ikke foreligger fuldt så vel oplyst som i den første periode. *Matthias Moth* kan tillige med Rosenheim – om partnerskabet indtil dennes død i Dublin 1690 er der ingen tvivl – have forpagtet postvæsenet for en fast årlig afgift ligesom forgængerne, men flere forhold taler for, at de snarere oppebar en fast løn eller en procentandel af indtægterne. Som morbror til Gyldenløve og involveret i hans økonomiske vilkår har Moth i forvejen stået postvæsenet så nær, at hans udnævnelse kunne tolkes som et forsøg på at give privilegieindehaveren et større udbytte end hidtil, og omvendt er det svært at tro, at Moth skulle have ønsket at berige sig på nevøens bekostning. Når det desuden findes oplyst, at Gyldenløve for tiden fra marts 1690 til februar året efter oppebar 9883 rigsdaler og 21 skilling af postvæsenet, peger det i hvert fald ikke i retning af, at han som tidligere modtog et pænt rundt beløb. Kun antyder den forholdsvis beskedne sum, at Moth og Rosenheim fik gode honorarer. ⁸⁸

Fuldstændig viden om Moths »ansættelsesforhold« får vi først i 1695, idet han den 10. oktober undertegnede en kontrakt med en række bestemmelser, som ved første øjekast forekommer ret besynderlige. Baggrunden er sandsynligvis den, at Gyldenløve har



Mærkelig nok findes ingen egentlige portrætter af Matthias Moth (1649-1719); han indtog dog ellers en plads i samfundet, hvor det omtrent var en nødvendighed at lade sig male. Men med lidt god vilje kan man skelne ham på Jacob d'Agars maleri af Højesteret fra 1697. Blandt assessorerne ved bordet på venstre side af Christian 5., som troner midtfor i baggrunden, menes Moth at være nummer fem, manden med den lyse paryk og de tetsiddende øjenbryn. Nummer ét på samme side er statholder Ulrik Frederik Gyldenløve og nr. to Jens Juel, som på dette tidspunkt var gift med Dorothea Krag.

fået kendskab til de vilkår, hvorunder Edvard Kruse ved samme tid forpagtede toldindtægterne i Danmark, eftersom lighedspunkterne er iøjnefaldende.⁸⁹ Moth skulle nu svare 13.000 rigsdaler i årlig afgift, og først, når den var betalt, kunne han føre sine omkostninger til personale – sig selv med en årsløn af 1400 rigdaler inklusive – og grej til udgift. Hvad derefter blev til overs, skulle Gyldenløve også nyde. Nåede indtægterne ikke det fastlagte minimum, måtte Moth føre underskuddet videre til næste års regnskab, men var nedgangen vedvarende, for eksempel på grund af »krig, pest eller anden ulykkelig tilfælde«, der hindrede postens »frie løb«, og indtægterne end ikke nåede 10.000 rigsdaler, kunne han alligevel forvente et salær, som dog skulle »efter indkomsten proportioneres«. Kun er det sært, at Gyldenløve udtaler, at afkastet hidtil »imod 14 a 15.000 rigsdaler årlig har bedraget«. Hvis ikke han dermed mener det reelle overskud, vælter opstillingen, for driftsudgifterne kan ikke have været mindre end 5-6000 rigsdaler. Denne tolkning er imidlertid heller ikke urealistisk, da bruttoindtægterne få år efter beløb sig til 30.000 rigsdaler (jf. tabel 6 side 323).

Derudover antastedes Moths ledelsesmæssige beføjelser ikke. Han skulle »nyde og beholde« de hidtidige privilegier i et omfang, som kan sidestilles med Klingenbergers – igen dog med det forbehold, at postridtenes længde blev foreskrevet ham, nu til maksimalt to mil – og kontrakten var ikke tidsbegrænset. At han afskedigedes fra statstjenesten efter »svogerens«, Christian 5.s død i august 1699, behøvede således ikke at have fået følger for postadministrationen, men han valgte øjensynligt selv at gå af ved samme tid. Formodentlig har han ønsket fuldt og helt at kunne disponere over sin egen tid for at få arbejdet med sin store danske ordbog gjort færdig. Skønt Gyldenløves muligheder for at varetage ledelsen var stærkt begrænsede, udnævnte han, så vidt vi kan se, ingen ny direktør. Som nævnt er de få postsager, vi kender fra denne tid, stilet til og besvaret af ham, så hvis Københavns postforvalter (se nedenfor) tog sig af det daglige tilsyn, skete det uden den autoritet, der var tillagt Moth.

Postforordningen af 1694

Det var Moths styrke som postvæsenets leder, at han kunne forene embedet med en indflydelse i regeringen, som ikke kan sammenlignes med nogen anden tidligere eller senere direktørs. Til at begynde med blev embederne naturligvis givet ham på grund af kongens forhold til søsteren, men Moth viste sig hurtigt at være i besiddelse af såvel faglig viden og dygtighed som en enorm arbejdsevne. I de næsten utallige kommissioner og direktioner, han fik sæde i, blev han ofte den ledende sjæl, hvis velovervejede betænkninger blev bestemmende for resultatet og til gavn for staten. Den virkelige basis for hans magtudøvelse var imidlertid Danske Kancelli, hvor han i 1690 blev oversekretær for de danske sager. »Han blev herved faktisk landets indenrigs- og justitsminister«, hedder det i *Dansk biografisk leksikon*.

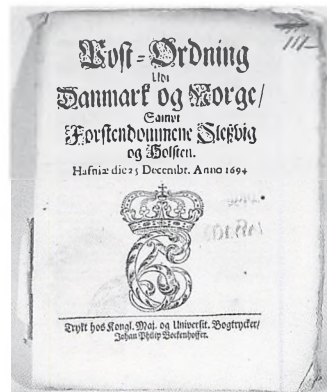
Der var ikke langt fra kancellihuset på Slotsholmen til hans bopæl – Generalpostamtets direktionsbygning – i nærheden af Stormbroen, dér hvor der nu er park foran Thorvaldsens Museum, og afstanden var også i overført betydning kort. Vi har i indledningen set forbindelsen knyttet gennem de særlige hensyn, han viede de agende postbude i forordningen af 1695 om herberger og kroer, og han stod i sagens natur bag reskripterne året efter om landevejene og byernes sejerværker – de ustabile kirkeure. Her nåede den travle mand dog grænserne for sin formåen; som oversekretær kunne han udstede befalinger, men som postdirektør kneb det for ham at få påbudene efterlevet. Det gælder også

rammebestemmelserne om de nye postruter, som er indeholdt i det lovarbejde, der blev det største og fornemste resultat af hans dobbeltstilling, postordningen for Danmark, Norge og hertugdømmerne af 25. december 1694.⁹⁰

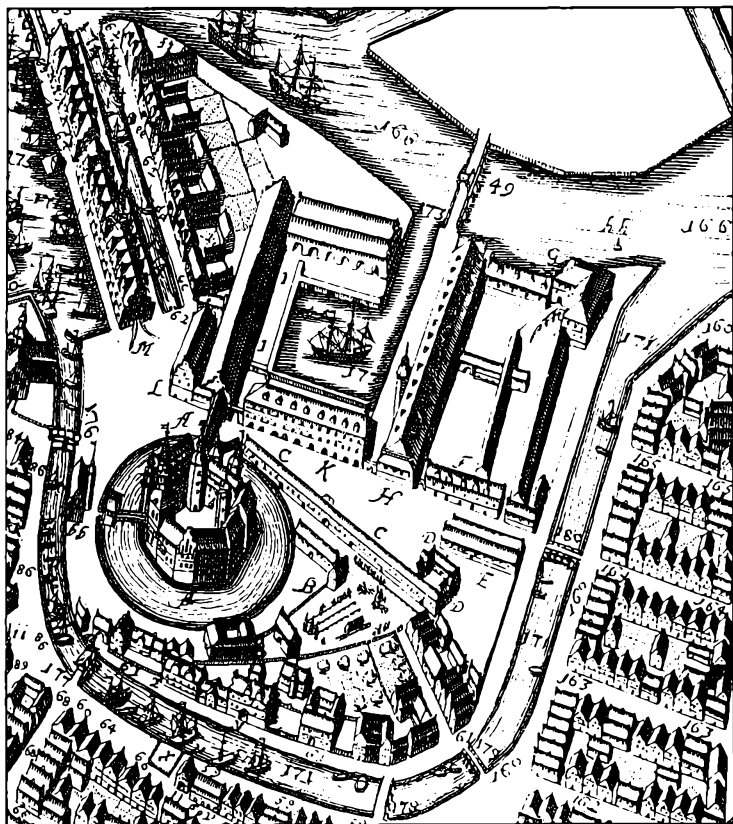
Udgivelsen af denne grundlæggende lov for postvirksomheden i riget skal næppe ses som opfyldelsen af et påtrængende behov for at få en afløser for forordningen af 1653. Der er snarere tale om at Moth, måske for at hævde sig over for nogle mindre arbejdsomme kolleger, på egen hånd tog fat på den opgave, der stod tilbage efter udarbejdelsen af *Danske Lov* en halv snes år forinden. Man havde da med fuldt overlæg udeladt »alt hvis politien egentlig vedkommer«, dvs. sådanne anordninger, som i modsætning til de »stedseverende« love kunne blive underkastet reguleringer »efter tidernes lejlighed«. Men imod forventning trak det ud med at få samlet de forskellige retsfor skrifter, som tilsammen skulle udgøre den supplerende politiordning »i en sær bog«, ja den blev faktisk aldrig realiseret, mens *Danske Lov* var i kraft, selvom der i perioder arbejdedes ivrigt med sagen. Af de akter, som disse kommissioner har efterladt, ses det, at vanskeligheder med at afgrænse omfanget af politiordningen var medbestemmende for projektets kranke skæbne; 7. februar 1691 måtte cancelliet således minde kommissionens medlemmer om nogle »materier, politien vedkommende«, som de hidtil havde overset, og blandt dem nævntes postvæsenet. Da man omsider – tyve år senere – var nået så langt, at et udkast kunne fremlægges, indeholdt det imidlertid intet om posten. Enten er cancelliets forslag glemmt, eller man har fundet den nye postordning fyldestgørende.

Postforordningen må altså opfattes som et del af et løbende lovgivningsarbejde. Set i dette perspektiv er det ikke mærkeligt, at den ikke adskiller sig væsentligt fra forgængererne. Forordningen opsamler blot den udvikling, postvæsenet havde gennemløbet de foregående 41 år, og udvider instruktionerne til personale og publikum. På nær et par ubetydelige reguleringer rørttes der ikke ved taksterne, men forskrifterne vedrørende posten til udlandet var noget udførligere end de gamle. Samtidig med, at den altså kodificerede den hidtil gældende praksis, forsøgte den dog at foregribe Moths planer for fremtiden ved at nævne en del postruter, som endnu ikke var etableret. Netop dette forhold, at man på den ene side har ment at rutenettet nu blev kraftigt udvidet – hvad der muligvis kun var hensigten på lidt længere sigt – og på den anden side har været uvidende om de forandringer, der var foretaget, specielt med posten i Jylland, har forledt eftertiden til at gøre forordningen mere skelsættende, end den egentlig kan gøre krav på at være. I øvrigt er den heller ikke noget fremragende juridisk

Titelbladet til »postordningen« af 1694. Hæftet havde i modsætning til de tidligere afbildede forordninger fået en rigtig forside.



Udsnit af Resens perspektivkort over København i 1674. Husrækken på Slotsholmen ud for kanalen mellem Højbro (177) og Stormbroen (179) findes ellers ikke afbildet, skønt den omfattede en del statelige ejendomme; således gården, mærket z, der engang havde været hovedsæde for det islandske kompagni, og y, som i 1674 tilhørte kansler Peder Reeditz. Længere henne og ud for broen nr. 178 – kaldet Røde- eller Nybro – ligger den tresøjede gård, som i 1680 blev købt af Matthias Moth, og hvor han boede indtil begyndelsen af 1698, da han flyttede hen i huset med tårnet bag Reeditz' gård. Hvis det københavnske posthus har været indrettet i Moths ejendom i 1690'erne, har adgangen været bekvem – Nybro lå ud for det sted, hvor Knabrostræde munder ud i Nybrogade – men det kan ikke være rigtigt, at broen blev bygget af hensyn til posthuset. Når den allerede ses på dette billede, må der være tale om en erindringsforskydning hos den, der fremsatte hypotesen i 1726, da broen var stærkt forrådnede og blev revet ned. Bemærk i øvrigt kancelli-bygningen, Moths andet »hjem«, ud for broen til slottet (mærket bb). Foroven i billedet genkendes såvel Børsen med rampen (M) som bygningen, der nu huser Rigsarkivet (K).



arbejde, men er upræcis i en række detaljer, ufyldstgørende på andre områder og temmelig rodet. Moth lænede sig for tungt op ad 1653-forordningen i stedet for eksempelvis at have skelet til toldvæsenet, hvis lovgivning siden 1672 havde været anderledes systematisk. Klart disponeret i tre hovedafsnit: personalets opgaver, forholdet til publikum og taksterne, kunne toldrullerne have tålt at stå model for beslægtede etaters anordninger.

Ved en skæbnens ironi skulle postforordningen imidlertid komme til at danne grundlaget for postvæsenets virksomhed til ind i 1800-tallet, og ironien bliver ikke mindre af, at Dorothea Krag allerede i 1703 bad kongen om at nedsætte en kommission med henblik på at »postordinansen af 94« blev fornyet, og – som det hedder – »skærpet«. Man var tilsyneladende indstillet på at følge hende heri, men hun trak vistnok selv forslaget tilbage, idet hun i stedet fandt på at forsyne postmestrene med instruktioner, der langt mere udførligt end forordningen anviste dem deres opgaver og pligter. Instruktionerne blev færdige 20. august 1705 og rund-

sendt til postmestrene på hovedruten og de jyske sideruter, og siden fik nye postmestre dem naturligvis sammen med bestallingerne.⁹¹ Blandt andet derfor kunne lovrevisionen undværes. At den miserable forordning havde sine fortrin, indså Dorothea Krag nogle år senere, da hun afviste at yde tilskud til en urentabel fynsk birute, der var oprettet på privat initiativ, med den bemærkning, at »postordinansen ikke befaler« denne bipost. Bare fordi den stakkels Moth ikke havde haft fantasi nok til at forudse, at folk ville korrespondere dér.

Dorothea Krag

Af det foregående vil det være fremgået, at Dorothea Krag selv tog sig af postvæsenet efter sin mands død den 16. juli 1703. Det havde næppe nogen på forhånd forventet, ikke mindst fordi man havde tidsbegrænset stillingen som generalpostamtets indehaver. For Frederik 4. var hun »blot« de virkelige postarvingers mor. Andre og specielt personalet titulerede hende »hendes høje nåde«, og selv underskrev hun sine breve »D. Gyldenløve, enke«. Endelig har eftertiden valgt fortrinsvis at bruge hendes pigenavn, men under alle omstændigheder: hun var kvinde og lagde ikke selv skjul på det. Og hvem havde kunnet forudse, at hun så kunne være en ihærdig og efter alt at dømme – jævnfør det følgende hovedafsnit – velkvalificeret administrator af et foretagende så stort som det danske postvæsen? For de, der vidste, at det kneb for hende at holde styr på sine personlige regnskaber og driften af Gisselfeld gods, måtte det forekomme endnu mere usandsynligt.

Om det var grundindstillingen, at hun sikkert var nem at løbe om hjørner med, der blev bestemmende for den overraskende udvikling i spørgsmålet om postvæsenets fremtid, der fandt sted i september 1703, vil næppe nogensinde blive opklaret. Det hele foregik mundtligt; ikke en stavelse om forhandlingerne blev indført i kancelliets protokoller eller i de papirer, som dannede grundlaget for drøftelser i det såkaldte gehejmekonseil, hvor vigtige statssager kom op. Har hun selv haft optegnelser derom, er det siden gået tabt, og det samme gælder eventuelle skrivelser i kongens »partikulære« kammer.⁹² Vi efterlades med de nøgne kendsgerninger: Den 22. september bekræfter Frederik 4. sin salige fars privilegium til Gyldenløve for hans efterladte mandlige descendenter, og allerede 24. september giver Dorothea Krag og hendes såkaldte lavværg, Carl Ahlesfeldt, afskald på »generalpostmesterskabet« på vegne af sønnen efter en periode på 8 år og mod en vis kompensation. Det er antaget, at bekræftelsen skete på hendes

Dorothea Krag (1675-1754) på et ikke nærmere angivet tidspunkt og portrætteret af en kunstner, som kun med forbehold antages at være Benoît le Coffre. For så vidt er begge de åbne spørgsmål karakteristiske, for også om hendes person vides kun lidt, når man skræller den kønsbestemte diskrimination bort fra biografierne. Der er ingen grund til at undervurdere hendes interesse for postvæsenet, og hun bør snarere huskes som den, der med stor faglig indsigt ledede dette, end for sit privatforbrug.



egen anmodning, og at hun allerede da præsenteredes for det krav om afkald, som hun efter to dages betænkningstid tiltrådte, og det forekommer ikke usandsynligt.

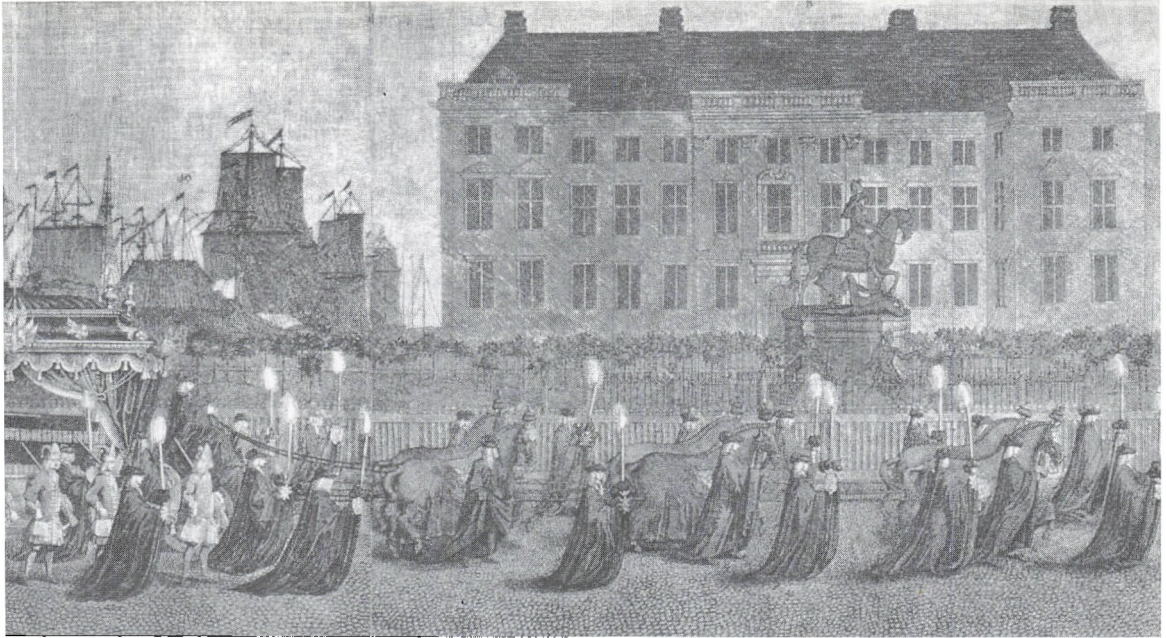
Mens motivet for Frederik 4. uden tvivl har været ønsket om at tilvende sig de indtægter, postvæsenet kastede af sig, samt at give overdragelsen en form, så udenforstående fik indtryk af, at alt var sket på grundlag af en frivillig overenskomst, er Dorothea Krag stillfærdige accept mere mystisk. Imidlertid specificerede hun ikke i sit afkald, hvori modydelseerne bestod, og hun er måske blevet lovet mere, end hvad hun endte med at få, 4000 rigsdaler årligt i



»pension«, der skulle overgå til den ældste søn når han blev myndig, samt at familiens udlæg på 12.000 rigsdaler blev refunderet efter statens overtagelse. Når hun erklærede, at kongen i første omgang havde forlænget den afdøde gemals kontrakt, for at hun i løbet af de otte år kunne betale hans efterladte gæld, har hun måske opfattet de efterfølgende løfter som en forsikring om en fremtid uden økonomiske problemer af denne art.

Desværre kendes størrelsen af Gyldenløves gæld ikke. Eftertiden har uden forbehold tillagt hende skylden for, at tilstanden på deres godser var slet, men ikke hæftet sig ved, at han næppe var mindre ødsel end hende. Gisselfeld havde han allerede i sin første kones tid udstyret på det prægtigste, for eksempel med gobeliner og silketapeter af bedste ostindiske fabrikat. Gyldenløves testamenterisk givne tilsagn om at omdanne godset til kloster forudsatte, at det var gældfrit, og for at dette kunne opnås, skulle blandt andet gården i København (Thotts Palæ, som også blev udvidet og forskønnet) og hans sølvtøj sælges. Dette skete imidlertid ikke. Var det også et resultat af forhandlingerne i september 1703? I så fald havde hun virkelig modtaget de i askaldet omtalte »begunstigelser« i et omfang, der kompenserede rimeligt godt for savnet af postindtægterne. Ikke mindst, når det blev tilladt hende at presse det yderste ud af postvæsenet i yderligere otte år.

Christian Gyldenløves bisættelse i september 1703 blev mindet i to stik af A. Reinhardt, som ledsagede hofprædikant H.G. Masius' udgivne ligprædiken: Traur-Rede (1709). Det her gengivne viser sørgetoget på vej over Kongens Nytorv med retning mod Frue kirke. Yderste til venstres hans og Dorothea Krag's bolig, der skiftede navn med ejerne, men navnlig kendes som Thotts Palæ, den nuværende



franske ambassade på hjørnet mod Bredgade. Portalen er draperet med transparenter, og foran den ses en allegorisk figur, manden med leen. På den anden side Nyhavn genkendes Charlottenborg, som i Christians barndom beboedes af onkelen, statholder Ulrik Frederik Gyldenløve. Mærkelig nok synes Dorothea Krag ikke selv at være til stede i sørgetoget.

At hun ikke formåede at afbetale mere end nogle få tusinde rigsdaler på den omfattende gæld, brugte løs af postpengene til sin luksuriøse livsførelse og sandsynligvis skuffedes i sine forventninger til pensionen, da Frederik 4. i 1712 åbenbarede størrelsen af den, kommer for så vidt ikke postvæsenets historie ved. Kun skal det nævnes, at ikke blot var 4000 rigsdaler en temmelig fattig trøst for de børn, der kunne have levet standsmæssigt af postens overskud i årene efter 1711, men i 1729 tillod kongen sig endda at halvere refusionen, og tre år senere bortfaldt den helt. Dorothea Krag's sønnesøn fik dog til gengæld grevskabet Løvenholm på Djursland overdraget som ejendom; selv efterlod hun sig ved sin død i 1754 kun forgældede ejendomme og et Gisselfeld, der meget betegnende er kaldt »en svunden herlighed«.

Københavns postkontor

Et af de »velbetænkte råd«, som fik fru en til med »god fri vilje« at signere overenskomsten i 1703, bestod rimeligvis i, at hun burde antage en direktør til at drive den virksomhed, som hun i sagens natur ikke kunne have megen forstand på. Tilfældigvis havde man én ved hånden, som var i bekneb for ekstra indtægter, da han, som han skrev, »umuligt kunne komme ud af det med min

allernådigst tillagte gage«. Manden var deputeret i Generalkrigskommissariatet – dvs. en af de civile administratorer af hæren – og hed Christoph Joachim Giese. Dorothea Krag antog ham, men under hvilke betingelser det skete vides ikke; kun indirekte hører vi, at der 8. oktober 1703 undertegnedes en kontrakt for tjenesteforholdet. Giese fik titel af »Oberpostdirektør«, og det antyder i hvert fald, at han skulle have den fulde administrative ledelse og formodentlig en vis andel af indtægterne.

Der gik imidlertid ikke mere end et par måneder, før Dorothea Krag højst upassende begyndte at blande sig, men eftersom det måtte føles usædvanligt for regeringens embedsmænd at sidde til bords med en kvinde, kunne Giese foreløbig gøre nytte som hendes talsmand. I det forslag om fornyelse af postordinansen, konkurrencen fra nabolandenes postorganisationer og misbruget af portofriheden, som var til behandling i gehejmekonseillet 16. januar 1704, bad hun således om, »at en kommission derover allernådigst må ordineres, hvorved Oberpostdirektøren må være til stede, ikke alene for at demonstrere hvad i denne memorial er omrørt, men endog hvis videre som til postvæsenets fremtids tider kan at forestille«. Det bevilgedes med den tilføjelse, at Giese forinden burde »konferere med den svenske envoyé«, og ligesom det ved sådanne forhandlinger var nyttigt for fruene at kunne lade sig repræsentere, var Giese en brugbar stikirenddreng, når hun selv opholdt sig på Gisselsfeld. Endelig fik han – næppe helt tilfældigt – tildelt rollen som syndebuk af det brede publikum (hvis man tør henføre biskop Bircherod hertil), når der var uregelmæssigheder i postgangen.

Giese skulle imidlertid kende sine grænser, og her kneb det. Dorothea Krag skrev igen til konseillet, og igen tillod det Giese at møde (26. november 1704), men i slutningen af 1705 begærede han selv, at »Hans Majestæts conseil må kalde ham for sig« i den løbende sag om portofriheden. Det synes at være sket uden hendes vidende og i strid med de beføjelser, han havde; i hvert fald ligger det nær at gætte på en sådan sammenhæng, når Giese blev fyret på gråt papir nogenlunde samtidig med, at konseillet i marts 1706 havde henvendelsen til behandling. Selv afslørede han i en skrivelse af 18. maj kun, at han »for nogle måneder siden uformodentlig blev *deposideret* derfra, af hvilke årsager ved jeg ikke«. Men skønt kongen nok kunne medgive ham, at han skulle have løn, »indtil ham lovlige opsigelse er gjort«, måtte han og konseillet indrømme Dorothea Krag, at »det må være i din frie vilje og disposition at antage og forandre overpostdirektionen, som det dig selv behager«. Så længe brevene i øvrigt »i rette tid kommer

og går, og ellers ingen kan have årsag sig med føje at besvære«. Og det mente fru en nok, hun kunne sørge for på egen hånd.⁹³

Det vil sige, nogen hjælp behøvede hun. Men en ny overdirektør bandt hun sig ikke til at antage; heller ikke den senere postdirektør, amtmand C.G. Moltke, som i 1711 påberåbte sig at have erfaring fra sin tjeneste under Dorothea Krag, kan have haft nogen virkelig autoritet. Derimod støttede hun sig til Københavns »postforvaltere«, hvoraf der synes at have været to, og dermed fik hovedstadens postmesterembede i hendes tid igen den særstatus, det havde haft i Christian 4.s tid. Dorothea Krag tog sig fortsat af de overordnede sager, underskrev bestallinger og udstedte instruktioner, mens forvalterne sluttede kontrakter om postridt og færgetransporter med postmestrene over hele riget. Den ældste – bevarede – af disse, kontrakten med postmesteren i Odense om ridtet mellem Nyborg og Assens af 13. december 1704, kendes ganske vist kun i form af den genpart, som han underskrev, men dokumentets »vi« dækker uden tvivl over samme J. Lerche og J. Poppe, som signerede den næste kontrakt i juni 1706.

Jacob Lerche kender vi i denne stilling fra senest 1695 – om han tiltrådte allerede 1684 efter Rasmus Andersens død, kan som tidligere berørt ikke afgøres – idet han 15. april dette år fik skøde på et hus i Snaregade, nuværende nr. 12. Her lå det københavnske posthus imidlertid kun de første par år af den Dorothea Krag'ske periode, idet Lerche afhændede huset i 1705 i forbindelse med erhvervelsen af Kragerup, herregården, som i Christian 4.s tid havde tilhørt kansler Friis. *Johan Christoph Poppe* ses heller ikke at have ejet hus i (de dele af) København, som H.U. Ramming har »kortlagt«, så de lokaler, som rummede posthuset og de to forvaltere, må have været lejede fra 1705 til 1711. Det er i den forbindelse uden betydning, at Østergade 28 i et skøde fra 1709 betegnes som stedet, »hvor forhen det norske posthus og nu Hamburger færende post har kontor«. Hverken det norske postkontor, som omtales i et reskript fra 1696, eller det særlige ekspeditionssted for ageposten kan være identisk med det eftersøgte »Københavns Postkontor«.⁹⁴

Når instruktionerne til trods for, at København altså rummede ikke mindre end tre posthuse, alligevel kun henviser til det sidstnævnte, er grunden uden tvivl den, at de kun omhandler postmestrenes opgaver i forbindelse med den ridende (brev-)post. Dette hovedpostkontor synes at være identisk med det, der i de samme kilder betegnes som »generalpostkontoret«. Der sigtes næppe til Dorothea Krags privatbolig på Kongens Nytorv – hvor hun jo

ikke til stadighed opholdt sig – idet en af paragrafferne foreskriver, at om den lokale postmester skulle »fra det ene eller det andet postkontor fornemme nogen urigtighed, da har han det straks til mig selv eller til generalpostkontoret i København at give til kende«. Det fremgår tillige, at de kunne vente henvendelser såvel fra hende som fra »generalpostkontoret her i København på mine vegne«. Ganske vist stammer formuleringen fra Gieses tid (20. august 1705), men den bibeholdtes også siden, så der er grund til at tro, at stedet var identisk med Lerches og Poppes arbejdsplads – hvor hun i øvrigt selv indfandt sig i december 1705 for at underskrive instruktionen til postmesteren i Svendborg. Københavns posthus havde virkelig tilbageerobret sin særstatus. Skade kun, at vi ikke kan udpege dets adresse.

Om bestyrelsen i Dorothea Krag's embedstid bør det endelig nævnes, at hun i sine seneste år knyttede kontakt med en »postskriver« i Hamburg, som vil blive nærmere omtalt i næste bind af *P & Ts historie*. Christian Erlund var dansk født – søn af en garder i Knabrostræde – men var flygtet fra København, da han i 1701 var kommet for skade at stikke en lakaj ihjel med sin kårde efter en fugtig aften i et af stadens vinhuse. Efter nogle års omflakken fik han ansættelse hos postmesteren i Hamburg, og da det lykkedes for ham at overbevise fruene om, at de stigende indtægter herfra skyldtes hans indsats, modtog han i 1707 bestalling i embedet som »postskriver« og to år senere avancement til postkontrolør. Ud over at være betroet en vis inspektion i posthusene i de dele af landet, han som undveget og dødsdømt forbryder turde berejse, kan han dog ikke have spillet nogen større rolle i denne periode.⁹⁵ Inspektionen bestod blandt andet i at åbne lidt for tykke breve for at konstatere, om folk sendte flere skrivelser – der burde betales enkeltvis – i samme kuvert. Det var i øvrigt selvsamme praksis, Giese fik skyld for at have udøvet. Dorothea Krag tog det ikke alt for nøje med midlerne, når målet var at øge overskuddet. Og tiden var kort.

Overdragelsen i 1711

Den 24. september 1711 kom og gik imidlertid, uden at nogen på kongens vegne mødte op for at forlange postvæsenets sager udleveret. Der var vigtigere ting at tænke på netop da. I tre måneder havde pesten hærget i København; den agende post til Hamburg var blevet indstillet 22. august, og de øvrige ruter – i hvert fald den til Helsingør – kunne kun opretholdes ved hjælp af udvekslingsdepoter uden for afspærringen, hvor postsækkene blev an-

bragt, så budene undgik personlig kontakt, når sækkene transporterede ind og ud af byen. Som tidligere nævnt blev brevene desuden røgede. Kongen og hoffet var i juni rejst til Kolding og siden videre til arméen i Pommern, og i begyndelsen af august fik de regeringsmedlemmer, der endnu opholdt sig i byen, lov til at fortrække til Jægersborg. Under disse omstændigheder kunne hovedpostkontoret fungere uantastet til hen imod årets slutning. Også selvom man den 6. oktober var kommet i tanke om forglemselsen og havde givet Dorothea Krag ordre om at udlevere »generalpostmesterskabet med de dertil hørende og vedkommende underretninger om intradernes beløb« til de to nyudnævnte postdirektører.

De få måneders forlængelse af Dorothea Krags besiddelsestid gav hende ingen ekstra indtægter. Dem måtte hun pænt betale tilbage. Men netop derved er vi i dag i besiddelse af nogle opgørelser, der kaster lys over indtægts- og udgiftsposterne under hendes administration (i det følgende afsnit betegnet 1711-opgørelsen).⁹⁶ Den 6. oktober havde hendes folk allerede gjort afregning for juli kvartal, og selvom de den 14. november fik ordre om, at indtægterne for sidste kvartal skulle indbetales til det nye generalpostamt, fik fru en del af denne periodes indtægter tilsendt. Sammenlagt skulle hun tilbagebetale 1357 rigsdaler for tiden fra 25. september 1711 til årets udgang, og dem gav hun da også slip på, efter at forskellige modkrav – inklusive værdien af et gammelt skab i Københavns postkontor! – alle var blevet afvist. Det havde uden tvivl sin virkning, at den hvilende »grundfond« på 12.000 rigsdaler først ved samme lejlighed, i juni 1712, kom til udbetaling.

Mens de sidste brikker i den økonomiske opgørelse altså først faldt på plads henvend trekvart år efter det aftalte tidspunkt, havde den praktiske afleveringsforretning fundet sted den 3. december 1711. Postforvalter Lerche, som i lighed med det øvrige personale beholdt sin stilling under det nye styre, udleverede da det arkiv, som efter de bevarede rester at dømme ikke kan have været omfattende. Nogle genparter af postmestrenes kontrakter og instruktioner samt et bundt korrespondancesager, der siden blev indbundet i første bind af generalpostamtets statelige række af resolutionsprotokoller – det er det hele. Med denne ballast fra fortiden kunne de nye direktører, Claus Henrik von Vieregg og Frederik Eiler Giedde, samt direktionsmedlemmet Caspar Gottlob Moltke starte opbygningen af postvæsenet som statsvirksomhed. Med et lån fra Klingenbergers dage fik det nye regeringskollegium, som skulle bestyre det, navnet *Generalpostamtet*. Det havde været brugt også i de mellemliggende år, for eksempel i Gyldenlø-

ves og Moths kontrakt, men først nu blev det den officielle betegnelse for en institution. Ikke i enhver henseende identisk med, men dog forløberen for nutidens P&T.

Datoen 24. september 1711 markerer derfor ubestrideligt et vigtigt skel i postvæsenets historie. Men for dets publikum i samtiden blev begivenheden på ingen måde af epokegørende betydning. Ganske vist havde befolkningen ingen grund til at være særlig utilfreds med betjeningen; Fritz Olsens konklusion, at »institutionen stod i det hele på højde med sin tid«, er uden tvivl dækkende, og overskuddet havde Frederik 4. også tænkt sig at bruge til et godt formål. Men det serviceniveau, som under Klingenberg og Gyldenløves styre til stadighed havde været et spørgsmål om en passende balance mellem hensynet til offentlighedens ønsker og krav på den ene side og det usle profitmotiv på den anden, forandredes ikke. Vægtskålen havde hele tiden en betænkelig tendens til at synke ned på profitsiden, og det fortsatte den med, også efter 1711.

Den lokale administration



Rosenborg Slots postillon, der blæser i sit livgivende horn, er skåret i elfenben, vistnok i Frederik 4.s regeringstid, dvs. mellem 1699 og 1730. En lignende statuette findes i Trondheim, hvor den fejlagtigt er tilskrevet en ældre norsk billedskærer, Halvor Andersen Fanden. Den er ganske lille, kun 7½ cm høj, men ikke desto mindre skelnes alle enkeltheder klart, f.eks. lædersækken bag sadelen. Den kaldtes efter tysk forbillede for en felleis, men oprindelsen til udtrykket, som direkte oversat betyder »skind-jern«, kendes ikke.

Porto

I indledningen til forrige kapitel blev det nævnt, at vi i beskrivelsen af det postale arbejde på ruterne og i posthusene i dette afsnit ville lægge særlig vægt på perioden fra 1661 til 1711. Det vil også tydeligt fremgå af de følgende kapitler – om end tråden tilbage til Christian 4. flere gange vil blive knyttet – men specielt når det gælder portospørgsmålet, er der grund til at behandle udviklingen fra 1624 til overdragelsen under ét. Forskellige opfattelser af, hvad indtægterne skulle bruges til, har gjort sig gældende, men portoen har dog lige siden starten været det stabile grundlag for postvæsenets drift. Det var den, der i 1653 lokkede en privat hamburgersk købmand til at interessere sig for institutionen og – til dels under falske forudsætninger – at overtage samme for egen regning og risiko, og et halvt århundrede senere havde den fået landets regent til at bryde alle aftaler og konfiskere provenuet. Indtægterne var nu af en størrelsesorden, der ville komme til at syne af noget på et statsregnskab, og selvom Frederik 4. havde smukke planer for brugen af overskuddet, var det blevet klart, at postvæsenet var blevet en virksomhed, som ikke blot skulle tjene et publikum. I kraft af portoen skulle det også bidrage med det størst mulige beløb til samfundshusholdningen.

Sådanne overvejelser synes derimod ikke at have foresvævet lovgiverne i 1623-24, da serviceniveauet blev skitseret og satserne for forsendelsen af et brev fastlagt. For kansler Friis var målet nået, hvis institutionen økonomisk kunne hvile i sig selv. Vel skulle dette ske på den måde, at publikum betalte »brevløen« for hver ekspedition, men dels stod han en smule hjælpeløs over for de principper, hvorefter betalingen skulle ske, og dels kunne ingen naturligvis på forhånd beregne disse indtægters størrelse. Blev de for små – og det anså han for realistisk – måtte det offentlige træde hjælpende til. Man kunne ikke bare nedlægge de ruter, der kostede for meget i forhold til afkastet af de private forsendelser, eftersom postvæsenet var blevet oprettet som selve regeringens distributionsorgan.

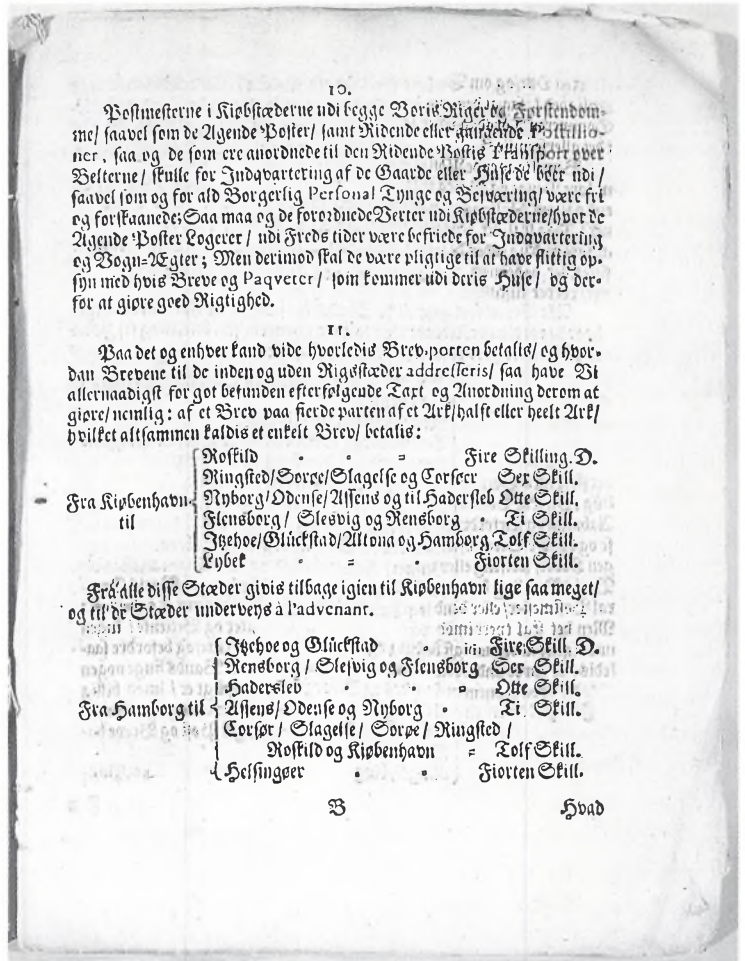
Som vi har erfaret, blev det også nødvendigt med store offentlige bidrag, så store, at man tilsyneladende for en tid glemte at tage hensyn til portoen overhovedet. Først i 1646 bemærkede Christian 4., at tilskuddene burde kunne falde bort, men hverken han eller nogen anden undersøgte af den grund, hvor meget portoen

beløb sig til, eller om taksterne burde revideres. Forklaringen er rimeligvis den, at den yderst nødtørftige betjening af sideruterne ikke indbragte alverden til dem, der oppebar indtægterne, og kun på hovedruten kunne en ny aftale om overskuddets fordeling eventuelt komme på tale. Men selv her undgik man, så vidt det kan ses, at skride til påbud om, at budlønnen fra det offentlige skulle falde bort; kun greb kongen som tidligere omtalt ind over for den praksis, at »dovne« postbude betalte andre for at gøre arbejdet.' I 1653 var tilstanden den samme. Hamburgposten – og kun den – besørgede breve i et omfang, der kunne interessere emsige embedsmænd på udkig efter nye statsindtægter. Klingenberg kom dem blot i forkøbet.

I øvrigt skal det bemærkes, at vi i det følgende vil operere med skillingsbeløb af vekslende størrelse, som kun vanskeligt lader sig sammenholde med et samtidigt pris- og lønniveau, da oplysninger om udviklingen i dette kun foreligger i spredt form. Men som allerede fremhævet i indledningen (se side 39) var det for det store flertal af landets befolkning særdeles dyrt at betjene sig af postvæsenets serviceydelser. I 1620'erne kunne en ufaglært arbejder i provinsen næppe tjene mere end 6-10 skilling om dagen på egen kost, mens de – bedst kvalificerede? – håndværkere krævede 20-36 skilling. Med det forbehold, at de færreste kunne regne med fuld beskæftigelse, ville årslønnen dermed andrage henholdsvis 20-32 og 60-115 rigsdaler (à 96 skilling). Lønningerne kunne svinge stærkt, men som helhed var der sandsynligvis kun tale om en svag stigning i løbet af århundredet, vistnok størst for de lavest lønnede.

En befolkningsgruppe i 1711, hvis lønforhold vi kender, er postmestrene. Her kan nogle taleksempler passende tjene til at vise, hvor store forskelle der dengang var mellem små og store embedsmandsløninger. Provinspostmestrene modtog typisk 40-80 rigsdaler om året, hvilket sidestillede dem med daglejere og småhåndværkere, og kun fire – postmestrene i Roskilde, Flensborg, Rendsborg og Itzehoe – fik 100 rigsdaler. Chefen for kontoret i Haderslev lønnedes med 240 rigsdaler, og skønt de 40 rigsdaler var beregnet til kontorhold, var det anstændigt. Endelig fik Lerche og Poppe hver 400 rigsdaler (samt et kontorholdstillæg på i alt 800 rigsdaler), hvilket formodentlig er at regne for en god gage. Der var mulighed for bifortjenester – hvorom senere – men foreløbig kan det konstateres, at end ikke flertallet af postmestrene kunne tillade sig at føre en omfattende korrespondance. Dog skal det straks tilføjes, at flertallet af dem havde andre erhvervsindtægter at supplere med.

Side af postforordningen 1694 med løstet til personalet om skattemæssige begunstigelser (par. 10) og starten på den lange paragraf med taksterne. Allerede her fremgår det, hvor utilstrækkelig portotabellen var. Postmesteren i Roskilde måtte f.eks. selv finde ud af, hvor meget han ville forlange for breve til næsten alle byerne på hovedruten. Kun hvis bestemmelsesstedet var København eller Hamburg, kunne han umiddelbart rette sig efter tabellen og forlange henholdsvis fire og tolv skilling.



Takstsystemet

Frem til midten af 1800-tallet var brevportosystemet i Danmark bygget op omkring tre grundprincipper, *vejlængden*, *vægten* (eller størrelsen) samt *værdien* i bredeste forstand. Christen Friis' udkast strejfer kun de to første, men allerede i købmændenes ordinans – som på dette punkt foregriber forordningen – optages alle tre faktorer, om end der skulle gå endnu nogen tid, førend systemet blev fuldt udbygget.

At betalingen blev gjort afhængig af, hvor langt brevet skulle forsendes, seldt lige for; det var – og er – en større transportmæssig sammenhæng nutidens enhedstakst, der umiddelbart virker fornuftsstridig. Ikke desto mindre undlod Friis at kæde sit oprin-

delige takstforslag, 4-8 skilling efter brevstørrelse, sammen med afstanden, og først bagefter kom han i tanke om, at der burde betales dobbelt takst for breve »til Viborg og Flensborg« og »til Hamburg eller Lübeck 3-dobbelt«. Forklaringen skal måske søges i den for hans udkast særegne »tillægsporto« i form af skriverløn (1-2 skilling) til postmestrene, som automatisk gjorde forsendelser over længere afstande dyrere. Hvordan han i øvrigt havde på de anførte 4 skilling for et halvarksbrev, 6 for et helark og 8 skilling for et brev på to ark, kan man kun gætte på. De fire skilling blev imidlertid stående som en art standard i de senere forordninger for breve fra København til nærmeste by på hver enkelt af de ruter, der gik ud fra dette centrum – i 1624 dog med den besynderlige undtagelse, at breve til Roskilde kostede 3 skilling med den »hurtige« kørende Hamburgpost, men 4 med det gående Kalundborgbud! I forhold til de københavnske vognmænds takster var fire skilling til nabobyerne højt sat, men de tog som tidligere omtalt kun breve med for én skilling, når de alligevel havde fragt. Et eget bud var til gengæld adskilligt dyrere, 8-24 skilling pr. tur. Måske er de 4 skilling blot valgt som en passende mellemting mellem disse yderpunkter.

Et næsten fuldstændigt takstsystem baseret på afstande finder vi først i ordinansen (hvor dog de jyske ruter mangler), og allerede her bliver to ting slået fast, dels at Hamburgruten gøres forholdsvis billigere end de øvrige ruter og dels, at nok var grundtaksten 4 skilling – igen dog 3 til Roskilde – men derefter astrappes forhøjelserne. Taksten var med andre ord ikke proportional med afstanden og alt i alt lavere end i udkastet, fordi skriverpengene var faldet bort. Begge principper blev overført til forordningen, hvor Hamburgrutens relative prisbillighed endog understregedes. Mens ordinansen havde foreslået takster på 3-10 skilling pr. enkeltbrev for byerne på ruten, fastsattes de nu til 3-8 skilling. Højeste takst, som altså var 10 – nedsat til 8 – skilling til Hamburg, skal her sammenlignes med satser på f.eks. 16 skilling til Christianopel og 18 til Ålborg. Forestiller vi os, at en afsender i København sendte et enkeltbrev til en adressat i hver af de 37 købstæder i riget, som kunne nås pr. post – i hvert fald i teorien – ville det koste ham 258 skilling i porto ifølge forordningen mod 278 efter ordinansen. Besparelsen på godt 7 procent blev dog alene hentet på hovedruten.

Som nævnt var det oprindelig meningen, at Klingenberg skulle overtage portotaksterne uden nogen form for justering, men da man i løbet af efteråret 1653 fandt det påkrævet at udarbejde en ny forordning, benyttede han sig af lejligheden til at presse de overskudsgivende takster – dem på selvsamme hovedrute – i vej-

ret. Den særlige »Roskildetakst« (som også gjaldt brevene på strækningen til Korsør) blev nu opgivet, og herefter var yderpunkterne 4 skilling for breve hertil og 12 til Hamburg mod tidligere 8! Nogle af de jyske takster nedsattes, men da breve fra det østlige Danmark nu kostede 8 skilling til Haderslev mod tidligere 6 til Kolding, blev det ikke generelt billigere for københavneren at skrive til Jylland. Kun taksten til Århus faldt (fra 16 til 14 skilling), og mens adressater i Kolding hidtil havde kunnet modtage nyt fra hovedstaden for bare 6 skilling, blev prisen nu det dobbelte. Gentages regnestykket fra ovenfor for de 31 byer, der er takseret i begge forordninger, steg københavnerens udgift med $1\frac{3}{2}$ procent, nemlig fra 273 til 310 skilling. I øvrigt findes flere af 1653-taksterne anført i tabel 5 side 267.

Forordningen af 1694 rørte ikke ved de bestående grundsætser, og det ville i et mere dynamisk samfund have medført, at det med tiden blev forholdsvis billigere at benytte postvæsenet. Det var dog næppe tilfældet i 1600-tallets Danmark. Reallønnen kunne svinge fra år til år, men generelt var det lige så kostbart at sende breve i 1711 som i 1653. Det var stadig forbeholdt de mere velstillede at korrespondere, og det lader ikke til at være faldet nogen – heller ikke de private postdirektører – ind at forsøge at øge omsætningen gennem lavere takster. Ret beset var chancerne for at få flere breve i sækkene på denne måde nok også beskedne.

Takstsystemets andet hovedelement, vægten eller – da det endnu bød på tekniske problemer at bestemme den – størrelsen, målt efter ark (a ca. 34 x 42 cm, vægt ca. 10 gram), havde Friis som nævnt lagt til grund for sit forslag, endda med hele tre forskellige sætser. Såvel i ordinansen som i forordningen nøjedes man dog med at foreslå særskilte takster for »enkelte« og »doble« breve, dvs. breve på henholdsvis $\frac{1}{2}$ ark (eller mindre) og 1 ark, og det endda kun på hovedruten samt til Helsingør. På de øvrige ruter opererede man med takster, der var uafhængige af brevstørrelsen, uden at denne dog angives. Det kan derfor diskuteres, om den høje takst (50-100 procent over grundsatsen) er at betragte som et særligt pålæg for store breve på Hamburgruten, eller om små breve på sideruterne blev snydt for rabat. I betragtning af, at de sidstnævnte var forholdsvis dyre, må det formodes, at det er denne rabatmulighed, man har snydt kunderne for uden for den centrale rute. Utilfredsheden hermed præger da også de jyske landkommissærers betænkning fra 1650, idet de foreslog, at de nye bude i Jylland skulle befordre »enkelte« breve for væsentligt reducerede takster. Hvor det efter 1624-forordningen havde kostet henholdsvis 12 og 10 skilling at sende et brev fra Ålborg og Århus til Kolding, fandt Juel og Rantzau 6 og 3 skilling mere

passende for de små breve (eller 8 og 5 til det nye knudepunkt i Haderslev). »Af et dobbelt brev ... gives en tredjedel mere«, hed det ganske vist videre, men alt i alt ville portointtægterne falde betydeligt for de samme brevmængder. Sammenholdt med, at købstædernes tilskud var sat i vejret, ligner det et bevidst forsøg på at give en større kundekreds adgang til det jyske postvæsens serviceydelse.

I 1653 trådte taksternes afhængighed af brevstørrelsen en smule i baggrunden, og 1694-forordningen gik for så vidt et skridt videre. Et »enkelt« brev defineredes nu som et brev på $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ eller 1 ark, og de anførte takster var fælles for dem. Men hvor Klingenberg udtrykkelig forlangte »den tredje del mere« af et brev »som er større end enkelt« – lidt forvirrende blandet sammen med en anden bestemmelse, hvorefter »større breve« mellem København og Hamburg kostede 8 skilling pr. lod ($15\frac{1}{2}$ gram) – indeholder den seneste forordning ingen forskrifter af tilsvarende karakter. At man nu skulle betale porto af hvert af de »2, 3 eller flere enkelte breve«, som indlagdes »under en konvolut«, sigter især til en praksis, som må have været almindelig, nemlig at flere afsendere samlede deres skrivelser til modtagere i samme by. Den kritik af overpostdirektør Gieses virksomhed, som vi tidligere har strejft, gik også på at han åbnede tykke breve for at konstatere, om kunderne gjorde sig skyldig i et sådant forargeligt misbrug. »Endog han ofte blev i sådanne sine tanker bedragen«, som Bircherod spydigt løjer til.²

Derimod gør 1694-forordningen det første forsøg på en virkelig klassificering af forsendelsernes »værdi«. Forgængeren fra 1624 havde ganske vist foreskrevet, at der »for paketter og andre varer« skulle betales »efter advenant [omstændighederne] og deres værd« – en formulering, man sløjfede i 1653 – men bestemmelsen gjaldt formodentlig især småpakker med egentlige værdigenstande. I 1694 indførtes imidlertid en regel om, at »veksler, regninger og dokumenter, som en eller anden bortsender ..., skal betales efter vægten, nemlig et lod imod et enkelt brev at regne«. Da et (stort) enkeltbrev som nævnt vejede ca. 10 gram eller $\frac{2}{3}$ lod, modtog »tryksagerne« altså en rabat af mindst samme størrelsesorden. Problemet med at afgrænse arterne af begunstiget korrespondance på en tid, hvor de fleste breve og dokumenter var håndskrevne, vender vi senere tilbage til. Taksterne for aviser, pakker, gods og passagerer berøres ligeledes i de følgende afsnit.

Betalingsbestemmelser

Alle tre forordninger havde en udtalt tilbøjelighed til at skyde takstforskrifter, de ikke gad uddybe nærmere, ind under den bekvemme formulering: »betales a l'advenant«. Foruden så iøjnefaldende mangler, som at man i de to sidste forordninger forgæves søger efter satsene for breve fra København til Helsingør, undlader de at oplyse de eksakte portobeløb for mange mellemstrækninger, »fra en købstad til en anden«. Reglen i 1624 om, at postbudet undervejs for hvert brev skulle have »for hver mil 1 skilling dansk indtil 4 mil; fører han det 5, 6 eller 7 mil, da gives ham 5 skilling«, etc., kan næppe kaldes fyldestgørende. Ikke desto mindre præges også de følgende forordninger af dette princip, som det i sidste ende var op til postmestre og bude at fortolke. Det kan derfor ikke forbavse, at man af og til støder på klager over »optrækkeri« fra postpersonalet. Christian 4.s bemærkning derom i 1646 (side 236) tyder endda på, at selv de forordnede takster på hovedruten ignoreredes.

På hans tid bestod svagheden imidlertid ikke alene i de utilstrækkelige takstfortegnelser, men tillige i betalingsmåden og indtægternes fordeling. På begge områder er vores viden dog ufuldstændig; igen fordi forordningerne undlader at give præcise forskrifter. Men man prøvede sig frem, og bedst lykkedes det for betalingsteknikkens vedkommende. Så længe brevene skulle ekspederes af samme bud, var der heller ingen større problemer i sagen; han eller postmesteren (logiværten) i afsenderens hjemby modtog det forordnede gebyr af denne, eller – skønt det ikke udtrykkeligt var tilladt – de blev enige om at læsse byrden over på modtageren. Var flere bude involverede i forsendelsen, blev det lidt mere indviklet. I så fald *skulle* modtageren deltage i betalingen, og nægtede han det, fik budet på den sidste etape lov til at returnere brevet til postmesteren på udvekslingsstedet – som så selv måtte finde ud af, hvad han skulle stille op med det. Men gik alt som planlagt, lønnede afsenderen det første bud og adressaten det andet, og begge fik betaling efter den rejse, de havde tilbagelagt. Virkelig kompliceret blev det først, når hele tre mand fik brevet i hænde. Forordningens forfatter tyede da til et instruktivt eksempel:

»Nemlig, om nogen fra Malmø til Ålborg ville forskikke sit brev, da betaler han først budet 4 skilling til København, dernæst leverer ham 6 skilling, som skal leveres Københavns postmester at betale budet fra København til Kolding, hvilket også uden på

brevet skal antegnes; den, [som] i Ålborg brevet annammer, betaler budløn fra Kolding, som er 12 skilling«.

Det er altså tydeligt, at personalet og ingen andre – heller ikke statskassen – skulle nyde godt af portoindtægterne. Men når det i eksemplet ser ud, som om budene alene oppebar gebyrerne, er det vistnok ikke hele sandheden. Sandsynligvis fik postbudene ved deres ansættelse ordre om at betale postmestrene og logiværterne afgifter i forhold til de postmængder, der blev udleveret dem på hvert poststed. I kansler Friis' udkast, hvor postmestrenes rolle blev stærkere understreget, var det nærmest omvendt, men han er den, der tydeligst markerer, at alle skulle have del i indtægten, dog uden at en klar fordelingspraksis i øvrigt kan opstilles – blandt andet fordi postmestrene alene skulle nyde de omtalte skriverpenge. Mens forordningen kun omtaler, at logiværterne skulle have en tredjedel af de gebyrer, som de på budenes vegne oppebar af købstædernes brevskrivere, og skød alle andre honorarspørgsmål ud til postforvalternes afgørelse, rummer instruksen den passus, at hovedstadens postmester som tillæg til sin grundløn skulle nyde »1 sletmark af hvert hamburgerbud som kommer« og »2 s[let] d[aler] af hvert lollandske, blekingske, hallandske, Kalundborg- og Helsingørbud, så ofte de ankommer«. Det sidste må være en skrivefejl for 2 sletmark (a 16 skilling), men hvorfor sideruternes bude skulle betale så meget mere til postmesteren end hamburgerne, oplyses ikke.

Johan Braems regnskaber bidrager ikke til at klarlægge den gældende praksis, snarere tværtimod. De økonomiske mellemværender mellem publikum, postmestre og kancellibude indbyrdes synes han at have overladt til dem selv, men for den nye Glückstadtrutes vedkommende, var han i hvert fald inde i billedet. Som allerede omtalt afleverede Gert van Oesede såvel en genpart af karterne som de oppebårne portoindtægter til ham, men når disse sammenlignes, ses det, at der tillige var tale om en anden art ekspeditionsgebyr. Karterne for de første 5 afgangene i januar 1641 attesterer nemlig, at portoen beløb sig til henholdsvis (rigsdaler: skilling) 3:57, 3:23, 2:49, 2:27 og 1:60. Ikke desto mindre indbetalte postmesteren 3½, 3, 2½, 2 og 1½ rigsdaler ud over portoen i disse fem uger, så at Braem tilsammen modtog 25 rigsdaler og 72 skilling eller 12½ rigsdaler mere end portobeløbet. Beholdt Braem pengene? Og havde van Oesede i forvejen modtaget tilsvarende gebyrer af budene? Vi ved det ikke, ingen regnskaber oplyser derom, og det er i det hele taget kun ved at sammenligne beløbene på kartet (se illustrationen side 204-05) man får kendskab til eksistensen af denne tillægsafgift. Kun så meget tør slås

fast – og gentages – at det for budene på ruten efterhånden blev en profitabel levevej at køre post.

Efterkrav

Det er i lyset heraf, at fristelserne for personalet til at skrue priserne op, skal ses; portoen var deres drikkepenge – eller sportler for at udtrykke det pænere – og selvom de modtog en fast grundløn, var det ekstrafortjenesten, der gjorde jobbet attraktivt. Lige så selvfølgelig er det, at Klingenberg's overtagelse af postvæsenet i 1653 måtte medføre en omlægning af denne praksis. Det var netop postbudenes biindtægter, han var ude efter. Hvis ikke han konfiskerede dem, var der ingen mening i at engagere sig i foretagendet. Bortset fra, at postmesteren i Hamburg fortsat modtog en andel af det, han indkasserede, ved vi dog ikke stort mere om vilkårene for det nye personale, end vi gør for det gamle. Klingenberg gik stille med dørene, hvad denne detalje angik, og hans påpasselighed med at få pengene ind skinner kun igennem i ansøgningens punkt 11, hvori det hedder at »ligeledes skal postforvalterne ikke være pligtig til at lade nogens breve forsende før og forinden portoen er betalt for dem«. Ønsket – som blev efterkommet – måtte føre til ophøret af enhver forsendelse »pr. efterkrav«, i hvert fald delvis og for en tid.

Årsagen til forandringen synes at være den, at Klingenberg ikke fandt kreditgivningen forenelig med det nye postsystem, han introducerede på hovedruten. Her blev de bude afskaffet, som hidtil personligt kunne tage vare på, at brevet betaltes af modtageren, for i stedet at blive erstattet af folk, der blot skulle passe hver deres delstrækning eller postridt. Postmestrene, det nye systems hovedpersoner, aflagde regnskab for den oppebårne porto, og de kunne naturligvis ikke afkræve den af adressaten i en fjern by. At arbejdsdelingen endnu ikke var gennemført på sideruterne, som heller ikke blev behørigt forsynede med postmestre, lader ikke til at være faldet Klingenberg ind. Tværtimod understregede han i forordningen, at breve, der skulle forsendes ud over hovedrutens udvekslingssteder, »de må dobbelt eller så vidt fornødent kan være, frigøres«. Formuleringen er som sædvanlig upræcis, men det noteres i forbifarten, at ordet frigøre – som nutidens postfolk vil nikke genkendende til – hermed introduceres.

Skønt der ikke skete systematiske forandringer i måden at befordre posten på, da Moth fornyede forordningen i 1694, gentoges pålægget til publikum om at betale forud, endda med den manende tilføjelse, at »om nogen deri skulle vægre sig, da skal postme-

steren have magt til at beholde deres breve hos sig indtil de efter taksten bliver fornøjede«. I 1705 var det imidlertid gået op for Dorothea Krag, at den samme omstændelige bogføring af hver eneste ankommende brev, som skulle sikre de private postdirektører, at alle portointægterne tilfaldt dem, også kunne bruges til at udvide servicen over for publikum. Det lod sig ganske enkelt gøre ved at forsyne såvel »postprotokollen« som karterne med »to rubrikker eller rum«. Derefter skulle postmesteren anføre »i det første rum, hvad han for de hos ham betalte eller frankerede breve har annammet, og i det andet hvor meget for de andre, som ej er frankerede, [og] på de steder, hvor de henhører, skal betales«. Når postmesteren i ankomstbyen siden lod blikket glide ned over det medsendte karte, kunne han kontrollere, hvilke breve han skulle opkræve gebyr for, og selv kunne Dorothea Krag ved revisionen af de tilsendte postprotokoller konstatere, om alt blev betalt. Intet ringe arbejde, men brevængderne var ikke større, end at det lod sig gøre.

Postmesterinstruktionen, hvorfra oplysningerne om den nye praksis er hentet, strejfer i øvrigt også problemet med de døde breve, som blev omtalt i indledningen. Dog kun for så vidt som at postmestrene fik ordre om ved årets udgang at indsende »alle ubestilte eller uafløste breve« til generalpostkontoret. De måtte ikke selv åbne brevene – straffen var øjeblikkelig afsked – men skulle altså overlade detektivarbejdet til direktionen eller hovedstadens postforvaltere. Nogen hjælp fik disse i form af karter og protokoller, som dog ikke oplyste identiteten af afsenderen, kun hans hjemby. Som allerede nævnt har vi ingen vidnesbyrd om, hvorvidt det lykkedes for dem at returnere alt, eller hvad de gjorde ved en eventuel håbløs restgruppe.

Fribreve og fiduser

Alt tyder på, at problemet med postbudenes oprækkeri mindskedes betydeligt med overgangen til privat drift, da de ikke længere fik del i indtægterne. En emsig postmester i Helsingør kunne nok i begyndelsen af 1700-tallet få skyld for »overtaksering« af brevene, men han synes at være en undtagelse. Derimod fik ledelsen travlt med at dæmme op for en tre-fire andre former for snyderi. Den klassiske teknik var naturligvis at sende brevene med alle andre end postbudene, og disse brud på eneretten optager ganske megen plads i stabelen af forordninger og plakater fra postvæsenets ledelse. Virkelige »sager« fra disse år kendes blot ikke. Det samme gælder den variation, der gik ud på, at man over kortere

Forbud

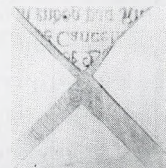
Ingen Breve maa sendes til noget Stæd i Danmark med anden leiligh-
hed end med Posten.

Si Friderich den Fierde / af Guds Naade
Konge til Danmark og Norge / de Benders og Gotthers /
Hertug udi Slesvig / Holsten / Stormarn og Dithmarsken / Breve udi Siden-

borg og Delmenhorst/giøre alle vittetligt/at efterform Vi ugiern maa fornemme/at i hvor vel Vi tilforn have forbuden / at ingen med Bogumænd eller andre saadanne leiligheder maatte understaale noget Brev at kende skal det dog endnu til Vores Post-Amtes Intraders mærkelig afgang og præjudice, tiit og ofte stee / Da til sligt at forekomme ville Vi Vores i saa maade forhen allernaadigst udgangen Forbud allernaadigst have igientaget og hermed ubøieligen Budet og Befalet/at ingen / i hvo det og maatte være/ maa kende nogen Breve enten til et eller andet sted i Vort Rige Danmark med nogen anden leilighed end med Posten: Dog skal det ey nogen være fornæent udi sin egen Sag / at afsærdige et expresse Bud/ Men skulle alligevel nogen befindes udi sig eller anden undersele/i hvad navn det have kand/da skal dend/som Brever tilhører / have forbrudt hvergang Si Rigsbaler/og dend/ som det til at befordre/har annammet/ligeaa meget/hvora Angberen skal have den halve part / og Postmesteren den anden halve/ haver de Skyldige ey at betale med/ da skal de lide paa Kroppen / til hvilken ende Dvirigheden paa alle Stæder skal være Postmestrene paa ansporing affilsterlig/at de Skyldige/ som melde et strax og uden Verions anskæft / kand blive straffede. Hvorefter alle og enhver sig allerunderdanigst haver at rette og for Glæde at tage vare: Og byde Vi hermed og befale Os Ellstellige Præsident/ Boræmestere og Raad/soader og andre som dette Vores Forbud under Vores Cancellie-Segal tilskiftet vorder/at de det ey alene paa behorige Stæder/til alles Efterretning strax lader ksefe og forkynde/ men endog paa Kirkedørene og de publicque Stæder anslaa. Givet paa Vort Slot Kiøbenhavn den 2 Februarii Aar 1714.

Under vor Konaelig Haand og Siguet

Friderich R.



*Letter indkommet p. post
af den 17. febr. 1714
p. den Kongelige Raadsherr
Christof. af 14 febr. 1714
Højnæmde Allerunderdanigst
indkommet af post af den
17. febr. 1714
Kjøbenhavn den 17. febr. 1714*

Forbudene mod at lade breve forsende med andre end postbudene stod i en jævn strøm i Gyldenløves periode, og det ændrede sig ikke efter statsovertagelsen i 1711. Denne plakat modtog bystyret i Odense i 1714, og den blev læst op såvel i rådstuen som ved hyltinget. Derimod bærer dette eksempel ikke præg af at have været opslået på »Kirkedørene og de publicque Stæder«.

afstande, som dækkedes af samme bud, overtalte ham til at medtage brevet »udenoms« og for en passende drikkeskilling. At metoden imidlertid var udbredt, tilkendegiver Dorothea Krag ved i instruktionen at omtale den i følgende paragraf:

»Og som det hidindtil ofte er befundet, at der er kommet løse breve i postsækken, hvormed ej er fulgt noget karte, ej heller på brevene tegnede, fra hvad sted de er sendt, hvorover postamtet ej alene lider stor afgang og skade, men godtfolks magtpåliggende breve endog urigtig bliver befordrede, ja vel og ganske borte, så har postmesteren, om han herefter slige løse breve måtte fornemme, dem straks her til Københavns postkontor at hidsende, på det der kan efterforskes, fra hvad sted de er kommet, at de skyldige for slig urigtighed og underslæb tilbørligt kan blive anset og straffet«.

De bedragerier, som beskæftigede ledelsen mest, var dog dem, der skyldtes regeringens og embedsmændenes portofrihed. Under Moths og Dorothea Krags bestyrelse var de tider forlængst forbi, da de privilegeredes antal kunne opregnes i en bestalling; nu – i 1705 – måtte listen over dem medfølge som et særskilt bilag til instruktionen. Allerede Klingenberg havde måttet lide den tort, at kongen udvidede kredsen, formodentlig uden at spørge om lov, og netop derfor kunne Frederik 3. ikke føle sig tilskyndet til i stedet for den faste modydelse at vælge Klingebergs alternativ i 1653. Ved en kontant afregning ved årets slutning ville det blive pinlig klart, at regeringens brug af retten til at sende breve gratis var stadigt stigende, og at kompensationen i form af havre til hestene efterhånden blev mindre værd. Hvor længe Klingenberg i øvrigt modtog den, ved vi ikke, men hans efterfølgere fik i hvert fald ingen tilsvarende løfter.³

Baggrunden for disse pålæg var naturligvis væksten i antallet af regeringskontorer og embedsmænd efter enevældens indførelse, og mere end det: det var bureaukratiets vækst, som ikke er helt det samme. For ikke blot fik flere mennesker deres udkomme ved at administrere undersåtterne, det nye styre havde også et næsten ubegrænset behov for at blande sig i alt, hvad samme foretog sig, og en umættelig nysgerrighed efter at vide, hvad der skete uden for Slotsholmen. Amtmænd, biskopper, præster og den såkaldte generalprokurør fik ordre om at indberette alt, hvad der kunne tænkes at interessere kongen, om vejenes og broernes tilstand, om kirkernes vedligeholdelse, embedsmændenes forsømmelser etc. samt, ikke at forglemme, om tilløb til anslag mod den enevældige majestæt. Denne »inkvisitionsvirksomhed« – Edvard Holms træfsikre karakteristik – fulgtes for eksempel også op af det i 1704 genoprettede kommercekollegium, som forlangte – og fik – ugentlige lister fra købstæderne over ud- og indpasserede skibe og kvartalsvise vareekstrakter. Foruden svar på forespørgsler om antallet af kræmmere, om hvor mange håndværkere der var i byen, og om hvilke privilegier de havde.⁴ Kulminationen, det generelle påbud til postmestrene som informationsvæsenets nøglepersoner om at indberette nyt af betydning på egnen, følger dog først i næste periode.

Ikke alle de underordnede embedsmænd nød godt af portofriheden, men de ønskede selvsagt alle at få den, uanset hvor små deres portoudgifter var. I en typisk sag herom fra Randers, hvor den lokale amtsforvalter i 1704 havde forlangt frihed for hele sin embedskorrespondance og ikke blot brevene til den centrale forvaltning, udtalte stedets postmester, at det omstridte beløb højst udgjorde 5-6 rigsdaler. Amtsförvalteren mente imidlertid ikke, at

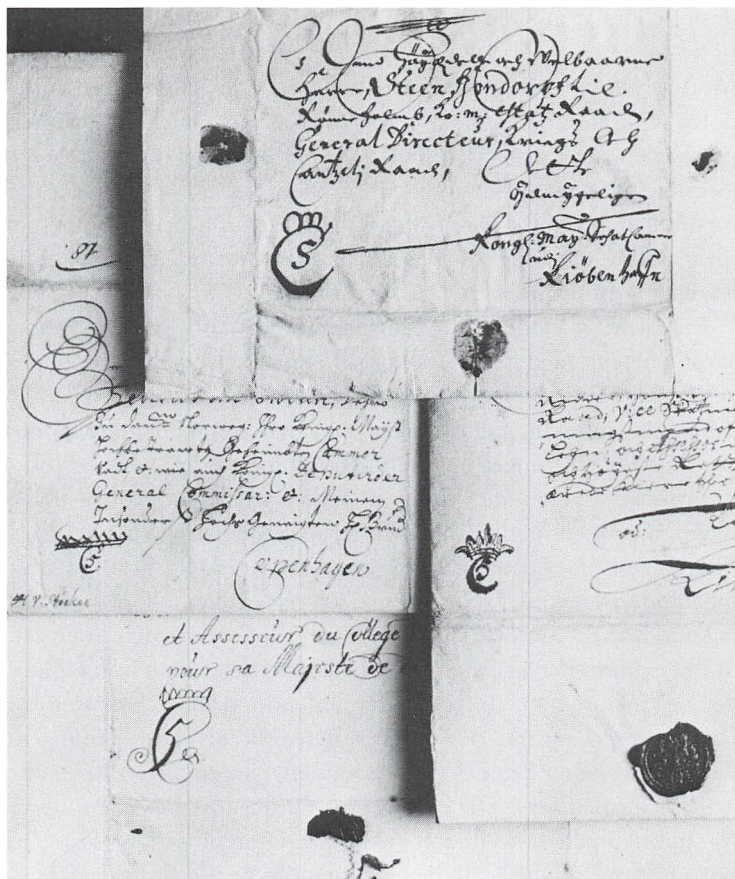
Tilsyneladende fra begyndelsen af 1670'erne bredte den skik sig, at de kongelige fribreve blev forsynet med majestæters monogram i en mere eller mindre autoriseret udformning på brevforsiden. Hvem, der fandt på det, vides ikke, men for postmestrene har det været praktisk straks at kunne udskille de forsendelser, der var fritaget for porto. Christian 5.s initialer ses her på 4 breve:

Fra amtskriver Oluf Nielsen, Randers 10. juni 1675, til rentemester Steen Hohendorff.

Fra ubekendt, Ålborg 5. december 1677, til rentemester Henrik v. Stöcken.

Fra stiftamtmand Erik Rosenkrantz, Århus 13. april 1678, til skatmester Holger Vind.

Fra Steen Hohendorff, København 9. januar 1675, til Henrik v. Stöcken.



fru Gyldenløves »benådning« strakte sig videre, »end at de breve, som til Hans Majestæts tjeneste forretning af amts- og andre betjente uomgængelig må skrives, jo bør være fri, thi kongens løn er vel god, men ringe ...«. Dorothea Krag fandt derimod, at hvis sådanne betjente skulle have portofrihed, ville det få omfattende følger, »da postridtet fra Haderslev til Skagen umuligt af den halve snes købmandsbreve, som hver postdag kommer, underholdes kunne«.

Hun skal sikkert medgives, at den betalte embedskorrespondance udgjorde en væsentlig del af postmængden, men humlen ved sagen – som ingen af de involverede omtalte – var de misbrug, som alle disse betjente kunne forventes at gøre sig skyldige i. Ikke blot kunne de få deres private breve befordret under dække af portofriheden, de kunne også lade venner og bekendte deltage i besvigelserne. Omfanget heraf lader sig ikke bedømme, men Dorothea Krag betragtede det med så stor alvor, at hun i de tidligere

omtalte forslag til Gehejmekonseillet fra 1703 erklærede sig parat til at gå ind på helt nye betingelser, de eneste virkeligt effektive. Mod at alle de, »som har deres breve fri«, for eftertiden betalte porto, ville hun betale dem »i det sted en vis sum penge årligt af postamtet«. Det dristige tilbud trak hun dog året efter tilbage og foreslog i stedet ansættelsen af en »post-fiskal« – formodentlig med ret til at åbne og kontrollere indholdet af fribreve – men det blev afslået. Det blev forbeholdt en sen eftertid at (gen-)finde løsningen på problemet.

En form for underslæb, som endelig fortjener omtale, havde sammenhæng med den – i og for sig bemærkelsesværdige – service der blev ydet forretningskorrespondancen. Som nævnt kunne det volde vanskelighed at trække et skarpt skel mellem, hvad der var »veksler, regninger og dokumenter«, og så det øvrige. Moths forordning, der havde indført den nedsatte takst, ydede ingen hjælp, men igen sendte Dorothea Krag postmestrene nogle anvisninger, som imidlertid stillede dem i en vanskelig position over for kunderne. Skulle disse »vægre sig ved at betale for så mange enkelte breve, som postmesteren fordrer for, under den prætekst, at i konvolutten eller paketten ej befindes breve, men kun regninger og dokumenter, da bør vedkommende at åbne kuverten for postmesteren, og når det da efter deres foregivende befindes at være dokumenter, betales ej mere end efter vægten efter bemeldte artikels formelding«. Det er ikke svært at forudse hvilke protester fra publikum, der kunne fremkomme efter et sådant krav fra postmestrene. Hvad hjalp det så, at kunderne i forordningen havde fået pålæg om at »beegne postmestrene og deres betjente med tilbørlig *civilité* og høflighed«?

De uundgåelige uoverenstemmelser om fortolkningen blev bragt til tops – dvs. til kancelliets og kommercekollegiets afgørelse – i 1710, da de københavnske købmænd rottede sig sammen og beskyldte postmestrene for at forlange for meget i porto.⁵ Der var elementer af det traditionelle klagepunkt om oprækkeri i kritikken, men den drejede sig i sidste ende om »tryksagstaksten«. Som Dorothea Krag så på sagen, var problemet i virkeligheden, at den nedsatte sats var for lav, og deri havde hun uden tvivl ret. Hun medsendte »en liden pakette« bestående af 10 enkelte breve, hver på 1/4 ark, og denne vejede ifølge hende kun 2 lod – og det forekommer troværdigt. Forsendt hver for sig ville brevene koste 120 skilling til Hamburg, men når købmændene påstod dem betalt efter vægten, indbragte paketten kun 24 skilling. »Hvilket er en meget stor forskel«, konstaterede hun, og når så købmændene for at undgå at skulle imødekomme postmesterens krav om åbning i hans nærvær sendte »en uforstandig dreng eller pige« på posthu-

set med de forseglede breve, blev fristelsen til at snyde for stor. Endelig hed det, at »der er dem iblandt, som i et ganske år ej har fået 1 a 2 breve, medmindre de må have fået dem under deres kammeraters kuverter, som nu så brugeligt er«. Alene en bedre balance i takstsystemet ville fjerne tilskyndelsen og gøre det mindre interessant at diskutere, om for eksempel »dobbelte kopier« var breve eller dokumenter.

Portoindtægterne

At »fru Krag« – som Fritz Olsen hævder – i denne sag alene havde »fortolket postfordningens bestemmelser til sin egen fordel«, er næppe helt retfærdigt. Men naturligvis løb alle trådene fra de her omtalte portodiskussioner sammen i hendes og forgængernes postkasse. De gentagne understregninger af eneretten, det »kongelige regale«, misbrugene af fribrevsordningen og de sammenpakkede brevbundter – i sidste instans var det hele et spørgsmål om at tilvejebringe det størst mulige overskud. Antydninger af dets størrelse i sidste halvdel af 1600-tallet er tidligere givet, men først fra 1704 får vi ved et heldigt tilfælde indblik i de private administratorers regnskaber og tillige tal i hænde, som alene på grund af deres skæve størrelser kan antages at være pålidelige. De findes i en anonym 1700-tals historikers efterladte materiale, og han havde dem fra Christian Erlund (tabel 6).

Tabel 6: Regnskab for postvæsenet 1. januar 1704 – 24. september 1711

Beløb i rigsdaler	Indtægt	Udgift	Overskud
1704	30.640	8.028	22.612
1705	32.680	9.394	23.286
1706	35.085	9.979	25.106
1707	35.277	10.150	25.127
1708	34.943	10.537	24.406
1709	36.519	11.126	25.393
1710	41.695	11.485	30.210
1711 (del)	29.758	8.805	20.953
I alt	276.599	79.507	197.092

Dorothea Krags indtægter, udgifter »til postmestrenes løn, ridlene, transporterne etc.« og overskuddet fra begyndelsen af 1704 til staten tog over i slutningen af 1711. Sammentællingen passer ikke helt, da skillingsbeløbene er udeladt.

Bag om disse tal er det vanskeligt at komme. Det ses umiddelbart, at de ekspederede postmængder – udover fribrevene – må have været betydelige, men hvor mange breve postbudene fik mellem hænderne, savner vi enhver oplysning om. Men de var

altså, selv efter fradrag af driftsudgifterne, tilstrækkelige til at sikre Dorothea Krag et overskud på rundt regnet 200.000 rigsdaler i de otte år, hun var i besiddelse af postvæsenet. Hvor meget det adskilte sig fra de foregående års »beholdning«, ved vi ikke, og tilsvarende er det uvist, om Frederik 4. kunne skaffe sig underretning om de nøjagtige talstørrelser, men det er ikke sært, at det blotte rygte om sådanne driftsresultater kunne få hans tænder til at løbe i vand. At rygterne – i hvert fald på et lidt senere tidspunkt – faktisk var i omløb, dokumenteres af et brev fra en så »fjern« person som amtmanden i Ålborg, der i juni 1711 véd at fortælle, at »postvæsenet indbragte fru Gyldenløve 18.000 rigsdaler årligt«. I underkanten, men ikke helt ved siden af.⁶

Tabellens midterste kolonne viser udgifterne »til postmestrenes løn, ridtene, transporterne etc.«. Mens de forbløffende forskelle fra år til år ikke lader sig forklare, er vore muligheder bedre for at uddybe, hvordan beløbene er sammensat. Ifølge den omtalte 1711-opgørelse bestod godt en tredjedel af udgifterne af lønninger og kontorhold, omkring en sjettedel var »procenter« af indtægterne, som imidlertid kun tre postmestre fik andel i (bl.a. den omtalte i Helsingør), og resten, dvs. den sidste halvdel, var egentlige transportudgifter. Disse foreløbige oplysninger blot som introduktion til næste kapitel.



De farvelagte tegninger her og på side 328-29 har deres egen historie, som ikke hidtil har været kendt, skønt ophavsmanden forlængst er identificeret. Christian Herman Helverskov (1655-1733) trak sig i 1701 tilbage fra hvervet som landsdommer på Lolland-Falster og helligede sig driften af sit gods Irup syd for Thisted. Her nedskrev han de følgende år i fem tykke bøger, som han kaldte »En samling stykker til at more sig over«, alt, hvad han kunne få fingre i af trykte og utrykte beretninger, bl.a. aviser. Særlig værdifuld er samlingen, fordi han forsynede bindene med et væld af tegninger, til dels efter forlæggene i de afskrevne beretninger, og derpå farvelagde han dem i undertiden vel krasse kulører. Da han i

Postruter og personale

Flagskibet i Dorothea Krag's virksomhed var som hidtil den ridende post fra København til Hamburg. Og det var uden sammenligning også den dyreste rute at opretholde. I 1711 kostede driften hende og – for de sidste måneders vedkommende – staten knap 7.500 rigsdaler, godt to tredjedele af årets samlede udgifter til postridt og personale. Under disse omstændigheder er det ikke forbavsende, at ruten var rigets mest udviklede og formodentlig bedst fungerende; vel skulle posten over hele Danmark gerne frem til tiden, men intet andet sted var forskrifterne endnu så detaljerede og kontrollen så skrap som for ridtene hen over Sjælland og Fyn og ned gennem Sønderjylland og hertugdømmerne. Lad os følge postillonerne et stykke ad vejen.

På Københavns hovedpostkontor havde forvalterne lukket for modtagelse af breve klokken 18 tirsdag og lørdag hele året igennem.⁷ Det gav dem to timer om vinteren og tre om sommeren til at afslutte bogføringen, færdigsortere brevene og udarbejde de medfølgende karter. Brevstakkene til rutens forskellige byer blev sammenbundet og puttet i hver sin skindpose sammen med pågældende bys karte og det hele pakket ned i felleisen, den specialfremstillede lædersæk, der var formet, så den bekvemt kunne lægges hen over hestens kryds lige bag sadlen. Samme ridedyr stod parat, når postillonen indfandt sig, fik sin timeseddel – eller postmemorialen, som den nu kaldtes – påtegnet og steg op. Klokken var nu 20 eller 21, alt efter årstiden, og når lyden af Vor Frue kirkes klokkeslag var døet hen, var postillonen væk og posten på vej. Hurtigt skulle det gå, for »hvad heller det er vinter eller sommer, nat eller dag, ond eller god vej«, havde han kun tre kvarter til rådighed for hver mil. Den røde kappe slagrede i vinden, så foret lyste gult, sølvskiltet med kongens monogram fangede skæret fra de andre trafikanters lygter og identificerede rytteren, og når Roskilde kro uden for Glostrup var i sigte, gjaldede posthornet.

Her, temmelig nøje to mil fra hovedstaden, havde postillonnens overordnede etableret rutens første skiftested og mod passende betaling til kromanden sikret sig, at en ny hest stod parat. Pålægget lød på, at »posthestene såvel i byerne som undervejs skal altid imod postens ankomst i god tid være opsadlet, og om det er om natten eller morgen og aften skal der altid være folk til stede hos

december 1707 og januar 1708 fik fat i nogle tryksager med de velkendte træsnit af postryttere, aftegnede han også dem, som derfor antagelig er samtidige med de tekster, de illustrerer, men farverne er hans egne. Den her viste postrytter i blåt med rød kappe og posthorn er en vignet til beretningen om den svenske konge, Karl 11. s. troløvelse med prinsesse Ulrika Eleonora af Danmark i 1675. Tegningen findes i hans bind 3 på fol. 27; de næste to indsatte han på fol. 29 og 31.

posthestene med lygte og lys, så at postsækken uden videre omsadling straks kan bindes på den friske hest og dermed uden allermindste ophold videre befordres«. Næste stop var posthuset i Roskilde by, hvor postillonen fik et kvarters tid at hvile sig i, eller – hvis han afløstes af en ny mand – denne da stod parat. Imens åbnede postmesteren felleisen og fiskede poserne op. Den til Roskilde – med brevene til biruternes byer inden i? – beholdt han, og i de andre indlagde han de breve, han havde til de næste byer. Igen blev poserne bundet til og lagt i sækken, og postmemorialen fik sin behørig påtegning. Med kurs mod skiftestedet i Tåstrup, to mil fremme ad landevejen mod Ringsted, begav postillonen sig ud i mørket.

Ved sommertide var klokken nu cirka et kvarter over midnat, og om vinteren godt 23.15, hvis ideen med at starte tidligere fra København i øvrigt har været den, at man på denne årstid fik en ekstra time at løbe på. Sådanne usikkerhedsmomenter gør det vanskeligt at angive tidspunkterne for de følgende skift. Postmestrene bandt sig nok til at gennemføre ridtene inden for en vis tid – f.eks. 4½ time fra Ringsted til Korsør og 6 timer tværs over Fyn – og vel tolereredes overskridelser ikke; havde postillonen ingen større talegaver, kostede hvert kvarters forsinkelse postkontrahtenten en bøde på 4 rigsdaler til Dorothea Krag's postkasse – just derfor forhøret efter Rasmus Olsens fynske vildfarelse (se side 50). Men på grund af tilføjelsen i kontrakten, »den tid uberegnet, som efter postmemorialens udvisning til postens ekspedition er givet«, bliver gættene mere og mere upræcise, efterhånden som etaperne tilbagelagdes. Vi savner i høj grad det ene eksemplar af denne postmemorial, der kunne have oplyst klokkeslettene.

Det tør dog formodes, at sidste sjællandske postillon normalt ankom til Korsør næste morgen ved halvnitiden, men så mødtes posten af den forhindring, der kunne vælte hele tidsplanen. Storebælt. Den lokale kontrahent skulle »altid ved nat og dag anvende sin yderste flid og med hans skibsfolk stedse have slittig og god tilsyn at intet vorder forsømt, såsom aldeles ingen undskyldning (om posten bliver opholdt) skal eller må antages uden Guds strenge vejr og storm«. Men garantere en vis overfartstid kunne han ikke. Heller ikke, selvom postjagten var vel vedligeholdt, den erfarne skipper altid ædru og det fornødne antal matroser »til postjagten at regere« til stede. Der var alt for mange usikkerhedsmomenter til stede, skønt kontrakten dog imødeså de mere forudsigelige. Jagten havde for eksempel altid en båd på slæb, og fire af matroserne var tillige »dygtige rorskarle«, som om bord i den kunne befordre postsækken videre »både i stille vejrlig og ved kontrær vind«. Forhindrede lavvande i Nyborg havn jagten at

løbe helt ind, kontaktede mandskabet en postrytter, som skulle »oppasser fra Knudshoved til Skabohuse«, hente sækken i land og bringe den til Nyborg. Vi mødte tidligere denne postrytter i omtalen af porten og leddene på vejen fra Slipshavn, hvor båden i disse tilfælde normalt lagde ind.

Og endelig, »når hård vinter indfalder, så at postsækken formelst is med postjagten ej kan overføres«, skulle kontrahenten »den på egen bekostning med dygtige rorsfolk og både uden al ophold, så vidt muligt er, transportere og befordre«. Disse isbåds-transporter var både kostbare og risikable. Færgemændene i Nyborg meddelte i 1718 at »der må undertiden 10 a 12 personer til at slæbe en båd over isen til Korsør, og det endda med livsfare, og [de] kan ikke komme tilbage igen i 5 og 6, ja flere dage, så man undertiden må betale for sådan en båd 16, 20 til 24 rigsdaler«. Ingen har mere end de to, der havde undertegnet kontrakterne om postsækkens overførsel, håbet på milde vintre. I øvrigt var heller ikke overfarterne på venligere årstider altid ufarlige. Blandt talrige beretninger herom bør én fremhæves, om hvilken vi dog ikke ved stort mere, end at den implicerede postjagt – *Jægeren af Nyborg* – stødte på grund ved Sprogø den 2. maj 1677. Den blev svært skadet, men »fast imod al menneskelig forstand« reddet, og i taknemmelighed herover oprettede rederne året efter et legat til »en eller flere fattige disciple« i Nyborg latinskole. De skulle i al fremtid nyde en tiendedel af, hvad jagten optjente – altså en beskedent start på anvendelsen af postoverskuddet til sociale formål!⁸

I 1711 var denne jagt kasseret, og i begge fæргеbyer var ejerne nye. Fra Korsør kom postsækken til Fyn med den lokale postmesters 28 år gamle jagt *Fortun* – afløseren for Klingenbergers fartøj, der ganske enkelt hed *Postjagten* – og i Nyborg lå Søren Poulsens næsten nye postjagt *Danneschiold* parat til at gå den anden vej.⁹ Skønt de to kontrahenter som nævnt ikke kunne garantere overførslen inden for en forud afmålt tid, har der dog eksisteret en norm, som vi blot ikke kender. Postsedlen fra 1660'erne angav den til 6 timer, og ved en senere lejlighed oplyses det, at tidsrammen var nedsat til 5. I hvert fald var det normalt blevet eftermiddag, når postillonen forlod Nyborg.

Den videre færd byder ikke på nyt. Hestene skiftedes fortsat for hver anden mil undtagen på et par etaper i Slesvig, hvor man synes at have accepteret en distance på tre mil. Færgesoverfarten Assens-Årøsund lignede også i de fleste henseender den over Storbælt; jagterne – hvoraf én hed *Dragen* – var måske mindre, og mens Korsør og Nyborg ved nattetid kunne vise vej ved at tænde fyrene på Halsskov og Knudshoved, kneb det med at holde fyret

på Båge i stand. Overfartstiden, som i 1660'rne beregnedes til 3 timer, blev nu angivet til 2½ time. Og så, mange skift og ømme bagdele senere, nåedes rejsens endemål, Hamburg. Men hvornår?

Den nedre grænse

Den ridende post til Hamburg havde efter alt at dømme gennemgået en væsentlig teknisk udvikling siden etableringen i 1653. Vi kan ganske vist ikke følge den i alle detaljer, men nogle holdpunkter har vi dog. Det fremgik af beskrivelsen i kapitlet om Klingenberg's nye postvæsen, at han i 1660'rne havde ansat postmestre i samtlige byer på ruten med undtagelse af Altona (udover Helsingør, som indgik i den svenske specifikation, fandtes der 16 købstæder på strækningen fra København til Hamburg; Altona blev købstad i 1664). Desuden var der mindst fire eller snarere seks postilloner, som med en gennemsnitsfart af under en mil i timen – idet ekspeditionen hos postmestrene var inkluderet i den foreskrevne tidsramme – skulle kunne tilbagelægge turen på 63 timer. Hvor ofte de skulle skifte hest, fremgik derimod ikke, men da Gyldenløve tog over, var hver etape som tidligere nævnt fastlagt til fire mil, idet man helt synes at have glemt et pålæg til Klingenberg fra 1683 om at reducere distancerne.¹⁰ Det er de to sidste faktorer, antallet af postilloner og skiftsteder, der har størst betydning. De behøver ikke at følges ad og gjorde det vist heller ikke. Det tredje moment, ridehastigheden, kunne nok forøges en smule, men med 1694-forordningens trekvarte mil i timen



Helverskøvs gule rytter med blå bukser og brevet i hånden genkendes fra træsnittet side 425, men igen er farverne hans egne. Den fandtes næppe på selve den beretning, den illustrerer – en historie om en svensk sammensværgelse fra 1651 – men kan være fra en samtidig avis. Rytteren er tegnet og farvelagt i julen 1707.

Chr. Helverskov mente åbenbart i januar 1708, at da han nu havde gengivet to postryttere, skulle han også have et fodbud med. Hvorvidt den efterfølgende beretning fra Helsingør 1698 om et kongelige besøg på den anden side af sundet havde fundet vej til en avis med titelvignet, eller om Helverskov hentede tegningen andetsteds, vides ikke, men billedet kunne godt forestille et gående bud på Helsingørruten. For de to rytteres vedkommende kan det imidlertid konstateres, at enten kendte tegneren ikke det forholdsvis nye »uniformsreglement« (se side 357ff), eller også er det hele farvevalg fri fantasi.



var grænsen ved at være nået. Og da pauserne nu blev lagt oveni, var fremskridtet på dette punkt ikke stort.

Hvad ridtenes længde pr. hest angår, skete den afgørende forbedring i 1690'erne. Forordningen havde kun tilholdt direktionen – dvs. Moth selv – at »drage tilbørlig omsorg for, at på alle steder, hvor det gøres fornøden, dygtige postilloner med gode og friske heste kan være i beredskab«, men allerede i kontrakten fra 1695 forpligtede han sig til at skifte heste for hver anden mil. Såfremt han straks har levet op til dette, skulle der fra da af have været brugt 27 heste på ruten, 7 på Sjælland, 4 på Fyn og 16 i Jylland og hertugdømmerne. Da byerne imidlertid ikke i sidstnævnte landsdel er placeret så smukt som på øerne, måtte man som nævnt acceptere nogle få ridt på 3 mil. Svenske fortegnelser, udarbejdet i anledning af deres evige bestræbelser på at bringe deres rute på højde med den danske, dokumenterer, at allerede i 1699 var de 13 skiftsteder mellem Hamburg og Årøsund etableret, som bestod perioden ud. Derimod synes man ikke to år tidligere at være nået op på mere end 6 heste på Sjælland og Fyn, dvs. en for ca. hver fjerde mil.¹¹

For Dorothea Krag var grænsen på de to mil for hver hest af så afgørende betydning, at hun i tilfælde af forsømmelser truede med bøder, som forekommer urealistisk høje. Postmester Bolt i Odense advarede om, at »skulle det befindes, at hans postilloner fører postsækken fra Nyborg og til Odense eller fra Odense og til Assens frem eller tilbage med én hest, og ej imellem stederne ... gør omveksling med friske heste, da skal postmester Bolt for hver

11-6-8

N^o 5

Paa Gunders Høje Raadets og Jørgen Raadets Paa Drottera
 Gulden Loves Wagnen og Offers Gunders Raadets Befaling
 Gifvendes de indrapførte om Post forsvarets Befordring
 igennem Høje Raadets 1^{de} Jan. 1704: at regn med det
 mest i Odense og i Søen Bøtt gieldt Offers Befordring
 Contract:

1.
 Det Post Mesteren Bøtt sig antager, som Løst
 og indrapført saa mange Offers Postilloner og Post
 med deres Forskjellige Inddrøining, Anmelde, Jærter, Red,
 Kjørelapper, Rabutter med gieldt indrapførte samlet
 Skatte og Redere, som de Postens Befordring igennem,
 om de Høje Raadets og Offers Loves og til Bøtt Offers
 sindt husefølgende artikels Befordring som det gieldt

2.
 Det Post Mesteren Bøtt naar pliedig at for
 skatte Post Jærter igennem Høje Raadets og Offers
 Loves, ind sidt til Bøtt som Offers Post Mester,
 videns indværing til Postens expedition ra gifvendes
 de forløpne med Post Mester Bøtt var for i Høje
 altid skal Jærter om Loves Post de ofværelse
 Anmelde om indværing Odense og Høje Raadets
 og om indværing Høje Raadets og Offers

17/12 1704

Den ældste bevarede kontrakt om udførelsen af de såkaldte postridt blev underskrevet i Odense 13. december 1704 af den lokale postmester, som dermed kunne bruge betegnelsen kontrahent om sin egen person; heller ikke her og i de følgende bind kan dette tekniske udtryk undgås. Kontrahenten bandt sig til at befordre postsækken med en vis hastighed, og det understreges tillige, at de postilloner, han ansatte, skulle være behørigt uniformerede. Færgeejere, som indgik kontrakt om postens overførsel til søs, kaldtes naturligvis også kontrahenter.

gang sligt sker have forbrudt til postkassen tyve rigsdaler«. Vel kendes ingen eksempler på, at bøder blev afkrævet, hverken for denne forseelse eller for tidsoverskridelser, men mon han alligevel herefter turde undlade at holde heste i beredskab på de fem skiftesteder? Årsagen til befalingen var naturligvis den, at dyrene ikke skønnedes at kunne klare mere end to mil med den optimale fart, og det lyder rimeligt. Omvendt var der sandsynligvis ingen større gevinster at hente i en ny forøgelse af antallet; nogen tid brugte rytterne trods alt på skiftstederne.

Om antallet af postilloner på ruten ved vi så at sige intet. Det er nævnt, at Klingenberg uden tvivl fra starten overlod en del af de nye postmestre – næppe dem alle – at organisere postridtene på hver sin delstrækning. Hvis de har fået forskrifter om, hvor mange ryttere de skulle holde, kender vi dem ikke, men ud fra timesedlen at dømme har de nok kun skullet garantere tidsrammen. Senest i begyndelsen af Gyldenløveperioden havde disse aftaler fået form af kontrakter, hvorefter postmestrene for et forud

*Tabel 7a: Postkontrahenter og driftsudgifter i 1711,
København-Hamburg*

Postridt	Længde mil'	Kontrahent bopæl	Betaling rigsdaler
1 København-Ringsted	8	Roskilde	(500) ²
2 Ringsted-Korsør	6	Slagelse	400
3 Nyborg-Assens	9	Odense	460
4 Årøund-Flensborg	9	Haderslev	466 $\frac{2}{3}$
5 Flensborg-Slesvig	4 $\frac{1}{2}$	Flensborg	(66 $\frac{2}{3}$) ³
6 Slesvig-Rendsborg	3 $\frac{1}{2}$	Slesvig	– ³
7 Rendsborg-Itzehoe	7	Rendsborg	295
8 Itzehoe-Hamburg	7	Pinneberg	500
I alt	54		(2.688 $\frac{2}{3}$)
Transport Storebælt		Korsør/Nyborg	820
Transport Lillebælt		Assens/Årøund	200
Samlede transportudgifter			(3.708 $\frac{2}{3}$)
Lønninger til 16 postmestre ⁴			(2.500)
Øvrige personaleudgifter ⁵			1.260
Hamburgrutens driftsudgifter		ca.	7.468 $\frac{2}{3}$

1. Etapernes længde er angivet efter Ole Rømers kort, selv regnede postdirektionen med 8 mil over Fyn og 3 for ridt 6.
2. Forholdsmæssig andel af de 800 rd., som betales for dette ridt og ruten Roskilde-Helsingør.
3. Kontrahenten i Slesvig bestod selv ridt 6 og ydede tilskud til ridt 5 (jf. teksten). Derudover modtog kontrahenten i Flensborg i løbet af årets sidste 98 dage 17 rigsdaler og 85 skilling fra generalpostamtet (ifølge 1711-opgørelsen).
4. Heraf modtog postmesteren i Hamburg 10% af stedets indtægter, forholdsmæssigt anslået til 590 rd. Det bemærkes, at der i København udbetaltes løn til 2 postmestre, mens Slesvigs alene oppebar stedets portointtægter. Derfor tallet 16 for de 16 postkontorer på ruten.
5. Især kontorholdsudgifterne i København (800 rd.) og lønnen til postskriver Erlund i Hamburg (300 rd.)

fastsat honorar påtog sig at udføre ridtene. Det er igen de svenske observatører, der står for dokumentationen, idet de oplyser, at postmestrene i Korsør og Slagelse (i fællesskab?) modtog 60 rigsdaler pr. mil for strækningen Roskilde-Korsør. Når de desuden mener at vide, at postmestrene garanterede en hastighed på $1\frac{1}{2}$ mil i timen, må det nok tages med et gran salt.¹²

Ved statsovertagelsen i 1711 var hovedruten fordelt på 8 kontrahenter (tabel 7a). Kun tre af de tilhørende kontrakter er bevaret, den fynske af 13. december 1704 og dem for etape 6 og 2 (se tabellen) fra 12. juni 1706 og 2. januar 1708. Ejendommeligt nok bestod der den forskel imellem dem, at mens flertallet fik den nævnte faste betaling – nu o. 57 rigsdaler milen i gennemsnit – havde postmester Hammer i Slesvig kunnet opretholde en særordning, som »til alle tider har været brugt«. Mod at nyde »alle i sit postkontor indløbende reuener ganske frit og uden videre afregning«, påtog han sig dels at udføre ridtet på strækningen Slesvig-Rendsborg på egen bekostning, og dels at medvirke til at underholde Flensborgkollegaens postridt med et beløb på 400 mark lybsk ($133\frac{1}{3}$ rigsdaler). Selv skulle denne postmester indbetale alle sine oppebørsler, men kunne tilsyneladende fratække de udgifter til ridtet, som oversteg 400 mark; i 1711 skønsmæssigt $66\frac{2}{3}$ rigsdaler. Dermed løb de samlede udgifter til postridt op i knap 2700 rigsdaler.

Disse kontrakter og tal besvarer imidlertid ikke i sig selv spørgsmålet om, hvor hyppigt postillonerne udskiftedes. Vi ved fra Fyn, at postmester Otto van Oesede ved sin død i 1674 skyldte penge i løn til tre »sorrige postridere«, og at den ene af dem 13 år senere betegnedes som »den anden postrider«, dvs. udover den, sagen handlede om (se side 391).¹³ Men ved denne lejlighed blev det tillige oplyst, at de begge betjente hele ruten Nyborg-Assens, og det er derfor ikke usandsynligt, at noget lignende gjaldt for de øvrige ridt endnu i 1711, også selvom en tur på 9 mil indebar, at rytteren uden længerevarende pauser sad til hest i 6-7 timer. Dog fremgår det af (ganske vist lidt yngre) oplysninger fra Haderslev, at den stedlige postkontrahent holdt to ryttere på sin etape med omveksling i Haderslev. Men selv her er strækningen Haderslev-Flensborg af betragtelig længde – $7\frac{1}{2}$ mil.

Med en foreskrevet ridehastighed af 4 mil på 3 timer, ca. et kvarters ekspeditionstid på hvert af de 14 mellemliggende posthuse og en anslået sejltid på 5 plus $2\frac{1}{2}$ time, skulle rejsen fra København til Hamburg nu kunne tilbagelægges på cirka $51\frac{1}{2}$ timer. I forhold til kravene i 1660'erne på 63 timer var det ingen ringe forbedring, og man troede vel at mærke, at den var mulig. Umiddelbart efter statsovertagelsen hed det nemlig, at posterne der gik

fra Hamburg tirsdag og fredag klokken 23 skulle være i København torsdag og søndag morgen klokken 2; altså netop 51 timer senere. Dermed skulle sidste postillon på turen den modsatte vej ankomme til Hamburg henholdsvis torsdag og mandag ved midnat, men om han også gjorde det, er en helt anden sag. I 1702 – da rammerne principielt var de samme – tales der i et (ikke realiseret) »projekt vedrørende de ankommende og afgående poster mellem København og Hamburg« om ankomsttiderne »fredag middag« og »tirsdag morgen«, skønt afgangene fra København stadigvæk skete lørdag og tirsdag »aften«. Hvis der med projektet tilsigtedes en forbedring, var målet ikke højt sat.¹⁴

Konklusionen bliver herefter den, at der ved postvæsenets overgang til statsdrift alene kunne være tale om at gøre sit bedste for at få de næsten uundgåelige forsinkelser begrænset. Med de forhåndenværende transportmidler lod det sig ganske enkelt ikke gøre at nedbringe befordringstiden på de 51 timer mærkbart. En forøgelse af antallet af skiftsteder ville som nævnt være af minimal betydning, og i forhold til udgifterne ved en udvidelse af budkorpset var der for lidt at hente ad den vej. Først i begyndelsen af 1800-tallet tillod tidens transporttekniske udvikling en virkelig serviceforbedring, hvad ekspeditionstiden angår. Alt dette er nok værd at bemærke i forbindelse med den relative stilstand, der præger hovedruten i 1700-tallet.

Til bemærkningerne om driftsudgifterne i 1711 skal endelig føjes, at ruten med tillæg af de øvrige transportomkostninger (færger og fyr) og lønnen til postmestre og nogle få andre kom til at stå Dorothea Krag og staten i cirka 7.468 rigsdaler. Det må dog ikke overses, at enkelte udgiftsposter dækker over mere end driften af denne. Københavnernes høje gager og de betydelige kontorholdsudgifter skyldtes som nævnt posthusets centrale administrative funktioner. Hvor der fra købstæderne på ruten udgik side- eller biruter, betjentes disse naturligvis også af den lokale postmester; navnlig den høje løn til Vennighausen i Haderslev – 240 rigsdaler – havde forbindelse med de mange omkarteringer, der fandt sted her. Også Erlunds inspektionsopgaver strakte sig videre end til de her berørte postmestre.

Hamburg agende post

Lørdag aften ved 22-tiden, godt en halv snes kilometer uden for København overhalede postillonen om sommeren en kollega, der ad samme rute var på vej til samme destination, Hamburg. Han hilste uden tvivl, men deres sælles tilknytning til postvæsenet var

ikke af en art, så de nødvendigvis kendte hinanden. Hvor postillo-
nen var redet ud fra Københavns postkontor – hvor det så end lå
– havde kollegaen, messengereren, læsset sit gods på en vogn fra de
hamburger agende posters fælles kontor i Østergade 28, ladet
vognmanden spænde for og var kørt bort, formodentlig uden at
have haft kontakt med hovedstadens postmestre.¹⁵ Han og de tre
andre messengerer på ruten havde nok fået deres bestalling af
postdirektionen, men der er ved denne tid ingen antydninger af,
at de aflagde regnskaber, betalte afgifter eller modtog løn for
tjenesten. Over for publikum fungerede de altså som et halvof-
fentligt fragtmandsfirma, som befordrede gods og passagerer mod
en betaling, der var – delvis – foreskrevet ved lov.

Messengereren havde ikke samme hast som de ridende bude.
Efter den ene ugentlige afgang fra København lørdag klokken 20
og om vinteren allerede klokken 17 forventedes de først at ankom-
me til Hamburg torsdag morgen – »om vinteren om fredagen i
det allerseneste« – dvs. 4½-6 dage senere. Næste lørdag til de
samme tider gik turen den modsatte vej, og derefter holdt den
pågældende agepost 14 dages pause, idet de fire mænd havde
hver 13 ture om året. Pausen kunne vel også være tiltrængt, for de
har næppe kunnet undgå at skulle køre om natten. Fratrækkes
tiden over bælteerne og til omvekslinger af hesteforspand i hver
købstad har de haft 90-100 timer til rådighed på landevejene eller
knap et par timer for hver mil. Det gav ikke tid for megen mere
nattesøvn end den, messengereren – og eventuelle passagerer –
kunne snyde sig til, mens kusken holdt den skrumplende vogn på
kursen.

Man kunne undre sig over, hvad han egentlig var med for?
Forklaringen er naturligvis, at han tog vare på forsendelserne,
specielt mellem København og Hamburg, og det var også med
henblik herpå, ruten var indrettet – eller snarere, blev opretholdt.
De lokale transporter kunne vognmændene selv besørge, men da
ageposten nu engang skulle gennem købstæderne af hensyn til
vognskifterne, synes man med tiden at have lagt stadig større
vægt på ekspeditionerne også til de mellemliggende steder. Hvor
man muligvis i 1650'erne valgte alternativer til ruten over Fyn,
for eksempel over Lolland og Fehmarn eller Lübeck, følte messa-
gererne sig nu bundet af de ugentlige henvendelser hos deres
»kommissionærer« i byerne. Det kunne være en lokal postmester
med flair for bensamleri – Thomas Iversen Carl i Assens var
f.eks. både færgemand, gæstgiver, vognmand og postmester –
men nok så tit var det byens eneste eller største værtshusholder. I
Haderslev tog man selvsagt imod i »Hamburger-Herberge«, og i

Odense holdt byfoged Laurids Høj i 1690 »et frit herberghus for de kgl. farende poster samt deres medfølgende [passagerer]«.

Denne byrde, som han på amtmandens anmodning »påtog sig« efter en professionel gæstgiver, der netop var død, ønskede han nu lettet ved at søge kancelliet om tilladelse til desuden at måtte beværte »alle fornemme adelige og uadelige personer, som rejser herigennem«. Borgmestre og rådmænd blev i den anledning bedt om en udtalelse, men, tilføjede oversekretær Moth, »hvad de agende poster angår, så har magistraten ej fornøden at melde noget om dem i deres allerunderdanigste erklæring, såsom det dependerer af generalpostdirektøren, som og allerede har befalet posterne at logere hos byfogden«. Bortset fra det nyttige i, at Moth havde et indgående kendskab til, hvad direktøren foretog sig, kom hans velvilje byfoged Høj og messagererne til gode, for kongen bevilgede naturligvis det »ordinære herberg og værtshus med tilhørende logementer og spisning for høje og nedrige stands-personer«. ¹⁶ I øvrigt viser sagen, at messageren tilsyneladende nød gratis forplejning på stedet. Om værten til gengæld for dette og pligten til »at have flittig opsyn med hvis breve og paketter, som kommer i deres huse«, modtog et honorar af ageposterne, eller de alene fik den i forordningen fastslåede frihed for indkvartering og vognægter, vides ikke.

Taksterne for benyttelsen af de agende poster blev fastlagt i forordningen af 1653, og de gentoges omtrent ordret i 1694. Igen lader lovgiverne det være op til personalet selv at udregne priserne for kortere distancer; kun for hele turen København-Hamburg er forskrifterne nogenlunde entydige. For »en rejsende mand« – kvinder rejste åbenbart ikke – med maksimalt 30 pund bagage kostede billetten 13 rigsdaler om sommeren og 15 om vinteren, men i prisen, som i realiteten udelukkede alle andre end det mest velhavende borgerskab fra at rejse på den måde, var inkluderet fuld forplejning med mad og drikke af den standard, »som her i landet brugeligt er«. Overvægtig bagage betaltes særskilt med 12 skillingen pundet, mens den medfølgende »tjener eller dreng« slap med 10 eller 12 rigsdaler ifølge årstiden og uanset vægten. Han måtte selv kun have 15 pund bagage med og skulle »som en tjener spises«. Delikatesserne forbeholdtes dem, der betalte fuld pris.

Almindelige godsforsendelser betaltes efter vægt, 12 skilling pundet af pakker mellem 10 og 80 pund, intet for de efterfølgende 40 pund og 8 skilling af hvert pund for tungere enheder. Den maksimale vægt synes at have været 300 pund, men vognene kunne antagelig medføre det dobbelte. ¹⁷ Var godsmængderne

større, måtte messengereren hyre en eller flere vogne ekstra, og indimellem må folk på ruten derfor have kunnet observere formelige vogntog på hovedlandevejen. For en fuldtlæsset vogn uden passagerer og med mindre pakker ville fragten blive ca. 75 rigsdaler, og det var ikke mere, end at ageposten med forordningen i ryggen kunne forlange voluminøse forsendelser betalt, »som enhver derom med messengereren bedst kan forenes«. Det gjaldt også »fint og dyrebart gods«, mens rede penge – »efter gammel sædvane«, som det hedder i 1653 – kostede »tre ort af hver hundrede«. Hvordan det så end skal forstås. I fald der menes 3 ort af 100 rigsdaler, dvs. $\frac{3}{100}$ procent, gav kongen selv en lille overpris, idet han betalte 1 procent for »det guld fra Altona«, som hvert år fragtedes til København, 16 rigsdaler for 1600 dukater, 20 for 2000, osv. Efter 1685 forvandlede fragten imidlertid til 12 rigsdaler årligt, uanset værdien. Årsagen kan have været den enkle, at beløbet hver gang var det samme, men hvis ikke, er der tale om et enkeltstående bevis for, at kongen gjorde sin nyvundne indflydelse på postvæsenet gældende, hvad denne rute angår.¹⁸

Dens særprægede stilling i forhold til brevposten gav sig ellers mest til kende ved, at postdirektionen efterhånden betragtede den mere som en konkurrent end en del af postsystemet. Mens enretsbestemmelserne i 1653 gik ud på, at »enhver skal være tiltænkt sine breve med ridende post og det agende postbud at fremsende«, lod Christian 5. i 1686 publikum forstå, at ikke alene var de almindelige breve længere undervejs med den agende post – hvad folk måske »ej er vidende om« – men de *skulle* faktisk »i postsækken«. Denne nye fortolkning fandt siden vej til 1694-forordningen, der befaler, at messengererne skulle »strengelig være forbuden nogen breve at føre med sig uden de, som hører til de paketter og varer, som de har at føre«. At de til gengæld fik eneret på befordring af pakker over 50 lod (775 gram) og breve med »penge eller klenodier«, havde dels praktiske og dels sikkerhedsmæssige årsager. (Det bemærkes i øvrigt, at forordningen overser spørgsmålet om, hvad pakker mellem 50 lod og 10 pund skulle koste).

Pointen i fordelingen af opgaver imellem budene er naturligvis, at brevportoen for – de ulovlige – forsendelser med ageposten faldt i messengerernes og ikke Gyldenløves lommer. Alligevel tyder som nævnt intet på, at han eller hans enke gjorde forsøg på at få del i deres overskud, hvad der kunne have reduceret tabene ved at lade publikum vælge frit mellem deres etats to typer postbude. Så vidt nåede man først i 1719. Det forekommer så meget mærkeligere, som ledelsen virkelig interesserede sig for messengerernes ve og vel. I 1703 opnåede Dorothea Krag, at kongen trak et forbud –

det fra 1647? – tilbage og tillod, at afløsere blev indsat, »når de ej selv er friske at rejse«. Hun forsøgte også at hæve standarden på vognene, som stillede til deres rådighed i Haderslev, Flensborg og Rendsborg, idet målet var »sådanne bøndervogne, som de Itzehoer vognmænd betjener posterne med«. ¹⁹

Sideruterne

Af de fire store sideruter, som bestod efter tabet af Skåne, de to jyske, Helsingørruten og den til Lolland, havde nu kun den sidste lighed med den netop omtalte agepost til Hamburg, men der var også væsentlige forskelle. Først og fremmest var den som områdets eneste posttjeneste naturligvis åben for alle arter af forsendelser, og da de lollandske agende poster derfor oppebar »rigtig« brevporto, sørgede i hvert fald postdirektørerne Engberg og Rosenheim for at få del i denne. Ganske vist ikke ved at oppebære indtægterne fra de enkelte byer, som det var normalt for sideruterne, men ved at forlange netop den afgift af messengererne, som strejfedes ovenfor under omtalen af deres kolleger.

Ruten var altså endt som en lidt aparte mellemting, men eftersom hverken udgangspunktet – ansættelsesvilkårene for sideruternes kørende postbude før 1661 – eller detaljerne i den udvikling, som var gået forud, kendes, lader dens særstilling sig kun til dels forklare. Men uanset om budene efter 1653-ordningen »har haft bestillingen i forpagtning« (Fr. Olsen) eller ej, stod Klingenberg efter de gennemgribende forandringer i 1661 i den situation, at Lollandsruten var hans eneste agende post, bortset fra den til Hamburg, som i hvert fald nu fungerede som den beskrevne selvstændige enhed. Da han desuden synes at have mistet retten til at trække på de sjællandske »udlagte« bønders fritransporter og i stedet skulle lade postbudene leje vogne i byerne, var det endnu mere nærliggende at lade de to lollandske postbude få samme status som hamburgerne. Tidsmæssigt har denne sidste forandring måske sammenhæng med, at Køge i 1664 fik sin første postmester, idet henvendelserne hos byens kærner jo ved samme lejlighed blev overflødige. Kun på Falster og Lolland havde visse bønder – mod fritagelse for andet hoveri – og færgemændene fortsat pligt til at befordre postbudene. ²⁰

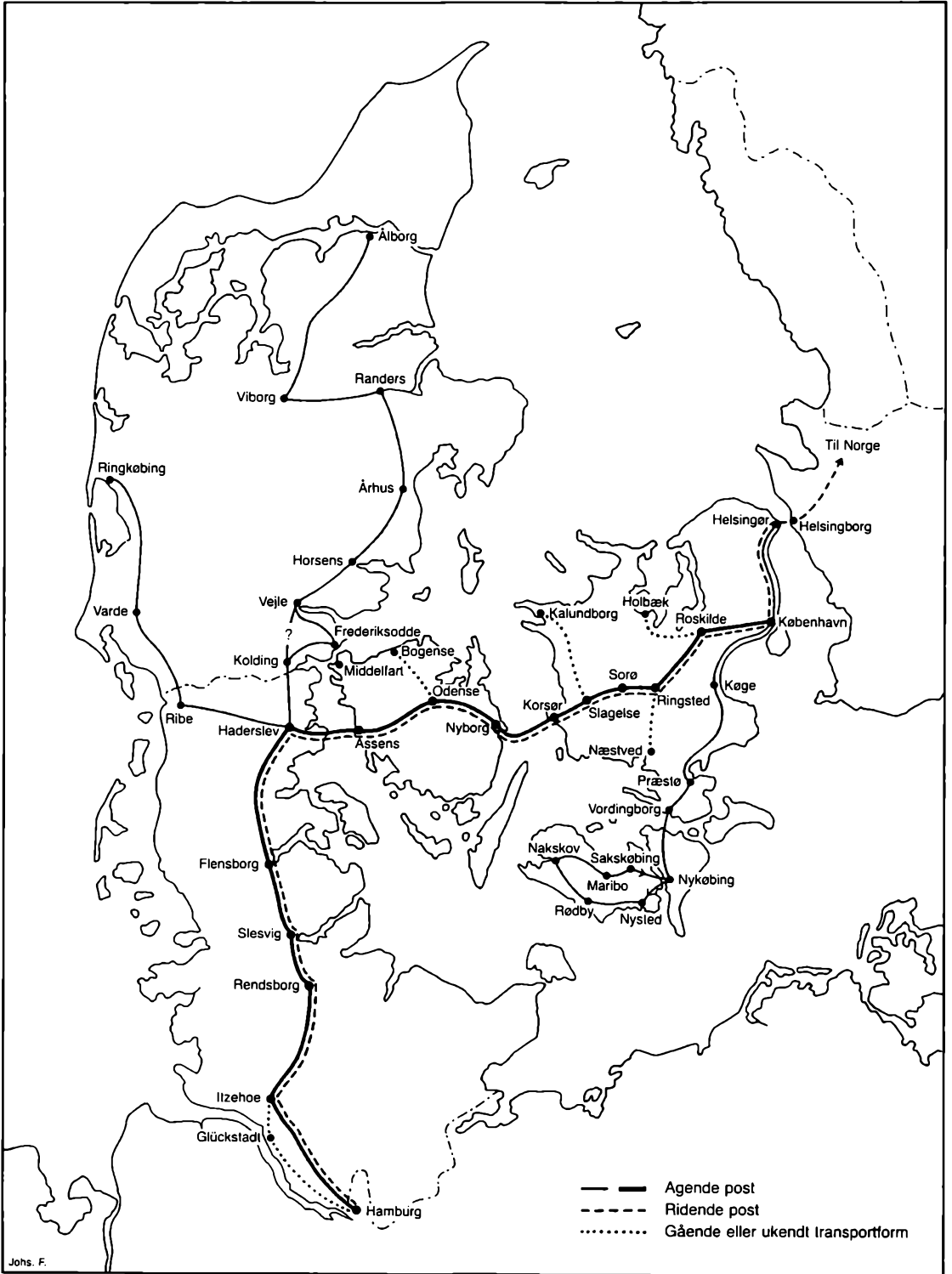
Den ældste kendte kontrakt, som nævner afgiften, blev udfærdiget af Gyldenløves første direktører den 23. januar 1686, men formuleringen, at postbud Hans Olufsen skulle betale 40 rigsdaler om året mod selv at nyde portoen, »som sædvanlig har været«, viser, at ordningen var ældre. Kontrakten gjaldt kun for et år,

men blev forlænget ved påtegninger indtil udgangen af 1688. Skønt det ikke fremgår, om han blev genantaget af de næste direktører, vides det dog, at de holdt fast ved beløbets størrelse perioden ud. På Johan Zellings bestalling fra august 1710 noterede postforvalter Poppe i januar året efter, at han »til det kgl. generalpostkontor« havde betalt sit »kontingent« for 1710 på 40 rigsdaler, og samme beløb optræder i 1711-opgørelsen på indtægtssiden. Udgifter var der ikke, så hverken postmesteren i Køge – stillingen var dog netop da vakant, idet Rasmus Mule var død af pest og begravet 5. august – eller Peder Knudsen, »som opvarter postmesteriet i Maribo«, fik løn fra generalpostamtet. Sidstnævnte erklærede i 1707, »at han intet nyder noget for sin opvartning«, så åbenbart har heller ikke de to ageposter bidraget med en andel af det, de hentede hjem.²¹

Det samme gælder den anden by på Lolland, hvorfra oplysninger om postmestre haves, Nakskov. Her var i 1680 en sådan blevet udnævnt, »eftersom budene har vist sig efterladende og er udeblevet over 8 dage«. Det løste imidlertid ikke problemet, som åbenbart har været, at budene ikke gad at køre den lange vej fra Rødby til Nakskov og tilbage til Maribo. Nogenlunde samtidig synes parterne da at være blevet enige om at afkorte rundrejsen eller »sløjfen«, der i øvrigt er enestående for landets rutenet; jævnfør kortene side 339 og 346. Nakskov by måtte derefter betale et lokalt bud ca. 20 rigsdaler årligt for at gå til Stokkemarke en gang om ugen og udveksle post, når de agende kolleger passerede. Rejsetiden blev imidlertid ikke afkortet væsentligt. Hans Olufsen fik i 1686 pålæg om at møde på posthuset i København hveranden lørdag, og så snart han havde modtaget brevsækken, skulle han begive sig på vej, »således han da om sommeren i det seneste fredag aften derefter sig her i København med returbrevne og hvis andet, ham a parte kan vorde leveret, indfinder«. Om vinteren, »når dagene kortes og vejene bliver onde«, kunne han endda udskyde hjemkomsten til lørdag aften. Som tidligere omtalt returnerede budene normalt om torsdagen i 1650'erne! 1694-forordningen undlod da også at give andre forskrifter om ruten, end at breve skulle være indleveret på Københavns posthus inden klokken 18 om lørdagen.

Sideruten til Helsingør er kun dårligt belyst. Den transportordning ved bøndervogne med skifte i Rungsted, som indførtes i 1653, blev formodentlig opgivet o. 1660, men derefter savnes ethvert kendskab til postgangen indtil 1694. Det hedder da, at der mellem København og Helsingør skulle »som sædvanligt være gangende postbud, hvormed alle breve hver dag kan befordres til og fra Sundet«. Afgangstiden var om sommeren klokken 9 og om

Rutenettet i Danmark ifølge forordningen 1653, almanakken og de senere udstedte kancellibefalinger om gårdudlægninger. Landskaberne øst for Øresund er udeladt på grund af problemerne med at fastlægge de præcise ruteforløb (se side 267), og desuden fungerede de kun nogle få år under dansk styre. Om den direkte strækning fra Kolding til Vejle opretholdtes efter udlægningen af ruten Kolding-Frederiksdal-Vejle i 1656, vides ikke.



Johs. F.

vinteren klokken 8 fra begge byer. Muligvis lønnedes de fire bude – to kunne næppe overkomme en så intensiv betjening, selvom ruten kunne tilbagelægges i løbet af en dag – af postmesteren i Helsingør, eftersom han som den eneste i Danmark lønnedes med en andel af portointægterne, nemlig 12 procent. I 1711, da forholdene af flere grunde var unormale, indbragte det ham mindst 200 rigsdaler, og skønt det ikke vides med sikkerhed, var aftalen sandsynligvis indgået før 1687, da eneretten indskærpedes alene med henblik på denne rute. Ganske vist udstrækkes beskyttelsen kun til at gælde »Vore postdirektører«, som på grund af konkurrencen fra vognmændene havde måttet opleve, at »postbudene, som de må underholde og betale til breve her imellem [daglig] at frembære, tit og ofte må ledige bortgå og ligeså igen tilbagekomme«. Men det udelukker ikke nødvendigvis den anførte tolkning.

En midlertidig forandring fandt sted i november 1709, da Dorothea Krag på kongens befaling indsatte postilloner »med posthorn« – første gang instrumentet nævnes i en officiel skrivelse – og ikke mindre end 24 heste på ruten, 8 i henholdsvis København, Rungsted kro og Helsingør. De skulle ikke alene sørge for den ordinære postbefordring to gange om ugen, men også stå til rådighed for de rejsende (specielt militære kurerere) efter samme mønster, som Klingenberg foreslog i 1653. Krigens udvikling i Skåne overlødiggjorde dog det kostbare persontransportsystem allerede i april året efter, men den ridende post fortsatte perioden ud. I de sidste 98 dage af 1711 afholdt Københavns postmestre udgifter på 138 rigsdaler til »den helsingørske posts befordring med heste og postilloner«, og desuden bogførte postmesteren i Helsingør »omkostninger på to postilloner og heste« på 91 rigsdaler. Snart efter må man være vendt tilbage til ordningen med daglige fodbude. Tabel 7b demonstrerer klart hvorfor.²²

Af de to store jyske ruter fra Haderslev undergik den østjyske tilsyneladende ingen større forandringer i Gyldenløvernes tid ud over den, at budene, som ifølge Klingenberg normalt red til hest, nu også fik penge for at bruge dem. Det fastslås udtrykkeligt i forordningen af 1694, og det fremgår af 1711-opgørelsen, som opregner de fem postridt ruten var opdelt i: Haderslev-Vejle over *Kolding* (80), *Vejle-Horsens* (40), *Horsens-Århus* (50), *Århus-Viborg* over *Randers* (104) og *Viborg-Ålborg* (150). Kursiveringen angiver de respektive kontrahenters bopæl og tallene i parentes deres betaling i rigsdaler. Den samlede udgift på 424 rigsdaler for de ca. 37 mil tyder på, at antallet af skiftsteder har været særdeles begrænset, idet prisen pr. mil var betydelig mindre end på hovedruten. Desværre kendes ingen af kontrakterne, men da det hele postridt altså var fordelt på fem lokale postmestre, blev ruten

Tabel 7b: Driftsudgifter 1711, øvrige ruter

Udgiftspost	rigsdaler	rigsdaler
Helsingør, postmesteren	(218)	
postilloner og heste ¹	(840)	1.058
Østjylland, 5 postridt	(424)	
7 postmestre a 40	280	(740)
Vestjylland, 2 postmestre a 40 ²	80	
postillonen i Ribe	78	158
Biruter i Danmark		(545 ¹ / ₃)
Biruter i hertugdømmerne		(497 ¹ / ₃)
Postprotokoller til alle postmestre		(252)
Postruten København-Hamburg, tabel 7a		(7.468 ¹ / ₃)
Driftsudgifter i alt		10.683

1. Ifølge den midlertidige ordning af 1710, jf. teksten.

2. Den tredje, postmesteren i Ringkøbing, fik ikke løn, men beholdt portointægterne mod at betale 20 rd. årligt.

formodentlig også betjent af fem bude. Eller eventuelt seks, idet Koldingpostmesteren egentlig noteres for ridtene »Haderslev-Kolding og Kolding-Vejle«.

Dermed var der tillige gennemført en postteknisk forbedring siden Klingenberg's fratræden. Når arbejdsdelingen, den første uden for hovedruten, alligevel ikke kan betegnes som et afgørende fremskridt, skyldes det, at rejsetiden ikke synes at være nedbragt væsentligt. Klingenberg hævdede som nævnt, at brevene fra Haderslev til Ålborg var tre-fire dage undervejs i 1683, og så sent som i juni 1711 hedder det, at posten fra København til samme endepunkt »om sommeren brugte 6 og om vinteren 7 dage« – og heraf tegnede befordringen til Haderslev sig for mindre end to. Det peger i retning af, at skønnet fra 1712, som begrundede dette års nyordning, nemlig »2 a 3 dage«, var vel optimistisk, og at ekspeditionstiden i hvert fald snarere var tre end to dage.²³

Den vestjyske rute blev ikke opdelt i postridt efter samme princip, skønt Klingenberg's »uofficielt« ridende bud også her fik fo-

der til hesten i 1694. Tværtimod synes serviceniveauet at være blevet sænket. Ikke alene sløjfedes strækningen fra Ringkøbing til Holstebro, men antallet af ugentlige afgang fra Haderslev var også blevet indskrænket til én, formodentlig i de første år under Gyldenløve. Moth så gerne betjeningen udvidet på ny, men endnu i december 1697 var det ikke sket. Det fremgår af den følgende fornøjelige episode i Ribe.²⁴ Med henblik på, at man »foruden tirsdagsposten« også kunne få breve fra Haderslev om fredagen, blev de lokale købmænd af stiftamtmanden bedt om at tegne sig for et bidrag på i alt 20 rigsdaler til et eget postbud. Flertallet erklærede imidlertid, at de slet ikke havde brug for den ekstra postdag, og amtmanden opnåede derfor kun tilsagn om det halve. Han skød så selv resten til, men for at hævne sig på de modvillige bestemte han, at de kun kunne få deres fredagsbreve udleveret mod dobbelt betaling. Ellers skulle deres post ligge over til om tirsdagen.

I 1711 havde Dorothea Krag da heller ikke andre udgifter på ruten end lønnen til postmestrene i Ribe og Varde (a 40 rigsdaler) – kollegaen i Ringkøbing beholdt portointtægterne mod at betale et gebyr på 20 rigsdaler om året – samt »Ribe postillon«. Han fik sin gage og det omtalte tilskud til hesteholdet på i alt 78 rigsdaler udbetalt på Haderslev postkontor, og trods betegnelsen må han have udført ridtet helt til Ringkøbing. Han har, ene mand, haft fuldt op at gøre, hvis de foreskrevne to ture om ugen nu var blevet indført.

De ældre biruter

Forordningen af 1653 omtaler kun biruten fra Slagelse til Kalundborg. Andre end den har Klingenberg åbenbart ikke på dette tidspunkt turdet binde sig til at indrette. Temmelig hurtigt kom der dog en del flere, men ligesom oprettelses- og »levetiden« for de kendte fortaber sig i det dunkle, beror det på tilfældigheder om oplysninger om deres blotte eksistens er bevaret, uanset om de finansieredes af byerne eller postdirektørerne. Først med Moths program i 1694 får vi et samlet overblik over kongerigets birutenet, ganske vist ikke det eksisterende, men det, man fandt rimeligt for såvel borgerne som pengepungen at sigte hen imod. Til den følgende gennemgang, først af de ældre og siden af de »nye« i 1694-forordningen, skal i øvrigt bemærkes, at nogle måske snarere end biruter burde kaldes sideruter (eller egentlig hovedruter, idet betegnelsen siderute ikke er »officiel«, men indført her for desto tydeligere at kunne fremhæve Hamburgruten). Grænsen er

og var imidlertid flydende og en sondring imellem dem uden større betydning. Det bør dog noteres som karakteristisk for biruterne, at postledelsen sjældent interesserede sig for af- og ankomsttiden på bipostkontoret – bemanded med en lønnet postmester eller ej – men kun forordnede »bibudets« fremmøde på udvekslingsstedet på hoved- eller sideruten.

Dette sidste bliver navnlig klart i forskrifterne fra 1653 for den allerførste, bibudet fra Kalundborg. Efter afrejsen herfra – til fods – på et passende tidspunkt, skulle han indfinde sig i Slagelse inden søndag klokken 16 for at udlevere breve til og modtage post af postillonen fra København mod Hamburg. Derefter måtte han pænt vente på, at posten den modsatte vej passerede, og først, når det efter planen mandag aften var sket, kunne han forfølge sig hjem til Kalundborg. Så vidt forskrifterne, og de synes virkelig at være blevet efterlevet. Ifølge *Almanakken*, som formodentlig afspejler de faktiske forhold, stod Kalundborg i 1655 i postforbindelse med omverdenen, og det ses, at borgerne måtte have deres skrivelser færdige inden søndag (morgen) og kunne forvente breve retur om tirsdagen. Biruten medtages i forordningen af 1694 og bestod i 1711 uden dog at være omtalt i opgørelsen, hvilket den har til fælles med flertallet af de følgende. Den lokale postmester fik altså ikke løn af fru.

Foruden denne birute havde Klingenberg i 1655 sørget for andre sjællandske til Holbæk og Næstved, men hvorfra de afgik, fremgår ikke af almanakkens alfabetiske fortegnelse. Sidstnævnte by, hvis postmester i 1674 modtog kgl. bekræftelse i stillingen, var dog i 1694 forbundet med Ringsted og havde vel derfor været det siden starten. For Holbæks vedkommende er situationen imidlertid den, at biruten – fra Roskilde? – forsvandt inden 1664, idet Klingenberg i en bestalling af 19. februar dette år udtalte, at »eftersom der indtil nu ingen post til byen Holbæk har været«, så overdrog han nu Johan Eggers at »indrette og underholde et rigtigt postvæsen« i byen. Hvad de nærmere betingelser angår, henvises til forordningen og en »instruktion«, som blot ikke kendes. Klingenberg synes i øvrigt at have ydet ham en »forstrækning« til etableringen af postruten, som i 1694 gik til Roskilde. Byen havde postmester endnu i 1711.²⁵

Bedre belyst er den næste sjællandske birute – igen: blandt dem vi kender. Initiativet skyldtes Engberg og Rosenheim, som 9. september 1686 sluttede kontrakt med postmester Hans Petersen i Køge om at »holde et ridende bud imellem Køge og Ringsted to gange om ugen, som skal hver søndag og onsdag morgen være i Ringsted præcis klokken 7, dér at levere hvis breve fra Køge eller andetsteds derom i landet kommer, og enten i Ringsted bestilles

eller andetsteds forskikkes skal«. Men ikke nok med det. Indimellem kunne postbudet akkurat nå at ride til København med de breve, som »kan befindes i posthuset at være indkommen«. Afgangstiden var her torsdag klokken 12 om sommeren og om vinteren klokken 10 – altså kun én gang ugentlig – og med hjemrejse fra »postkontoret her i København« om fredagen til samme tider. Alle portointtægterne, 4 skilling for hvert brev på begge strækninger, skulle han selv nyde.²⁶ Der kan derfor ikke være tvivl om, at det var hans eget korrespondancebehov, landsdommeren i Ringsted først og fremmest havde for øje, og om ruterne bestod ud over 1688 er tvivlsomt. Ruten Køge-København er i hvert fald borte i 1694, men selvom forordningen er vag, når det gælder befordringsmåde og især frekvens, havde den dog ruten Ringsted-Køge med. Blev den opretholdt endnu i 1711, skete det uden udgift for Dorothea Krag.

Mens Fyn i denne periode blev postmæssigt forsømt – almanakken omtaler kun en bipost til Bogense, som næppe har overlevet svenskekrigene – fik Jylland sin første birute i 1654 eller 1656 med de omtalte gårdudlægninger, hvorved Fredericia inddroges i rutenettet. Såvel denne nye by som Middelfart (ganske vist også fynsk, men med indgang fra Jyllandssiden) optræder da også i almanakken. Heller ikke her synes gårdene bebyrdet med transportpligten efter 1660. Ruten Kolding-Fredericia opretholdtes formodentlig uden afbrydelse, hvis den da ikke ligefrem inddroges i den østjyske siderute, som Klingenberg's beretning af 1683 antyder, og ansættelsen af en postmester ti år tidligere måske bekræfter. I så fald var ruten dog atter blevet udskilt i 1694, og postbudet en tid gjort »gangende«. Inden 1711 var Dorothea Krag dog gået ind på igen at betale for hans hest. Udgiften hertil kan ikke angives nøjagtigt, da ridtet, som den entreprenante postmester i Kolding forestod, opførtes under ét med de to nævnte på sideruten, men i tabellen er det samlede beløb på 130 rigsdaler skønsmæssigt fordelt med 80 til disse og 50 til Fredericiabudet. Postmesterens årsløn var 40 rigsdaler.

Af de biruter, som Klingenberg derudover bryster sig af at have etableret, synes såvel den til Vendsyssel som de til hans »andre steder« at være forsvundet med ham. Siderutens strækning fra Ringkøbing til Holstebro blev som nævnt også nedlagt, mens postbudet til Thisted derimod kan have overlevet afståelsen. I 1694 var ruten stadig Viborg-Skive-Nykøbing-Thisted, og i 1711 lønnes budet af postmesteren i Viborg med 47½ rigsdaler.

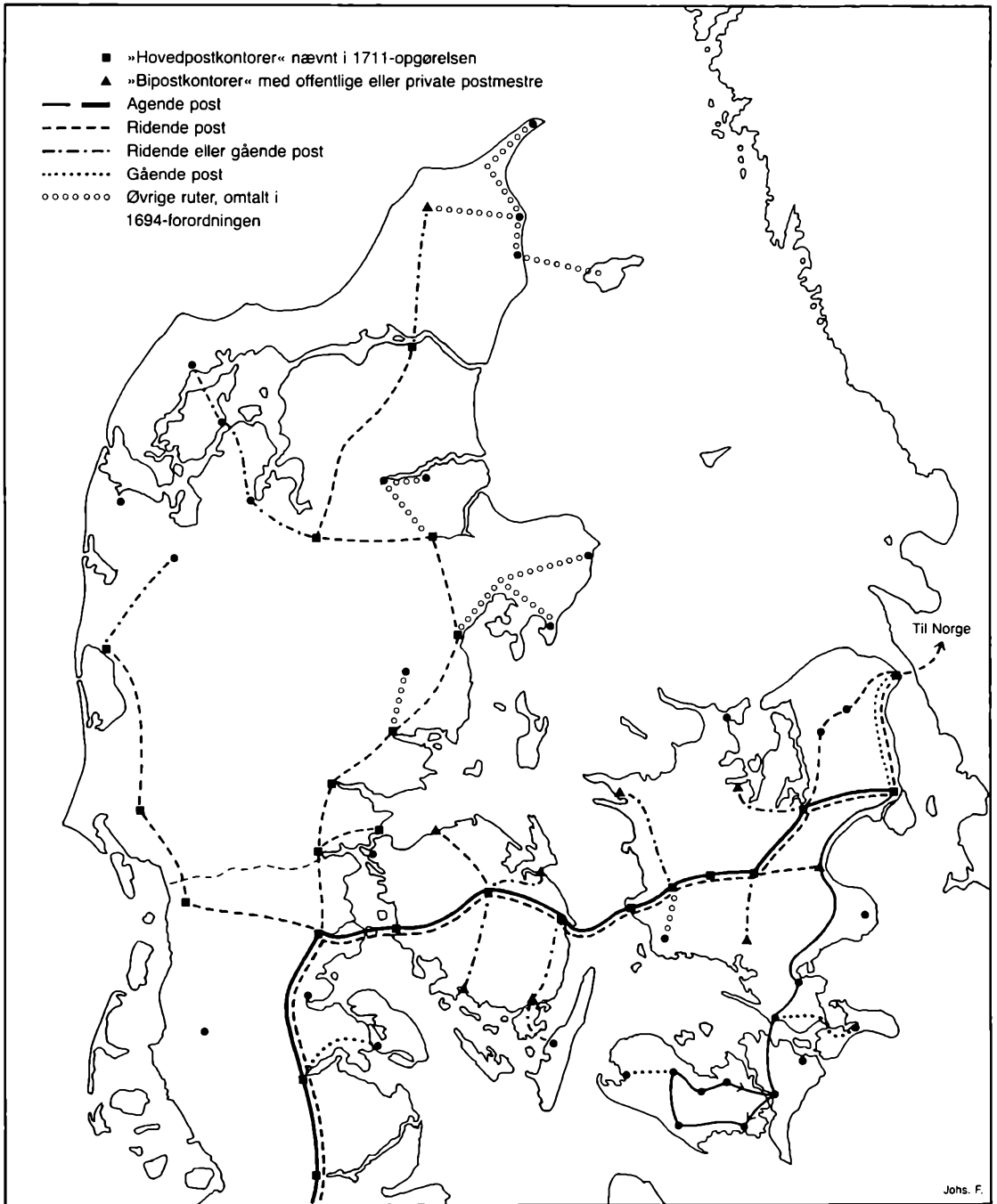
1694-forordningen og biruterne

Af nye eller hidtil uomtalte biruter omtaler Matthias Moths programerklæring i 1694 følgende: Roskilde-Frederiksborg, Slagelse-Skælskør, Nyborg-Svendborg, Odense-Kerteminde, Odense-Fåborg, Horsens-Skanderborg, Århus-Ebeltoft, Århus-Grenå, Randers-Hobro-Mariager, Ålborg-Vendsyssel og Ringkøbing-Holstebro. Spørgsmålet er blot, som flere gange omtalt, om og eventuelt hvornår de blev etableret. Endnu i 1711 havde næppe alle ruter forladt papiret, men om de følgende foreligger der dog oplysninger, der godtgør, at de var i gang:

På Sjælland gælder det sandsynligvis kun ruten fra Roskilde over Slangerup til Frederiksborg, som til gengæld blev ført videre frem til Helsingør inden 1705. I 1711 betjentes den af en posttrytter og kostede Dorothea Krag ca. 300 rigsdaler (ridtet var overladt samme kontrahent, som stod for det mellem København og Ringsted). Også på Fyn var en siderute blevet forlænget, idet Svendborgs postmester Rosenberg, som havde fået sin instruktion – og dermed formodentlig også ansættelse – den 12. december 1705, i 1711 ekspederede »Hans Jørgen« videre til Langeland.²⁷ Samme mand kaldtes derfor »det langelandske postbud« og lønnedes fra Nyborg med 36 rigsdaler. Hvornår budene til Kerteminde og Fåborg blev antaget, vides ikke, men i 1711 var der i begge byer ulønnede postmestre; »thi imod han beforder brevene fra og til Odense, tager han selv de få postpenge, som falder«, hed det året efter fra Fåborg. Af de jyske biruter vides den nordligste at være blevet oprettet af byfoged Paulin i Hjørring i 1698 – med første afgang herfra mod Ålborg 21. juli! – men om han også opfyldte forordningens forskrift om at give »Sæby, Fladstrand [Frederikshavn], Skagen, Hals, Læsø og ganske Vendsyssel« adgang til samme service, er vel tvivlsomt. Lige så usikkert er det, om nogle af de andre jyske byer fik, hvad der blev stillet dem i udsigt.

Skønt der altså synes at have været et godt stykke vej at tilbagelægge, inden Moths rammer blev fyldt ud, var der dog steder, hvor de snart sprængtes. Hverken den posttjeneste, der i militært regi skal have bestået til Møn fra ca. 1680 til 1697, eller det postbud, der i 1711 løftede arven og gik mellem Vordingborg og Stege en gang om ugen formedelst en årsløn på 52 rigsdaler, er forudset af postdirektøren. Det samme gælder betjeningen af Nordvestfyn, som byder på interessante detaljer – ikke typiske, måske, for sagen var noget nær enestående for perioden – men afslørende for »postpolitikken«.

Bogense havde i 1697 fået en meget energisk byfoged, Albert



Postruter i Danmark o. 1711. Grundlaget er dels 1711-opgørelsen (se side 305) og dels forordningen 1694, som dog næppe var fuldt ud realiseret. Det kan i øvrigt ikke med sikkerhed afgøres, om Nakskov allerede nu igen var inddraget i den lollandske »sløjfe«.

Friis, som i lighed med sine kolleger i andre afsidesliggende byer måtte lade sin post afhente ved eget bud på nærmeste poststed, i dette tilfælde Odense. To år senere gav han offentligheden adgang til at bruge postbudet og foreskrev, at det skulle gå til Odense om onsdagen klokken 9 og returnere dagen efter, når posten fra København var ankommet. Lønnen aftaltes til 14 rigsdaler om året, men hvem skulle betale? Otte gode borgere henholdt sig en smule kryptisk til forordningen af 1694, men i regeringen anviste man dem at skrive til generalpostdirektøren, og »ifald ingen anstalter bliver gjort, får byen på deres egen bekostning lønne og bekoste postbudet«. Det gjorde man så, tilsyneladende uden at ulejlig sig med henvendelsen til Gyldenløve. Byens matador, købmand Jørgen Wederkinch, påtog sig postmesteriet og har vel håbet på, at portoen for lokalbrevene kunne opveje udgifterne. Og desuden var der den eftertragtede skattefrihed, som ikke mindst en borger af hans format kunne få stor glæde af.

Det fandt man sig i i nogle år, men der har været murren i krogene. Wederkinch kom i første omgang oppositionen i forkøbet ved at få ordningen bekræftet af Dorothea Krag, som ikke alene udstyrede ham med en virkelig bestalling 28. november 1705, men tillige lod postgangen udvide. Han skulle nu »på egen bekostning holde en postillon, som tvende gange om ugen frem og tilbage skal rejse imellem Odense, Bogense og Middelfart«. Lokalportoen måtte han fremdeles oppebære, men for frankerede breve til byer uden for biruten skulle han gøre regnskab med postmesteren i Odense – dvs. aflevere pengene til ham, som så sendte dem videre til fru. Postmesteren kunne herefter helt legalt overlade det til sine bysbørn at udrede skatterne og blev stadig mere velhavende. To år senere mistede byfogden dog tålmodigheden og bad kongen om at gribe ind. Vel er det »at berømme, at en mand stræber«, hed det, men når den gode postmester stod så hårdt på sin ret, kunne man lige så gerne undvære ham, »thi andre tjener ikke vores fattige liden by uden de, som vil stå last og brast med hinanden ...«, og for øvrigt kunne man godt klare sig med et ugentligt fodbud »som tilforn«. Friis blev nådigst hørt, og 25. november 1707 fik Dorothea Krag ordre om enten at fratage postmesteren hans skattefrihed eller fyre ham.

Wederkinch bøjede tilsyneladende af – i hvert fald fortsatte han som postmester – og først i marts 1711 fik han løfte om en beskedens håndsrækning, idet postdirektøren tilbød at yde et kontant tilskud på 20 rigsdaler til postillonen. For hende talte det, at biruten var blevet en god forretning – den kunne »årlig importere til postkassen over 200 rigsdaler«, erklærede Wederkinch senere – og skønt han fortsat besværede sig over udgifterne til postillonens

»kost og løn samt hest at ride på«, var der dog lidt at hente på lokalbrevene.²⁸ Især til Odense, for ruten til Middelfart blev sandsynligvis så dyr, at den fik lov at forgå i al stilhed. Her var man altså stadig henvist til selv at hente posten i Fredericia, og uden at Wederkinch i øvrigt drages ind i affæren, blev tredje akt af det nordvestfynske postspørgsmål et forsøg på at afhjælpe Middelfarts problemer. Navnlig borgmester Mathias Bolt, sekunderet af Fyns stiftamtmand, beklagede sig over, at brevene fra Odense skulle frankeres til Haderslev, derfra sendes med posten til Kolding og videre til Fredericia – tillægsporto 4 skilling pr. brev »eller mere, ligesom det er stort til« – og siden, »enten det er stort eller lidet, gives da til den, som med en båd tvende gange om ugen afhenter og leverer dem i Fredericia, 2 skilling«.

Betalte borgerne i stedet disse 6 skilling – og det endda uanset brevstørrelsen – til en poststrytter, som to gange om ugen red til posthuset i Assens, regnede man med, at en sådan birute kunne opretholdes uden udgift for byen. Tolderens fuldmægtig havde indvilliget i at påtage sig tjenesten som postmester for kun 6 rigsdaler, mens budet for hvert ridt skulle nyde 24 skilling, svarende til 26 rigsdaler om året. Beslutningen blev truffet 18. september 1709, og da hendes høje nåde på forhånd havde samtykket heri, iværksattes planen straks. Allerede 1. februar året efter lød det imidlertid mistrøstigt fra Bolt: »Vi frygter, at vores postvæsen imellem dette og Assens, som nu i nogen tid har været på en god fod, skulle komme igen i afgang af årsag, at postbudet ... foregiver nu ikke længere for slig en ringe løn denne byrde at kunne udstå; ej heller nu på 6 ugers tid så mange penge er indkommet, at han for ét ridt i samme tid har kunnet nyde sin betaling ...«.

Den endelige dødsdom tøvede man dog med at afsige. Men da postbudet i 1711 havde begået underslæb, og adskillige »vrangvillige« borgere – som det hedder – »mere af fortrædelighed end af nødvendighed« fortsatte med at indlevere deres breve på Fredericia posthus, blev byen tvunget til at søge Dorothea Krag om bistand. Dels ved at forbyde postmesteren i Fredericia at modtage breve fra borgere i Middelfart og dels i form af en ordre til omkartringen i Haderslev om, at al post skulle gå over Assens. Let indpakket, men ikke til at tage fejl af hedder det desuden, at byen ikke kunne lade ruten bestå, »medmindre heri anderledes må vorde anordnet«. Fruen forstod nok vinket, men desværre. Postforordningen befalede ikke, »at der skal være bipost mellem Middelfart og Assens«, og kunne den ikke holdes i live af byen selv, måtte brevene tage den lange omvej som tidligere, såfremt

da ikke kongen ligefrem befalede anderledes. Intet tyder på, at det skete.²⁹

Landstingsriderne

Helt uden for det mere eller mindre organiserede postvæsen bestod som tidligere omtalt de uformelle befordringssystemer, i hvert fald hvor eneretten ikke kunne gøres gældende. Degnene sukkede stadigvæk over byrderne, som *Danske Lov* uden smålig skelen til postvæsenet pålagde dem, postrytterne ved Sorø – efter 1697 dog kun én og til halv løn – bønder, husmænd og mange andre red, kørte eller travede endnu ad landets sogneveje med den post, som direktørerne ikke kunne eller ville bringe ud. Enten på grund af at driften som i eksemplet fra Middelfart ikke kunne betale sig, eller fordi man ikke lige så hurtigt som byfogden i Bøgense øjnede de muligheder, der var til stede.

Undertiden fik de helt private budtjenester ligefrem et præg af regelmæssighed, som for eksempel ruten fra Nykøbing slot på Falster til Korsør i 1640'erne. Den blev indrettet og opretholdt af prins Christian, for at »den ordinære [brev-]pakke, der hver uge afgår under kammersekretærens navn, og alle andre forsendelser, småfode og andet sligt, som de glückstadtske bude plejer at medbringe fra Hamburg, kan hentes til Nykøbing, og derimod forsendelserne herfra til Hamburg kan blive alleveret tilbørligt i Korsør«. Såvel lensmænd som magistraterne i byerne lod han tilflyde ordre om at være hans »ordinære postbud« behjælpelig med hest og vogn, da han »undertiden har noget for prinsen, som ikke bekvemt kan bæres«. Ruten blev formodentlig nedlagt efter prinsens død i 1647, men forinden havde den en kort tid – nemlig under Torstenssonkrigen, da den ordinære postgang var afbrudt – været forlænget over Nyborg, Svendborg, Sønderborg og Flensborg til Hamburg. Fra en noget senere tid kendes et lignende eksempel fra Langeland, hvis greve lod et bud gå til Nyborg to gange om ugen. Her kom han dog i konflikt med postdirektionen, som allerede havde etableret en forbindelse.³⁰

En institution, som forsvandt i perioden, var landstingsriderne (jævnfør side 83). Mærkeligt nok skyldtes det hverken mangel på bevågenhed eller forståelse for deres nytte, ligesom der heller ikke stod afløserer parat. Tværtimod var hensigten i første omgang den at give tingriderordningen en mere central plads i distributionssystemet, og sagen bliver især interessant i denne sammenhæng, fordi initiativtageren sandsynligvis var landsdommer von Eng-



berg, den senere postdirektør. Det må nemlig være til ham (og hans meddommer), kongen sigtede, da han i januar 1681 var kommet »i erfaring, hvorledes stor usikkelighed ved landstingene her i Vort land Sjælland tit og ofte begås formedelst landstingsridernes efterladenhed, som ikke deres embede, som det sig burde, forretter, retten og dens administration til største nachdel og skade«, og på deres anmodning bestemte, at dommerne selv måtte »antage dertil og holde tvende dygtige personer, og til deres betaling nyde og oppebære alt, hvis som hver købstad, herred eller birk uden forskel hidtildags bemeldte landstingsrider sædvanlig givet har«.

Engberg lod derpå et cirkulære rundsende til byrådene, hvori de orienteredes om beslutningen. Kongen havde befalet, hed det, at tingriderne skulle være til stede ved hvert landsting »og derefter overalt her i Sjælland i købstæderne til rådstue og byting og på landet til herreds- og birketing lade forkynde, hvad på næstafvigte landsting passerede«. Samtidig blev de bedt om at tegne sig for et beløb til disse »personer med kost og løn samt tvende heste med deres underholdning og behør«. Det ses, at da ordren nåede Helsingør, havde Roskilde med henvisning til, at »byen desværre i denne tid ikkun lidet formår«, givet tilsagn om ti rigsdaler, men hvor solid en basis den fornyede institution alt i alt fik tildelt, vides ikke. Det varede dog ikke længe, før brevene flød i jævn strøm til »købstæderne og proprietærgodset« med rykkere om betalingen, men forinden var også landstingene i de andre provinser blevet velsignet med ordningen. I Jylland, hvor man »på samme måde, som i Sjælland og Fyn brugeligt er, i stedet for

Den udvalgte prins Christian på andejagt ved Nykøbing slot, malet af prinsens »hofmaler« Adriaen Mulijes 1639. I mellegrundten ses færgeløbet ved Guldborgsund med en pram, som også må være blevet brugt til at overføre posten, dels når et kancellibud havde ærinde på disse kanter, og dels prinsens egne postbude. Hans velfungerende private posttjeneste er et af eksemplerne på, at der i perioder opretholdtes budsystemer uden for det offentlige postvæsen.

landstingsridere [skulle] holde to eller flere dygtige personer« til tjenesten, blev disse – i en vis forstand – nye postbudpenge foreskrevet som »4 skilling af hver hel og 2 skilling af hver halv gård«.

Få år efter brød det hele sammen. Ved en forordning af 4. marts 1690 afskaffedes bidragene »i henseende til den gemene mands tarv og trang i disse besværlige tider«, og skønt det ikke udtrykkeligt nævnes, forsvandt landstingsriderne formodentlig ved samme lejlighed. Vi hører i alt fald ikke mere til dem.³¹ En slags efterfølgere, de såkaldte *udridere*, fik de dog omtrent ved samme tid, men i andet regi. De lønnedes fra amtstuerne og distribuerede amtsforvalternes korrespondance med underordnede myndigheder. Centraladministrationen godkendte imidlertid ikke disse udgifter overalt, og det var baggrunden for kravet fra amtsforvalteren i Randers om at få portofrihed for sine breve. I 1704 oplystes det, at »Hans Majestæt ingensteds nogen godtgør, uden én alene i ganske Jylland, nemlig i Koldinghus amt, og i Lolland Ålholms amt tvende, Falster Nykøbing én, Sjælland Københavns amt seks, Frederiksborg amt tvende og ved Antvorskov amt én udrider«.

Postmestrene

Inden for bygrænsen var det op til modtagerne, om posten det sidste korte stykke vej skulle afhentes af dem selv, eller de – hvor postmesteren var tilstrækkelig årvågen – ville benytte sig af hans udbringningsservice. Skønt der ikke for alvor var taget højde for noget sådant i lovgivningen, synes udbringningen alligevel i visse byer at have været praktiseret som en naturlig forlængelse af postmesterens pligter. I Haderslev var den ifølge historikeren Jakob Røjskjær i 1720'erne snarere reglen end undtagelsen, men der var et mindre problem forbundet med den, for Frands »postdreng« kunne ikke selv læse adresserne, så personalet måtte sætte ham grundigt ind i, hvor hvert brev skulle hen. Og i Odense ser vi i 1713, at en af grundene til, at postmesteren ikke straks kunne finde brevet til Hans Povlsen, var den, at hans dreng »var ude med postbreve«. Åbenbart tog han dem alle med, spurgte sig for hos modtagerne, om de ville betale for at få det – og hvis ikke, kunne det gå tilbage til posthuset. Gebyret, siden kendt som »bærepeng« , har naturligvis været incitamentet til at påtage sig tjenesten.³²

Hvad postmestrene ifølge forordning og instruktion *skulle* tage sig af, er flere gange omtalt i det foregående: bogføring og regn-

skabsaflæggelse, udarbejdelse af karter over de indleverede breve og ekspedition af postbudene, etc. Vedrørende karterne bør det nok understreges, at når postmesteren havde modtaget den ankomende postillons felleis, fisket sin pose med karte og breve frem og sendt manden afsted, skulle han straks »til enhvers efterretning« opslå kartet »uden for posthuset«. Det sidste skal nok ikke tages alt for bogstaveligt, selvom instruktionen følger trop ved at befale ham »karterne straks til enhvers eftersyn og underretning på en tavle at anslå og udhænge«. Sager fra denne tid viser, at det selvsagt kunne beskues fra det samme lokale, hvor udleveringen fandt sted. Når al post var afhentet eller lagt til side med henblik på at indsendes til kontoret for døde breve, skulle også kartet opbevares for at indgå til hovedstadens posthus.

Denne offentlige udstilling af fortegnelsen over, hvem der var så heldige at have fået brev, har sikkert mere end én gang forårsaget sammenstimlen med tendens til optøjer hos den fredsommelige postmester. Det må Moth i hvert fald have hørt om, for til publikums advarsel hed det, at om nogen skulle »understå sig på posthusene at gøre nogen alarm med buldren, skældsord eller oprør«, måtte postmesteren arrestere uromagerne. En selvfølge var det naturligvis, at personalet beviste »enhver den høflighed, som sømmeligt er«, men for en sikkerheds skyld kom også den advarsel med i forordningen. Ligeledes skulle – efter instruktionen – »postmesteren ... med postbrevene ej alene oprigtig omgås«, men også sørge for, at det leveredes »uåbnet og uskadt til det rette sted, hvorhen det er adresseret«. Fortrød en afsender og bad om at få sit brev retur, skulle han selv afhente det, ellers skulle det ekspederes, »når det én gang på posthuset er leveret«.

Endelig stod postmesteren for opkrævningen af portoen, enten ved indleveringen, eller når ufrankererede breve udleveredes. Han kunne af samme grund ved kvartalets slutning ligge inde med helt pæne beløb, ikke mindst sammenlignet med det, han fik i løn. Det sidste kvartal af 1711 viser beløb fra 30-40 rigsdaler i byer som Varde og Vejle til mellem 380 og 450 i Ålborg, Helsingør og Odense, mens Flensborg, Hamburg og København nåede endnu højere tal – er kvartalet typisk, må omsætningen på hovedpostkontoret have ligget på knap 14.000 rigsdaler eller 35 gange postmesterens løn! Det stillede krav til hans moralske habitus eller – i mangel deraf – hans kredit. Der foreligger imidlertid intet bevis for, at postdirektørerne skulle have forlangt, at kandidaten til en ledig stilling mødte op med kautionister, som det kendes fra andre offentlige embeder. I denne periode hører vi kun i et tilfælde om kaution, og det er så tidligt som i februar 1625, da Christian 4. tillod en mand, han på forhånd kendte, at slippe ind i budkorpset



Vinhandler, postmester, tolder og borgmester Gottfried Schumacher (1624-75) og hustru, Salome Jansen (1632-80). Rækken af titler – i kronologisk orden – afsloerer, at det endnu ikke var et fuldtidsjob at ekspedere posten, selv i en så postmæssigt centralt placeret by som Haderslev. Med en gage på beskedne 20 rigsdaler var han blevet udnævnt som postmester i 1649, den første »danske« uden for hovedstaden, og portræterne i familieepitaftet i Vor Frue kirke i Haderslev er tillige de eneste kendte af postmestre fra denne tid. Gottfried Schumacher var i øvrigt ikke i familie med Peder Schumacher Griffensfeld. Hustruen Salome giftede sig som enke med byens næste postmester, Ahrendt Brun.

uden at præstere de forlangte 500 rigsdaler som sikkerhed for hans upåklagelige tjeneste. Budene havde ganske vist dengang portoindtægter mellem hænderne, men beløbet var uden forbindelse med den virkelighed, som snart mødte kongens nye institution.³³

Hvis Klingenberg og Gyldenløves postmestre altså slap for at stille kaution, skyldtes det snarere end lønnen – der jo ikke var imponerende – at de som regel var agtværdige, velstillede borgere, hvis position skulle være garanti nok. Købmænd, gæstgivere, vinhandlere eller mænd med andre offentlige stillinger, ved toldvæsenet eller i bystyret – hvem kunne vel tvivle på deres hæderlighed? Det statsdrevne postvæsen skulle siden blive klar over, at alt dette ofte var utilstrækkeligt, men lige så lidt, som vi kender eksempler på kaution, hører vi om væsentlige kassebedrøvelser i denne tid. Hvad lønnen angår, som vi med basis i 1711-opgørelsen flere gange har sat tal på, er det i øvrigt umuligt at trække trådene langt bagud. Om postmestrene for eksempel i Klingenbergers tid fik fast løn, procentandele eller slet ingen ting, ved vi meget lidt om. Formodentlig blev alle tre former benyttet.

Som det faste holdepunkt stod alene de nedenfor nævnte »borgerlige friheder«. Det var og havde lige siden starten været guleroden, der fik postmestrene til at påtage sig arbejdet uden at skele til gagen. I 1653 bestemtes det, at de skulle »være fri for indkvartering og al borgerlig, personel tyngde og besværing«, men da Frederik 3. i 1656 havde bemærket, at nogle af dem drev »største

handel og næring, og en del årlig løn har, og dog undslår sig fra byens skatter og tyngde«, lod han præcisere, at privilegiet kun gjaldt dem, der alene havde embedet at leve af. Om ikke sør generhvervede de »erhvervsdrivende« postmestre imidlertid skattefriheden i 1686, og i forordningen af 1694 (§ 10) tages ingen forbehold i denne retning. Eksemplet fra Bogense viser, hvor attraktivt jobbet var i kraft af paragraffen, ligesom der næppe kan være tvivl om, at byfogdens malende beskrivelse af konsekvenserne for hans by har meget på sig.³⁴

Postmestre og aviser

Et supplement til lønnen for flere postmestre – og samtidig en årsag til, at folk måske foretrak det personlige fremmøde på posthuset frem for at få brevene bragt ud – udgjordes af aviserne. De var endnu fåtallige, især de dansksprogede, og som forsendelser betragtet uden særlig interesse for postvæsenet. De blev da heller ikke fremhævet i taksttabellerne, men behandlet som al anden post, dvs. takseret for hvert eksemplar, som var der tale om almindelige breve. Skønt det ikke findes direkte omtalt, må aviserne imidlertid efter 1694 have kvalificeret sig til at falde ind under reglerne for »tryksagsporto«, og hvis det var tilfældet, fik de altså ikke blot fordel af de lavere satser, men også mulighed for at blive sendt flere under samme kuvert. Det peger i hvert fald i denne retning, når det i 1703 ved import af udenlandske aviser blev pålagt, at de skulle indleveres på posthuset i Hamburg af »en vis person«. Man ville herved sikre sig imod, at der blev gemt rigtige breve i avispakkerne.³⁵

Der var dog endnu en grund til denne forholdsregel. Det var i disse år »en gammel sædvane«, at postmestrene selv kunne få aviserne tilsendt portofrit. Det betød konkurrenceforvridning, såvel mellem den danske og udenlandske presse som mellem abonnenterne indbyrdes. Andre dødelige skulle jo betale både avisens ordinære pris og portoen, som, indtil reformen ændrede balancen, gjorde avisholdet mere end dobbelt så dyrt. Havde man et umætteligt behov for at følge med i den ansete hamburgske *Nordischer Mercurius*, var det i hvert fald billigere at lade postmesteren holde avisen og så få en ordning med ham om enten at købe den af ham eller læse den på posthuset. Mens det første kostede velbyrdig Niels Trolle til Trolldholm 14 $\frac{2}{3}$ rigsdaler om året i 1674, lod postmester van Oesede i Odense folk som ritmester Rathlow og landstingshørerer afkræve 6 rigsdaler om året for hos ham »avise at læse«. Postmesteren skulle naturligvis betale abonnemen-



Med Peder Morsings Ny Affviser (se side 276) var egentlige nyhedsblade ved at slå an, men det danske sprog havde fortsat besvær med at hævde sig over for tysk. Først med Anders Bording's Den Danske Mercurius fra august 1666 begyndte der regelmæssigt at udkomme danske aviser, skønt ingen fik den samme succes som Bording med oven i købet at forme dem på rimede vers. 1 juni 1670 var det Frederik 3.'s død og begravelse, der var avisens spidsartikel. Andre og senere bladudgivere understregede som tidligere nævnt samhörigheden mellem avis og post ved at tage navne i brug som f.eks. Ordinaire Posttidende eller Den Kjøbenhavnske Post-Rytter. Men pressen og postvæsenet levede ikke i ubetinget harmoni med hinanden, bl.a. på grund af de skrevne postmesteraviser.

tet, og det forsømte hans efterfølger, Søren Bolt. Det oplyses i den anledning, at udgiveren af *Altonaische Relation* havde 100 rigsdaler til gode for årene 1674-80. Med tilstrækkeligt mange læsere kunne det alligevel, trods avisprisen på ca. 15 rigsdaler årligt, blive en god forretning.

For en initiativrig postmester var der dog endnu flere muligheder for fortjeneste. Tilfældigvis er det igen Odense posthus, der er scene for biskop Bircherods kendte dagbogsnotat fra 1677: »Gik jeg om formiddagen på posthuset, hvor man plejer at høre adskilligt nyt. Nogle officerer og andre deres *compagnons*, som sad derinde, havde en og anden skreven avis imellem sig; men postmesteren Søren Bolt vidste selv *more suo* [efter sin skik] fluks flere at trykke og binde os allehånde på ærmet«. Han rådede næppe over et trykkeri, så de »flere« aviser, der sigtes til, havde han formodentlig selv afskrevet, og dermed var fortjenesten alene hans. Omvendt behøvede forlægget ikke være en »skreven avis«, men kunne lige så vel være de trykte.

De skrevne nyhedsrelationer, som Bircherod her omtaler, var et ældgammelt sidestykke til den trykte presse, eller som tidligere berørt forløberne for disse. Men de eksisterede endnu, blandt andet fordi de i sagens natur ikke blev underlagt censur, og vel også fordi de folk, der gav sig af med at skrive dem, undertiden havde adgang til kilder, som bogtrykkerne savnede. Nyhedscenret Hamburg var det bekvemme sæde for disse avisskrivere. Senest fra 1681 lod regeringen en af dem lønne for selv at få del i informationsstrømmen, som blev særlig værdifuld, fordi vedkommende ofte stod i forbindelse med postmestrene i byen. Hvad det implicerer, er ikke svært at gætte på. Op over dem, der forsynede såvel kongen som landets postmestre med skrevne aviser i denne periode, rager Christian Erlund. Han var som nævnt og i lighed med flere avisskrivere ansat som sekretær hos en postmester; i dette tilfælde chefen for det danske kontor. Her gik den energiske mand straks i gang med sin »nouvelleskrivning«, som i de sidste år før 1711 indbragte ham mellem 2000 og 2500 rigsdaler om året. Når det hedder, at han havde 86 abonnenter i Tyskland og – især? – Danmark, og afsatte aviserne for 2½-5 rigsdaler i abonnement, er der dog et eller andet sted et misforhold i de efterladte notater.

Blandt køberne fandtes et større antal postmestre, som sandsynligvis fik også dem tilsendt portofrit. Aviserne har formodentlig haft overvægt af nyheder af interesse for et dansk publikum – ingen af dem er bevaret – i forhold til de trykte udenlandske, og har derfor gjort de lokale postmestre særligt interesserede i at få fat på netop dem. Dermed har de forøget posthusenes værdi som

købstædernes informationscentraler, hvilket Bircherods genrebillede fra Odense bekræfter. Det er dog også ham, der reagerer, da Ålborgs postmester i 1704 i forventning om aftagernes nysgerrighed skruede prisen en tand i vejret. Ganske vist mente biskoppen, at det var »den nye generalpostmester« – Giese? – der »ved en dobbelt takst [havde] forhøjet postpengene for deres hidførelse«, men der skete ikke officielt nogen ændring på dette område, så bageren blev rettet for smed. Under alle omstændigheder afsagde Bircherod sit abonnement, da han »holdt det noget betænkeligt en hob løgn og uvisse tidender, hvormed aviserne tit er opfyldte, så dyrt at betale«.

Postbudene

Foruden kongerigets ca. 30 postmestre, med eller uden bestalling og løn, nogle få underordnede kontorister og de til ageposten knyttede hotelværter, bestod postvæsenets personale i 1711 af de egentlige postbude. Seks messagerer – fire på Hamburgrutten og to på Lollandsrutten – og et ubestemmeligt, men ikke stort antal postilloner og fodbude. Disse sidste udgjorde siden 1653 en temmelig anonym gruppe, som ledelsen ikke viste nogen større bevågenhed; de var helt underlagt postmesteren, som antog dem, udbetalte deres løn og stod til ansvar for deres gerninger. »Men for hans egne postilloner skal postmesteren selv være responsabel, således at han selv skal være pligtig at svare til al den urigtighed og underslæb, som ved dem måtte begås«, hed det i instruktionen. Det var andre signaler end i 1624, da budenes forsømmelser i den retning skulle indberettes til »de fire forordnede købmænd«, som så lod hammeren falde.

Svarende hertil var det blevet mindre lukrativt at være postbud. Men mens kancellibudenes (faste) lønninger foreligger fuldt oplyst, ved vi ikke stort mere om postillonernes, end hvad der tidligere er nævnt. Beløb på 20-40 rigsdaler synes at have været typiske, og kun »Ribe postillon« skiller sig ud med sine 78 rigsdaler i 1711. Han skulle dog uden tvivl holde hesten i live for penge, hvor kollegerne fik dem stillet til rådighed af postmesteren. Med gager i den nævnte størrelsesorden, der sammenholdt med de tidligere omtalte lønninger til forskellige socialgrupper har sidestillet postbudene med ufaglærte arbejdere, havde skattefrittheden selvsagt ikke den helt store betydning, men budene omfattedes dog af den.

På et punkt nød postvæsenets fodtropper imidlertid godt af en bevågenhed fra oven, som deres overordnede foreløbig måtte sav-

Post- og Telegrafmuseets kopi af en vindfløj fra 1663, som angives engang at have prydet Våbensted kirke mellem Maribo og Saksøbing på Lolland. Smeden, der lavede den, vidste måske nok, at posten her var agende og ridende postbude derfor et ukendt folkefærd, men postryttere så man afbildet så til. Ligesom i eksemplet med Helverskous tegninger fortæller billederne ikke nødvendigvis noget aktuelt om postvæsenet i tiden eller på stedet. Hvad rytteren i øvrigt skulle symbolisere, når han drejede i vinden på et kirketårn, kan man kun gisne om.



ne. Det gjaldt – i videste forstand – deres uniformering. Vi har på forskellige steder nævnt dens bestanddele, horn, skilte og klæde-
dragt. Her skal derfor kun gives et samlet rids.

Ser vi bort fra Christian 4.s bevilling af 9. januar 1641, hvorved »Jens Køge, Glückstadt post, herefter årlig må få en hosklædning af kongens klædekammer« – Køge var hans »private« bud og klædningen ikke nødvendigvis en »uniform« – var *postskillet* det første »udmærkestegn«, der os bekendt toges i brug. Og det endda temmelig nøje ved samme tid, for guldsmed Jørgen Hansens regning er dateret 2. januar 1641:

»De 5 våbner, som er gjort til Kongelig Majestæts glückstadtske postbude, vejede 35 lod; for hvert lod sølv og arbejds løn 3 mark 10 skilling. Er tilsammen 21 rigsdaler 14 skilling. Som mig blev af Sr. Johan Braem betalt i København den 2. januar 1641. Jørgen Hansen Egen hånd«.

Forhåbentlig nåede Christian Hansen at få sit skilt med, da han samme dag afrejste på sin og rutens første tur.³⁶ Synd, det ikke er bevaret.

Postbudenes næste symbol, signalhornet, gjorde som nævnt sin entré i 1650'erne, mens endnu et halvt århundrede skulle gå hen inden det komplette udstyr omtaltes, nemlig i kontrakterne fra 1704 og følgende år.



På dette billedtæppe med bibelsk motiv fra o. 1575 er symbolikken derimod klar (jf. forrige illustration). Den skønne Batseba er i badet – for sømmelighedens skyld er dog kun fødderne i vand – da budet ankommer med opfordringen fra kong David om at komme til sig og ikke kun for at høre ham spille harpe. Billedet er fra før den tid, da postvæsenet blev til, og begrebet postillon d'amour yngre, men uanset befordringsmåden har postbudet til alle tider måttet lægge krop til lignende allegorier eller forsøg på at identificere ham med de meddelelser, han overbragte. Postillon d'amour's opgave er ikke misundelsesværdig, og i en situation som denne kunne selv budets hverv blive en Uriaspost.

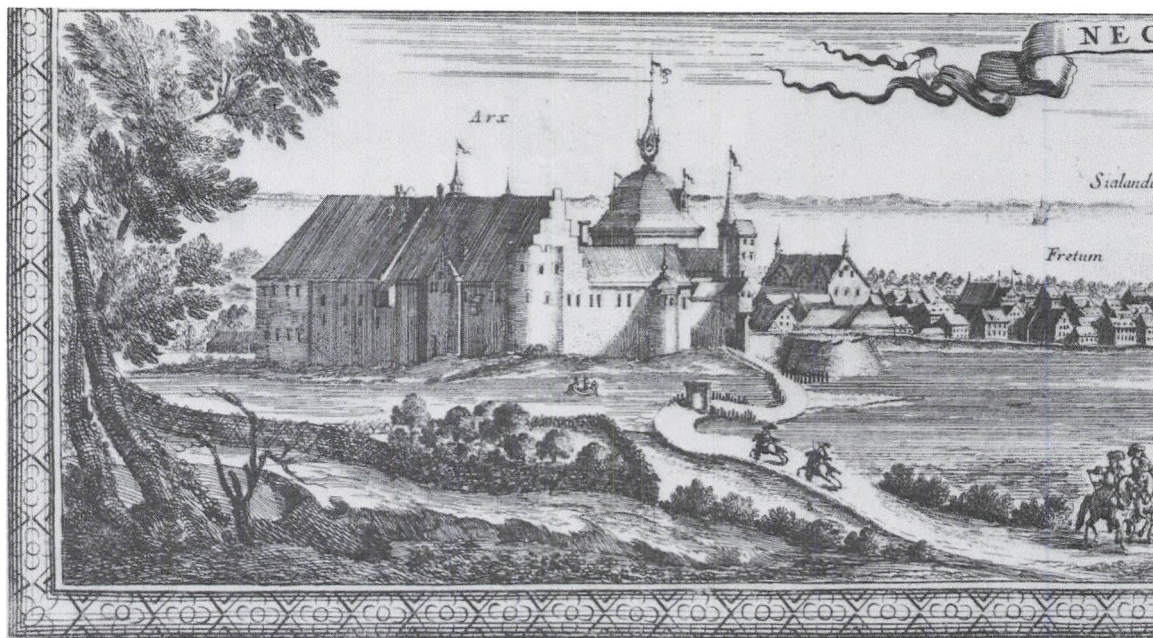
Mærkeligt nok er der en del indbyrdes forskelle i pålæggene til postkontrahenterne om deres postilloners »mundering«. De var i ordets egentlige betydning ikke helt uniforme. I den første, fynske var komponenterne »rød klædekappe, kabudser med gult inderfor samt skilt og støvler«, mens den næste fra Slesvig, dateret 12. juni 1706, lyder: »Postillonerne skal han forsyne med en rød lakkappe

Den 5. Maaned om region 4 till Konge Majestæt
 et sølvskilt med en rød hest, en rød kabud, en
 rød skjorte og rød bukse og en rød løse til 10/-
 En till kumme, 2 l. Regardelene 14/- - Samme
 best. af 2 l. Jofan Drennen 6/- toet, -
 J. Ribbenforstend 2 Jernværing 104 l. -
 Jørgen Hansen
 Jørgen Hansen

Guldsmed Jørgen Hansens egenhændige
 regning for de fem postskille, han smedede
 til den nye Glückstadtrutes postbude.

[dvs. en lakbehandlet skindkappe], foret med gult baj [uldent stof], en rød kabuds, ligeledes foret med gult, et sølvskilt på venstre bryst med Hans kongelige Majestæts cifre, ligesom også støvler og kårde og hvad han ellers anser for nødvendigt«. Postmesteren i Slagelse fik i 1708 besked om, at uniformerne bestod af »røde klædekjortler, kapper og kabudser« etc., og temaet varieredes endnu en gang umiddelbart efter statens overtagelse, da jyderne på den røde kappes »højre side eller arm« skulle »lade med gult klæde og store dobbelte bogstaver F4 sætte«. Samme monogram og i samme forarbejdning – billigere end et sølvskilt – sattes »foran på klappen« på kabudsen. Her nævntes for første gang i en kontrakt desuden hornet med det manende pålæg: »Så skal og hver postillon have et posthorn og derpå lære vel at blæse, på det postens ankomst på behørige steder dermed kan tilgendetives«.

Hvad endelig posthusenes skiltning angår, er kilderne helt tavse. Efter beskrivelsen i Christian 4.s forordning af dørtavlen med den hvide hest og blå rytter, ordinansens »løbende hest og karl på«, og 1650-betænkningens »hvide hest« finder vi ikke nogen- somhelst omtale af de ydre tegn på, hvordan publikum fandt vej til det lokale posthus.



Storebælt

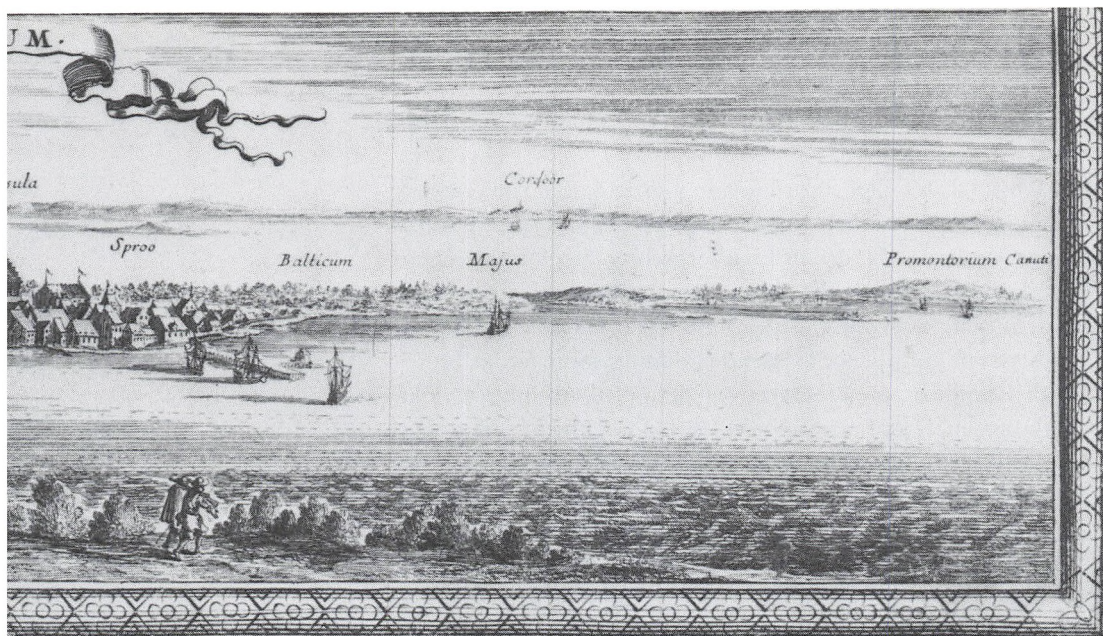
Postvæsenets og hele det danske transportsystems smertensbarn har altid været Storebæltsoverfarten. Ser vi bort fra de forsøg på at mindske problemerne, som postvæsenet selv stod for, og som berøres andetsteds, og nøjes med at belyse færgefartens generelle organisation mellem 1624 og 1711, finder vi dog flere tegn på, at tilstanden blev forbedret i perioden.

Bortset fra, at betalingen for at komme over var fastsat ved den tidligere omtalte forordning om transporttakster af 1615, synes der ikke oprindeligt at være gjort forsøg på at regulere farten, hverken af det offentlige eller mellem skipperne indbyrdes. Christian 4. kunne derfor i 1625 tillade en indvandret hollænder, Rubin, at slå sig ned i Korsør med sin medbragte smakke – en nederlandsk skibstype, der sammen med jagten skulle blive enerådende på bæltet i et par århundreder – og konkurrere med de danske færgemænd. Situationen var den samme i 1653, da Klingenberg fik en lignende tilladelse, for skønt postgaleothen fortrinsvis skulle overlære postsækken, havde dens skipper tilladelse til at overføre enhver rejsende, hvad han også vides at have benyttet sig af. De nyborgske færgemænds initiativ i slutningen af 1655 skal sikkert ses i sammenhæng hermed.

Den 29. januar året efter erklærede Fredrik 3. sig nemlig tilfreds med, at »de mænd, som daglige smakker til overfar-

ten holder, tilholdes, at den ene efter anden, ligesom de indkommer, igen skal udsejle«. Ordet *børt* bruges ikke her, men det bliver senere klart, at udtrykket dækker over det princip for sejladsens organisation, som ved denne lejlighed fik sin officielle godkendelse. »Det fartøj, som står for børtten på den ordinære tid at afgå ...«, hedder det i den fynske amtmands erklæring fra år 1700, som omtales nedenfor, og når de københavnske færgemænds lavsartikler af 1684 omtaler »den ordinære børtfærge«, sigtes der alene til den af færgerne, som har den daglige tur. I nyere tid blev begreberne vistnok forvirret, og nu er den opfattelse udbredt, at »børtten« generelt betegner et færgefartøj eller en skibstype. Det er en misforståelse, der er svær at udrydde, men lad dette være et forsøg. I forbindelse med færgeskippernes frivillige tilegnelse af børtprincippet i 1655 bemærkes det også, at dette i sig selv forudsatte, at kredsen af færgefolk var sluttet; at nye færgemænd altså ikke ville blive tolereret.

Kort efter, den 9. december 1657, udkom en »ordinans om færgævæsenet ved Korsør og Nyborg«, som – ud over at gennemføre børtssystemet i begge færgebyer – indeholdt den nyhed, at der »skal hver dag præcis, når klokken er 9 formiddag, en smakke udgå fra hvert af bemeldte steder, enten den har fragt eller ikke«. Eller, kunne man tilføje,

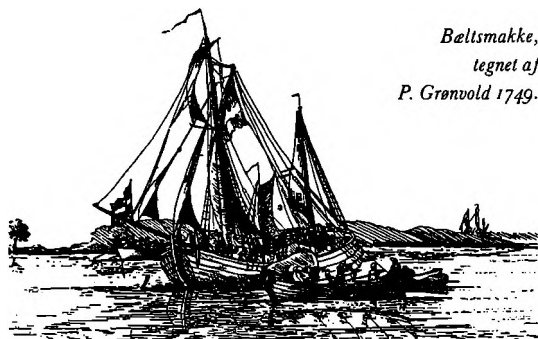


Nyborg slot og by i 1659 efter Pufendorf. Færgerne synes at være i Korsør på dette tidspunkt, men et par (post?)ryttere er på vej til slottet.

uanset om den havde få eller mange passagerer med. Dette pålæg leder naturligt frem mod en sammenslutning mellem færgeejerne, hvorved tab og gevinst i de to situationer udlignes, så den uheldige børtskipper får kompensation for sin halvtomme sejlads. Spor efter en sådan forening træffer vi dog først i 1698, da ejerne af de fem færger ved Nyborg og de fire ved Korsør under 9. maj indgik en kontrakt, hvorefter alle indtægter skulle gå i en fælles kasse og siden fordeles ligeligt mellem de ni færgers redere. Bemærkelsesværdigt er det, at også de to postjagter deltog i arrangementet. De 1000 sletdaler – 750 til borgmesteren i Nyborg for den danske brevseks derfra og den svenske begge veje, og 250 til postmesteren i Korsør – kom dermed de andre færger til gode, hvis de almindelige indtægter skulle svigte, selv uden at de deltog i postbefordringen.

Med undtagelse af en periode i begyndelsen af 1700-tallet, hvor en emsig Nyborgreder forsøgte at bemægtige sig alle de mest indbringende forretninger og derfor trådte ud af fællesskabet, bestod »interessentskabet i færgeløbet«, indtil staten udkøbte det i 1856. Derimod holdt det hårdt med den regelmæssige trafik. Fyns stiftamtmand, som i marts 1700 fornærmet indberettede, at han først nu havde fået færgerejernes kontrakt at se, beklagede, at den ikke indeholdt en lyd om de daglige afgang, og foreslog rege-

ringen, at den lod påbudet indskærpe. Men endnu i 1730 kunne det i en skrivelse fra færgefolkene meldes, at »den foranstaltning af fornødenheden så straks og for nogle og 40 år siden har måttet kasseres, eftersom det ellers var en pur umulighed i sig selv, at enten transporten eller dens vedligeholdelse kunne være til«. Da skipperen fik 1½ rigsdaler og hver matros 80 skilling i hyre for »hver rejse«, skulle færgen have fuld fragt af gods eller passagerer, før den afgik.



*Bæltsmakke,
tegnet af
P. Grønvold 1749.*

Post til udlandet

Hverken udkastet eller forordningen gjorde i 1620'erne noget væsen af posten til udlandet. En af årsagerne har vi, om end indirekte, været inde på. Hvordan give forskrifter om forsendelsesmåde eller takster i lande, der ikke rådede over tilsvarende institutioner som den, man var i gang med at opbygge i Danmark? Christian 4.s postvæsen kunne mod passende betaling sørge for, at brevene kom til Hamburg, men derefter var det op til afsenderens lokale kontaktpersoner at finde udveje for befordringen ned gennem Europa. På dette område var alt således ved det gamle.

Og dog. Et lille skridt videre kom man faktisk i 1625. Men kun den meget skarpsindige læser af forordningens paragraf 21 om taksterne fik mulighed for at opfatte dens diskrete tilbud om en håndsrækning. Det indeholdes i en passus om, at portoen for breve, der skulle »forskikkes« længere end til Hamburg, »skal budene betales straks af dem, der brevene leverer«. Havde kunderne selv en faktor og lod ham besørge brevene, var det med den gældende betalingsordning postvæsenet uvedkommende, om pengene blev erlagt i København eller Hamburg. Pålægget måtte derfor rent logisk indebære, at postvæsenets egen kommissionær i staden ville påtage sig den videre forsendelse, men da denne jo ikke kendte de københavnske eller andre danske afsendere, kunne han ikke give kredit på samme måde som de egentlige forretningsforbindelser. Helt tydeligt og uden nogetsomhelst omsvøb blev tilbuddet imidlertid kun formuleret i det dokument, vi har kaldt ordinansen. Her lod man nemlig pålægget ledsage af følgende illustrative eksempel:

»En mand vil have et brev fra København til Amsterdam; samme brev skal det hamburger bud føre til Hamburg til postmesteren dér. Nu vil postmesteren ikke betale ham for brevet, thi han får intet derfor igen, og budet vil ikke føre brevet forgæves. Ergo, derfor får den mand i København at betale brevpenge straks med brevet, når han budet brevet leverer, og skrive på brevet, at budløn til Hamburg er betalt. Dermed kommer brevet ført med det amsterdammer bud, og betales i Amsterdam alene brevpenge fra Hamburg«.

Når denne instruktive vejledning blev udeladt af forordningen, synes den mest nærliggende forklaring at være den, at kongen og

hans mænd ikke kunne bekvemme sig til at nævne de hamburgers stadsbude ved navn. Bortset fra rigspostens rute til Köln og Frankfurt stod de i 1620'erne for al offentlig postgang fra Hamburg, så en orientering om deres ruter, afgangstider og takster ville uvægerligt have været en reklame for den samme organisation, som man forsøgte at udkonkurrere på dansk grund. Såvel samtidens publikum som vi er derfor gået glip af en såre nyttig information.

Først i 1640 lod Christian 4. offentligheden forstå, at han nok vidste, at der fandtes et udland at skrive til og få breve fra. Vi har tidligere været inde på, at han fra dette tidspunkt for alvor erkendte værdien af den hurtige formidling af nyheder fra syd (se side 32), men endnu var han ikke tilbuds at udbygge samarbejdet med de stadsbude, der – så vidt vi kan se – nu alene varetog den regelmæssige forbindelse mellem København og Hamburg. Tværtimod. Missivet til Corfitz Ulfeldt af 19. november 1640 blev ikke blot startskuddet for en ny dansk postrute til Glückstadt, som efterhånden gjorde det af med stadsbudenes københavnske rute. Men med det erklærede formål at få brevene fra Holland, Köln, Frankfurt, Leipzig, Braunschweig og andre steder »nogle dage« hurtigere frem end hidtil, skulle udlandsposten også gå over Glückstadt til Stade, altså helt uden om Hamburg.

At Stade så selv næppe har stået i anden forbindelse med omverdenen end gennem (en stikrute til?) budkursen Hamburg-Emden, synes ikke at være faldet kongen ind. Hans egen korrespondance med Holland kunne med fordel gå den vej, for så vidt den besørgeles ved kurerere fra Haag – hvis agent straks fik besked om forandringen – men for private, der var afhængige af budvæsenet, var fremskridtet svært at få øje på. Det er da også tvivlsomt, om købmændene nogensinde sendte deres breve over Stade eller antog de foreskrevne faktorer i Glückstadt. I stedet sørgede de og Braem for, at den nye postrute fra starten stod i koordineret forbindelse med Hamburg. Kongen måtte desuden på sine gamle dage tage til efterretning, at Glückstadt blev koblet helt ud af hovedruten til udlandet.³⁷

Det hamburgske knudepunkt

Ikke at postvæsenet i de følgende mange år blev stort mere indstillet på at samarbejde med udenlandske søsterorganisationer. Men man nåede dog efterhånden så vidt, at man i 1653 – ud over i det hele taget at tilbyde sit publikum at tage imod breve til byer fjernt fra det danske monarki – offentliggjorde fortegnelser over

de steder, der kunne nås pr. post, og fra 1694 også taksterne for brevene hertil. Forklaringen ligger lige for: den næsten eksplosive udvikling af de nationale, offentlige postvæsenet mellem 1624 og 1650. De indgik dog kun i begrænset omfang formelle traktater om transitfart eller udveksling af post. Blandt de få tidlige kan nævnes en aftale fra 1601 mellem Frankrig og Spanien, hvis problemer var særegne i kraft af dets besiddelser i Nederlandene. Den kejserlige rigspost fik derimod først en tilsvarende overenskomst i stand i 1660, og noget senere, i 1683, sluttedes aftale med England om udveksling af post i Oostende.³⁸ Alligevel lod det sig gøre at få brevene ekspederede i landene, og alle stridigheder til trods var der postorganisationer, der bistod snarere end bekrigede hinanden.

For det danske postvæsen var det især væsentligt, at det med overdragelsen i 1653 fik et fordrageligt forhold til de hamburgske stadsbude og dermed også stadsbudene i andre nordtyske og hollandske byer. Som nævnt afskaffede Klingenberg, formentlig straks efter, den kongelige danske postmester Reimers og kontoret i den schauenburgske gård og lod stadsbudmester Gerbrand tage imod de danske postilloner. Dermed fik han ubesværet adgang til et postnet af betydeligt omfang, som er kendt gennem nedenstående fortegnelse fra 1649. Den oplyser ganske vist ikke posternes og budenes organisationsmæssige tilknytning, men de fleste linier vides at være dækket af stadsbudene, alene eller i forbund med kolleger i ankomstbyen. Kun de første to ruter ekspederedes fra rigspostmesterens kontor. I fortegnelsen er ankomstdag(e)/afgangsdag(e) anført i parentes; ruterne nr. 12 og 15 omtales senere (se side 379):

1. Kölnerposten, med forbindelse til Nienburg, Westfalen, Köln, Antwerpen, Frankrig, England og hver tredje uge Spanien (sommer: mandag og torsdag aften, vinter: tirsdag og fredag/onsdag og lørdag morgen, »når portene åbnes«).
2. Frankfurterposten, til Hannover, Hildesheim, Kassel, Nürnberg »og andre steder« (søndag og torsdag eftermiddag/onsdag og lørdag morgen).
3. Amsterdambudet (mandag og torsdag/onsdag og lørdag morgen).
4. Danzigbudene, til Wismar, Rostock, Stralsund, Stettin, Danzig, Elbing, Königsberg, Riga og Reval (onsdag og lørdag morgen/tirsdag og fredag eftermiddag).
5. Berlinbudet (tirsdag/torsdag).
6. Hildesheimbudet (mandag/torsdag).
7. Hannoverbudet (fredag formiddag/lørdag middag).

8. Lübeckbudet (daglig).
9. Lüneburgbudet (tirsdag og torsdag formiddag/torsdag middag og aften).
10. Emdenbudet (tirsdag og onsdag/lørdag).
11. »De svenske og københavnske poster« (torsdag/lørdag).
13. »De nürnbergerske, erfurtske og braunschweigske breve« (tirsdag/lørdag aften).
14. »De leipzigiske og magdeburgske« (torsdag/lørdag aften).

Inden Klingenberg på grundlag af denne eller en lignende fortegnelse nåede at orientere sit danske publikum om forbindelserne i 1653-forordningen, var der dog sket en forandring derved, at Brandenburg havde oprettet postkontor i Hamburg og var på vej til at udkonkurrere Danzig- og Berlinbudene. Startskuddet var givet af den svenske postmester i Riga, som i 1646 planlagde en rute over brandenburgsk territorium til Amsterdam, men inden den kom i stand, havde kurfyrst Friedrich Wilhelm besluttet at oprette sit eget nationale postvæsen »til folkets velfærd«, som han sagde. Først, nemlig i 1649, etablerede han en rute fra Memel over Berlin til Cleve ved grænsen til Holland, og allerede samme år eller kort efter fulgte forbindelsen Hamburg-Berlin-Danzig, som på kort tid udkonkurrerede budkursen, da den var en dag hurtigere end denne. Konflikterne var i øvrigt ikke meget dybtgående, da såvel budene som Brandenburgs »landspost« havde en fælles fjende i den kejserlige rigspost (jævnfør nedenfor).

Anvisningerne til den københavnske offentlighed i 1653 måtte naturligvis indrettes efter de lokale afgangstider, men helt gennemskueligt er systemet ikke. Når Klingenberg for eksempel pålagde kunderne at sende breve til Venezia og det øvrige Italien samt Paris og Frankrig med onsdagsposten, skyldtes det åbenbart, at den kunne nå Hamburg lørdag morgen tidlig og opnå forbindelse med rigsposten samme dag. Men hvorfor kunne folk ikke tillades at benytte sig af afgangsen søndag formiddag, som jo havde en tilsvarende forbindelsesmulighed med rigsposten onsdag morgen?

Samme inkonsekvens gør sig gældende for de øvrige byer og lande (Wien, Prag, Regensburg, Augsburg, Nürnberg, Strasbourg, Frankfurt, Köln, Leipzig, øvrige Tyskland og »London i England«), mens begge afgangse stop stod til rådighed for afsendere af breve til Danzig, Rostock og andre købstæder i Polen, Preussen og Letland, til Amsterdam og byerne i Holland, Brabant og Flandern, samt til Lübeck og Bremen. For spanske breve gjaldt det, at »den har ingen vis tid, men rejser af fra Antwerpen 8 dage efter, at posten did er ankommet fra Spanien«. Endelig måtte adressa-

ter i Portugal afvente tilfældig skibslejlighed i Amsterdam. Her lovede Klingenberg ikke for meget, men forbindelsen til Spanien hver tredje uge kunne han godt have orienteret sit danske publikum om.

Hvad betalingen angik, pålagde han kunderne at frigøre dem til Hamburg, når de skulle forsendes til en række specificerede byer, alle i direkte forbindelse med dette poststed. Breve, der skulle videre end »med den første post eller bud« herfra, måtte »dobbelte, eller så vidt fornøden kan være, frigøres«. Nærmere kunne han ikke komme og måtte endog lade det være op til folk selv at forhandle betalingen med »postmesteren på ethvert sted«. Han kunne ikke garantere imod snyderi, men pålagde sine underordnede, at de »ej heller mere, end tilbørligt er, af sådanne breve skal fordre«. I en vis forstand indskrænkede han altså den service, som den vågne læser af 1624-forordningen havde modtaget, men om postmesteren i Hamburg dengang påtog sig – mod efterkrav fra modtageren på bestemmelsesstedet – at videresende breve til byer uden for rigspostens og stadsbudenes rutenet, vides dog ikke.

Ruten til Amsterdam

For de danske kunder var forbindelsen til Amsterdam uden tvivl den vigtigste i det sydlige udland, måske med Lübeck som eneste undtagelse. Denne sidste – placeret midt mellem det egentlige udland og monarkiets »udenlandske« del – vender vi siden tilbage til, men først skal nogle få træk af Danmarks interesser i Amsterdamrutens historie omtales.

Som antydte havde stadsbudene pr. tradition såvel som det nye postvæsen i Brandenburg et anstrengt forhold til den taxiske rigspost. Konflikterne kulminerede i 1661-62, da kejseren sendte sin feltmarskal Jost Maximilian von Grönsfeld til Hamburg for sammen med stadens rigspostmester Vrints endeligt at få det kejserlige regale gennemtrumfet. Målet var intet mindre end en fuldstændig ophævelse af alle stadsbudenes og kurfyrstens ruter uden for deres egne områder, deriblandt den fra Hamburg til Amsterdam. Klingenberg, som tilfældigvis var til stede, formulerede begivenhedsforløbet således – kort, levende og præcist – i en skrivelse til kongen 28. januar 1662:³⁹

»Eders kongelige Majestæt har jeg allerunderdanigst skullet berette, at der her rejser sig en stor uorden ved postvæsenet; den kejserlige generalpostmester hr. Grev [Lamoral] von Taxis har



Stadsbudvæsenets tekniske udvikling demonstreres godt på dette kobberstik fra slutningen af 1600-tallet. At budene hører hjemme i Nürnberg og ikke i Hamburg, er af mindre betydning, for også her beskæftigede man såvel gående som kørende og ridende bude, og disse sidste skiftede heste med passende mellemrum, som man gjorde det i postvæsenet. Det var altså efterhånden blevet svært at finde virkelige forskelle mellem budorganisationerne og de »rigtige« postvæsener. Kun posthornet turde de her afbilde herrer (som kunne være klippet ud af et modekatalog) ikke skille med.

selv og gennem sin befuldmægtigede postmester i længere tid tragtet efter at udbrede sit postvæsen over det ganske romerske rige og alle andre poster at forstøde. På visse steder er det også lykkedes ham, nemlig langs Weser og Rhinen, men på andre sider som langs Elben gennem Mark Brandenburg, Pommern og kurfyrstendømmet Sachsen har man indtil nu ikke villet høre af nogen kejserlig post eller postmestre. Sagen er også foredraget på mange rigsdage og ved de münsterske traktater, men aldrig efter forhandlingerne blevet tilstået.

Men da nu hr. Grev von Gronsfeld, som i egenskab af kejserlig afsending er kommet herved, driver temmelig hårdt på andre og fornemmelig dette postvæsen, og af Hans fyrstelige nåde, biskoppen af Münster, har erholdt mandat imod den hollandske post, som går gennem hans land, så er det vel især møntet på denne, som er den største post af alle i hele Tyskland; og er i det münsterske den hollandske postillon indtil nu to gange blevet frataget brevpaketten, som siden ved den kejserlige post er indbragt i det kejserlige posthus.

Nu er den hollandske post, som går mellem Amsterdam og Hamburg, i umindelige tider blevet opretholdt til lige deling mellem Børsernes direktioner i begge byerne Amsterdam og Hamburg, og det vil falde svært for den kejserlige postmester at skaffe nogen ændring heri. Hvad Holland vil sige hertil, ved man endnu ikke, men her i byen giver det anledning til mange betænkeligheder. Det skal, som det berettes mig, imidlertid være besluttet atter at opsnappe brevene, enten ved portene eller hvor man kommer ind i staden eller endog uden for det kejserlige posthus, og siden bringe dem til deres rette sted i Børsposthuset. Hamburg burde også kunne vinde bifald heri, al den stund der også bliver ekspederet breve fra Frankrig, England og andre steder ved den hollandske post; alle evangeliske potentater har således interesse deri, altså at de ikke ender med at stå i den situation, at disse breve helt falder i katolikernes hænder, som derpå efter deres eget behag kan gennemblade dem ...«

Klingenberg berattede videre, at man i det nu svenske hertugdømme Bremen havde ladet sig forlyde med at ville nægte rigsposten skifteheste, og at han af regeringen i Stade var blevet opfordret til at søge officiel dansk støtte til modstanden. Det henstillede han så til kongens afgørelse, men tilføjede, at striden efter hans opfattelse ville falde hen uden større vidtløftighed. Det kom til at holde stik. Også på grund af indre splittelse i den kejserlige regering opgav Gronsfeld aktionen i løbet af foråret 1662 og rejste hjem. Men i tysk og til en vis grad dansk posthistorie fik hændelserne stor betydning, fordi de nordtyske rigsstæder og småstaterne med Brandenburg i spidsen i disse måneder blev tømret sammen i fælles front mod »ulven« i syd. I juni samme år fik den formel bekræftelse på en kreds dag i Lüneburg som *den nordtyske postkoalition*.

Klingenberg's postvæsen blev ikke fuldgældigt medlem af forbundet, men havde det ikke tidligere været tilfældet, blev som før nævnt forbindelsen nu knyttet på den måde, at stillingerne som dansk, brandenburgsk og lokal stadspostmester i Hamburg forenedes i en og samme person. For så vidt posten til England ikke allerede gik med Amsterdambudet – hvilket dog ikke var hensigten i 1653 – skete der også en forandring heri, idet den vides at være gået denne vej i 1664.⁴⁰ Hvis det var en nyhed fra 1662, var også den reform klart vendt mod rigsposten og en understregning af Hamburg-Amsterdamrutens betydning for vores kontakt med udlandet.

Endelig medførte den politiske udvikling i de nærmest følgende år, at ruten – i hvert fald en del af den – omtrent blev et indre

dansk anliggende. Ifølge ældre aftaler skulle grevskaberne Oldenburg og Delmenhorst tilfalde den danske krone ved grev Anton Günthers død, som indtraf 1667. Skønt kongens ret til »arven« i de følgende år blev omstridt, ansatte hans nye administratorer vistnok straks en postmester i byen Oldenburg. En sen redegørelse (fra 1746) oplyser ikke tidspunktet for udnævnelsen af Magnus von Höfft, men dels hedder det, at der i grevens tid »slet ingen postmester havde været, men brevene blev bestilt ved bude«, og dels oplyses det i et »projekt« over administrationsudgifterne i 1669, at »postmesteren beholder efter akkord som forud brevportoen [og] en gang for alle 80 rigsdaler«. Om han trods sin titel bestyrede mere end en uregelmæssig budtjeneste, er dog tvivlsomt, for i december 1677 bad en »borger i Hamburg«, Henrich Bremer, sin gamle ven Klingenberg om hjælp til at få koncession på en rigtig postrute i landet. Christian 5. havde da et års tid været Oldenburgs ubestridte hersker.

Bremers forslag tog udgangspunkt i den »gennem flere år fra Hamburg til Bremen og derfra over Lingen til Amsterdam og vice versa anordnede ordinære budfart«. I tilslutning til denne ville han, »det almindelige væsen til bedste, men i særdeleshed til følelig befordring for den højstnødvendige handel og bekvemmelighed for rejsende personer«, oprette en rute fra Bremen over Oldenburg og videre til Friesland. Da det nævnes, at den ville blive forsynet med de »dertil nødvendige karle, heste og vogne«, må den være tænkt kørende. For at lette vejen medsendte han en kladde til den kongelige bevilling, parat til renskrift og signatur, men tilladelsen synes ikke at være givet. Derimod ses det af en – desværre udateret – »memorial om posten i Oldenburg«, at byen sidst i århundredet (?) fik breve fra »Hamburg, København og Stockholm« med et bud fra Bremen, som ankom søndag morgen og torsdag eftermiddag, og som rejste videre til Ostfriesland og Jeverland. Passagen den modsatte vej skete onsdag og lørdag morgen, men derudover modtog byen post fra Holland og Westfalen (ank. mandag og torsdag eftermiddag, afg. onsdag og lørdag morgen). Mens den sidstnævnte rute synes oprettet af rigsposten – med eget kejserligt posthus i byen – i 1689, blev den med Hamburg-Bremen(-Amsterdam) koordinerede »danske« postrute bestyret af slægten Höfft endnu 1746. Det nævnes udtrykkeligt i en kontrakt med postmesteren i Bremen, at Bernhard von Höfft var »Königl. Dänischer Postmeister«, men alligevel optræder hverken han eller institutionen i 1694-forordningen (hvor grevskaberne optræder som udland), i generalpostamtets sager eller i 1711-opgørelsen.⁴¹

Kejserslige tilnærmelser

Med forordningen af 1694 faldt de detaljerede regler om afgangstider for udlandsposten bort. De fleste breve var som nævnt gennem adskillige år straks gået videre sydpå efter ankomsten til Hamburg, og kunderne kunne altså benytte sig af begge de ugentlige afgange. Til gengæld fik de nu at vide, hvor meget de havde at betale for hvert brev til en række byer og lande. Taksterne varierede naturligvis med afstanden, fra 12 skilling for breve til de nærmeste nordtyske byer samt Amsterdam – fortsat at frigøre til Hamburg – over 18-20 til Mellemeuropa via Rostock, Osna-brück, Leipzig og Kassel, og 24-28 til Vest- og Sydeuropa via Amsterdam, Nürnberg og Strasbourg, til 32 skilling for breve til Polen over Danzig. Fortegnelsen blev i øvrigt hurtigt forældet; Dorothea Krag forsynede postmesterinstruktionerne med en »hoshæftet specifikation« (som ikke kendes), og i løbet af 1700-tallet blev listerne stadig fyldigere. At opregne de byer, som Moth i 1694 tilfældigt fandt på landkortet, er derfor uden større interesse.

Derimod er der grund til at hæfte sig ved selve princippet for betalingen. Når portoen for breve til fjernere destinationer var så meget højere – og i det hele taget varierede – skyldtes det ikke blot afstanden, men at de nu blev frankeret til de nævnte (og flere) udvekslingssteder. Skønt vi er uhyre dårligt underrettet om, hvordan det hele foregik i praksis, kan der ikke være tvivl om, at når fremmede postanstalter befordrede frigjorte danske breve med egne bude, måtte vort postvæsen pådrage sig en gæld til dem. Den blev i et vist omfang modregnet i det, som disse postvæsener kom til at skyldte os for de til Danmark frigjorte fremmede breve, men under alle omstændigheder skulle der ske en – årlig? – afregning. Egentlige oplysninger herom har vi som sagt ikke, og forordningen selv er som sædvanlig ufyldestgørende, men systemet omtales i instruktionerne fra 1704. Det hedder i paragraf 6:

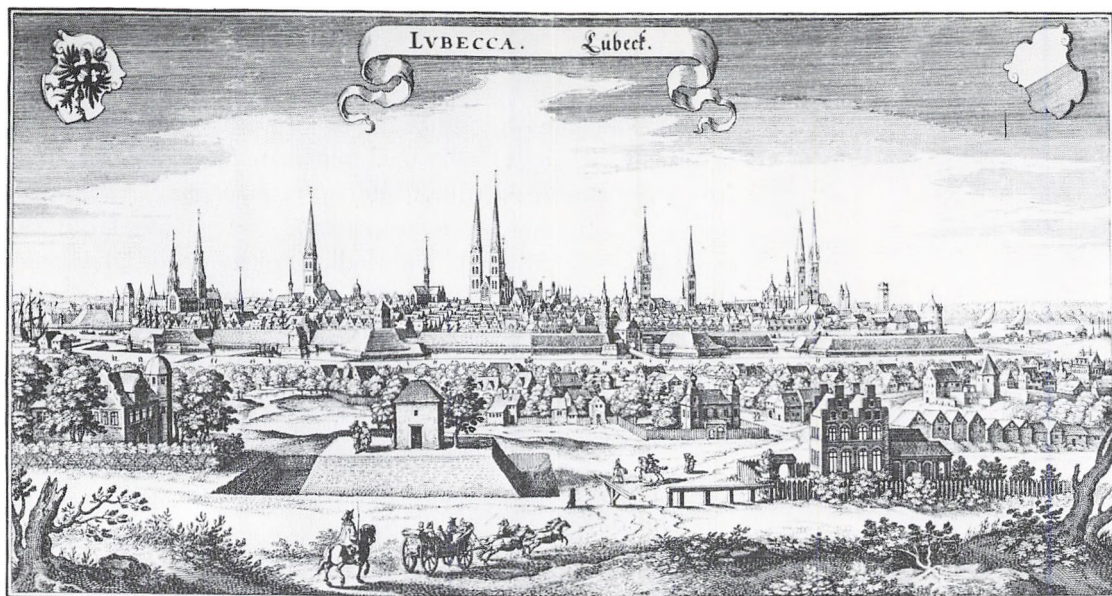
»De breve, som skal gå længere end til Hamburg eller Lübeck, skal postmesteren hos sig lade frankere efter postordinansen, ... og over alle breve, som hos ham frankeres længere end til bemeldte steder Hamburg og Lübeck, har postmesteren tillige med hans kvartalsekstrakter hver gang at indsende til generalpostkontoret i København en rigtig specifikation, at deraf kan ses, hvor langt brevene over Hamburg og Lübeck hos ham er frankerede, og hvor meget derfor er betalt, for at konferere, om det med [de fra] postmestrene i bemeldte Hamburg og Lübeck hidkommende eks-

trakter over hvis, de derfor til de udenrigske postkontorer betaler, kommer overens«.

Altså – hvad man ikke hidtil har erkendt – de to postmestre havde finansielle mellemværender med fremmede postvæsener, men de blev afgjort lokalt uden indblanding fra København, idet afregningen fra 1711 intet melder om clearing. Netop derfor forudsatte udvekslingerne heller ikke nødvendigvis overordnede aftaler eller traktater mellem organisationerne. Helt ukompliceret kan arbejdet på grænsekontorerne imidlertid ikke have været, og blandt andet derfor var de bemanded med flere funktionærer end på de indenlandske posthuse. Kravene om gnidningsfrit samarbejde blev desuden større, og vi ser da også at specielt det kejserlige postvæsen nu begyndte at gøre tilnærmelser til det danske.

Det kom først og fremmest til udtryk i de »Projektpunkter om kombination mellem Generalrigets- og det kgl. danske generalpostamt«, som ankom fra Wien i slutningen af 1702. Foruden forskellige forslag om koordination i ruteplanlægningen indeholder henvendelsen en anbefaling af, at man i stedet for at holde fast ved den gamle sædvane indførte et system, hvorefter hvert postvæsen ekspederede hinandens breve inden for sine egne grænser og for egen regning, og derefter delte udgifterne »pro rato«. Det skal formodentlig tolkes således, at danske breve herefter skulle frigøres helt frem til det endelige bestemmelsessted (for så vidt det lå inden for rigspostens distrikt), og den porto, som dækkede vejen gennem Tyskland, skulle så siden udbetales gennem postamtet til det kejserlige hovedpostkontor. Og omvendt. Men Gyldenløve, som fik ideen til udtalelse, kunne ikke se, »at nogen forandring til fordel eller nytte kan ske for Hans Majestæt«, og denne indstilling fulgte man i det gehejme conseil ved behandlingen – over to dage! – i januar og februar 1703.⁴²

Om det var portospørgsmålet, der stødte an, kan ikke afgøres, men dets tydelige brod mod postkontoret i Hamburg er næppe gået upåagtet hen. Også den generelle opfordring til »et bestandigt godt forhold [og] en oprigtig fortrolighed og harmoni« mellem parterne kunne kun opfattes som et forsøg på at drive en kile ind mellem det danske postvæsen og koalitionen. Her opstod der imidlertid snart en splittelse, som kom til at berøre Danmark, da den mangehovedede hamburgske postmester Lüders i 1704 afgik ved døden. Kongeriget Preussen (indtil 1701 Brandenburg) havde i nogen tid ønsket en leder af sit kontor, som var uafhængig af stadsbudene – dels for at kunne sætte sig på flere af disses ruter, blandt andet den fra Hamburg til Stettin, og dels fordi den nye preussiske konge stod på rimelig god fod med kejseren – og benyt-



tede sig nu af lejligheden til at udnævne Lüders' svigersøn, Johann Wentzhardt, i stillingen, mens Hamburgs børsældste havde bestemt sig for en falleret købmand Møller som stadspostmester. Stadens magistrat protesterede straks i Berlin, men kongen afviste først kravet om at trække ansættelsen af Wentzhardt tilbage, og siden anmodede han om støtte til sin kandidat hos Frederik 4. i Danmark.

Vi var da i den ubehagelige situation at skulle vælge side i konflikten. Dorothea Krag forsøgte at undgå den ved at pege på en helt tredje, men kongen fandt det politisk klogt at forene sig med Preussen, og dermed anerkendtes i begyndelsen af marts 1704 Wentzhardt som preussisk og dansk postmester i Hamburg. Samtidig var bruddet med stadspostvæsenet en kendsgerning, hvad magistraten ikke undlod at påpege. Det blev mere end antydning, at den nye postmester i virkeligheden var svensk undersåt, og han kunne derfor gennemsøge den danske post ved nattetide og afsende forræderiske breve. Den preussiske konge lod køligt svare, at »én, der vil forråde sit fædreland, har tid nok om dagen dertil! Umiddelbart kunne det i øvrigt være Hamburg ligegyldigt, hvorhen Wentzhardts loyalitet rettede sig, og byens virkelige problem var da også snarere det, at med isoleringen af dens budvæsen, stod den betydeligt svagere i kampen, ikke blot mod det ekspansive preussiske postvæsen, hvor slaget nu syntes tabt, men også mod den kejserlige rigspost. Garanti for, at Wentzhardt

Lübeck set fra vest i midten af 1600-tallet. Staden domineres af de mange og vældige kirketårne med St. Maria-kirkens i midten. Til højre for den ses stadsporten Holstentor, som rejsende fra Danmark og hertugdømmerne først nåede efter at have passeret den tætte forstadsbebyggelse, St. Lorenz. Kobberstik af Mathias Merian.

ville foretrække stadsbudene frem for rigsposten på ruter, hvor begge opererede, kunne ikke mere forventes.

Omvendt kunne byen imidlertid overbevise kejseren om, at det danske skridt ville få konsekvenser for vores brug af det taxiske postvæsen. Han lod sig da også straks bevæge til at opfordre Frederik 4. til at afskedige Wentzhardt, men kongen svarede med påtaget forundring over henvendelsen ved at understrege sin overhøjhed over »den Os underdanige stad Hamburg«, der måtte indebære, at han kunne udpege, hvem han ville. Og da Danmark – bl.a. sammen med Preussen – for tiden var kejserens allierede i krigen mod Frankrig, lod denne lige så hastigt sagen falde. At Wentzhardt så allerede i 1711 opgav sin stilling som dansk postmester, havde ikke tilsvarende storpolitiske årsager, men skyldtes uoverensstemmelser med den kære Erlund. Afskedsskrivelsen af 5. december dette år fremhæver venligt hans fortjenester i de otte år, han havde varetaget »det kongelige danske postregale«, men herefter stod vi på egne ben i Hamburg.

Forholdet til Lübeck

Som det fremgik af omtalen i forbindelse med portoudvekslingerne i 1704 kunne breve til udlandet nu udveksles såvel i Hamburg som i Lübeck. Det synes ikke at have været tilfældet i 1653, da selv breve til sidstnævnte by skulle frankeres på og sendes over Hamburg. Af denne og flere grunde kan der rejses berettiget tvivl om rigtigheden af, at Lübeck »indlemmedes« i det danske postnet i 1650. Påstanden fremsættes i et notat med titlen »Species facti«, udateret, men formodentlig fra 1680'erne. Det hedder heri, at »den ridende post er første gang anlagt anno 1650, og dengang blevet ekspederet i Lübeck af den dér residerende kgl. kommissær, hr. Würger«. Ganske vist var forholdet til de hamburgske stadsbude spændt efter ansættelsen af Reimers, men da Klingenberg fyrede ham, var der vel ingen særlig grund til at opretholde en dansk rute på den strækning, som stadsbudene betjente dagligt? Vi beholdt dog vores »postmester« i Lübeck, men en egentlig dansk postrute til byen har der næppe været tale om før henimod 1660. Da havde Klingenberg til gengæld sørget for »en ridende post til Lübeck«, hvorved »brevene dertil ankom lige så tidligt som til Hamburg«. Ruten er altså udgået fra en by på vejen dertil, sandsynligvis Rendsborg, og den overflødiggjorde altså ikke stadsbudenes forbindelseslinie.⁴³

I stedet for Heinrich Würger ansatte Klingenberg (samtidig?) en Heinrich Brüning og efter dennes død i 1679 fulgte den omtal-

te Henrich Bremer, som kort tid forinden var blevet udvalgt til stadens egen »botenmeister« af de såkaldte Schüttingsældste – »Skånefarernes« forstanderskab – og Bremer bad da Klingenberg om også at forunde ham det danske postvæsen, »da de fra gammel tid havde været gode venner«. Postmester David Fischer i Helsingør, som dengang var skriver hos Bremer, tilføjede i 1697, at »ellers havde han vel hørt, at i begyndelsen blev ekspeditionen af den kongelige danske post ikke foretaget fra Schüttings[huset], men ved den kgl. faktor, hr. Heinrich Würger, som boede i Beckergrube«. Da Engberg og Rosenheim tog over, fandt sidstnævnte det imidlertid uheldigt, at de danske postforretninger sammenblandedes med de lübske i »Skånefarernes« stue, og han bemyndigede derfor den 18. april 1686 Tobias Rosbach til, som han selv attesterer, »sammesteds at indrette et posthus, hvori alle de fra kgl. steder indkommende og til sådanne steder lydende breve kunne bestilles og igen i eget posthus ekspederes«.

»Alene er sådant lige så lidt kommet i stand for mig, som jeg måtte fornemme hvordan de [dvs. forstanderskabet og Lübecks råd] slet ikke ville tilstede, at jeg lod indrette et postkontor i deres stad«, fortsatte Rosbach. Stadigvæk uden at melde det ringeste om, hvorfra posten kom. Den samme tavshed præger et andet og senere dokument, som oplyser, at Matthias Moth »i 1695, efter belejringen af Ratzeburg, igen rørte ved denne sag«, nemlig ved at give den daværende resident, Michael Wagener, ordre om at »forrette forvaltningen af samme i sit hus og under hans inspektion«. I mellemtiden og senest 1692 har vi dog fået fuld sikkerhed for, at ruten var den samme, som postforordningen foreskriver. To gange ugentlig rejste et ridende bud fra Rendsborg over Kiel, Preetz, Plön og Eutin til Lübeck. Postgangen var naturligvis stadig koordineret med hovedruten gennem Rendsborg til Hamburg. Først nu, mindst 35 år efter oprettelsen, fik publikum dermed at vide, at breve til det sydøstlige udland kunne sendes denne vej.

Wagener har måske forudset, hvilke vanskeligheder det danske forsøg på at få egen ekspedition i Lübeck ville komme ud for, for først fra 1. januar 1697 skulle den nye tingenes orden træde i kraft. Og allerede samme morgen ved ottetiden, da postillonen ankom til byens port, gav lübeckerne svar på tiltale ved at lade ham anholde, kropsvisitere og føre til byens gamle posthus, hvor han måtte blive resten af dagen. Brevsækken, som ifølge den vedhæftede »billet« fra postmesteren i Kiel skulle afleveres til Wagener, åbnede man og ekspederede indholdet på sædvanlig måde. Ud over naturligvis at protestere over den medfart, postillonen blev udsat for, prøvede residenten at gøre stadens råd det

En postal drøftelse i 1670'erne? De tre mænd i billedets højre side har i hvert fald brug for at referere til et landkort, som en bukkende hofstjener holder frem, og foruden Christian 5. yderst til højre består gruppen af statholder Ulrik Frederik Gyldenløve, der havde direktionen over det norske postvæsen fra 1677 til 1681, og – i midten – grev Anton af Oldenburg. Han var en »uægte« son af Anton Günther af Oldenburg og kunne derfor ikke gøre krav på grevskabet, da faderen døde, men fik lov til at administrere det som statholder på kongens vegne. Blandt hans opgaver må også postforholdene i grevskaberne Oldenburg og Delmenhorst være indgået. Begge statholdere havde dog også andre politiske opgaver, og landkortet kan være brugt i en helt anden sammenhæng. Grisaille, muligvis af Antoni van Steenwinc- kel.



begribeligt, at den nye postorden ikke var vendt mod dem eller byen som suveræn rigsstad, men alene skyldtes utilfredshed med den nu kasserede postmester.⁴⁴ Rådet lod det imidlertid ikke blive herved, men lod også Wageners tjener fængsle, da han næste dag havde været uden for byen for at aflevere residentens breve til den afrejsende postillon. Sagen kunne derefter kun tolkes som et overgreb mod en dansk embedsmand og altså kongen selv. Da Christian 5. erfarede dette, lod han i tilgift til den første ordre om at standse al postgang mellem Kiel og Lübeck udstede forbud mod al samhandel med staden. Alle lübske skibe i danske havne blev desuden beslaglagt, og danske tropper rykkede ind i de lübske landdistrikter. En krig – den eneste i dansk historie alene med baggrund i postale anliggender – var rykket faretruende nær og

syntes kun mulig at afværge, hvis staden bad kongen og Wagener om forladelse.

Det sidste holdt hårdt, for residenten var af en eller anden grund særdeles upopulær i Lübeck. Over for den danske konge var man mere imødekommende, da beslaglæggelsen ramte byen på et ømt punkt, men kongen insisterede på, at de skulle beklage det skete i en erklæring til residenten. Et ultimatum af 3. april med en ildevarslende 14 dages frist fik endelig rådet til at bøje sig, men hvad man tabte på den front, vandt man på en anden, da en såkaldt *reces* om postforholdene blev bekræftet af kongen den 26. maj 1697. Det anerkendtes, at Lübeck som fri og uafhængig rigsstad havde ret til at hævde sit postregale og, som ønsket, nægte fremmede fyrster ret til at opretholde egne postkontorer i byen. Danske breve skulle derfor fremdeles ekspederes af den lübske budmester, men staden indvilligede dog i, at han med hensyn til denne del af sit arbejde skulle rette sig efter en instruktion, der ville blive tilsendt ham fra København. Hvad han oppebar i porto af breve til Danmark, skulle han aflægge regnskab for. I de sidste 98 dage af 1711 kunne man da også notere en indtægt på 390 rigsdaler fra »postmester« Johan Winhagen i Lübeck, som dog havde ret til at beholde en fjerdedel heraf i honorar.

Sammenlignes Lübecks holdning til fremmede postanstalter med Hamburgs – og sammenlignet blev de, om end på et meget senere tidspunkt – er der dybtgående forskelle, som kun til dels kan forklares. Hvorfor de to hansestæder, som på mange måder lignede hinanden, reagerede på hver sin vis, da de store velorganiserede postvæsener ønskede egne kontorer i byerne, besvares måske bedst med en henvisning til, at man i Lübeck kunne lære af erfaringerne fra Hamburg. Specielt for det danske postvæsens vedkommende gælder det tillige, at Hamburg efter sit mærkelige »underdanighedsforhold« til Danmark – der først blev ophævet i 1768 – næppe som Lübeck ville have kunnet nægte os retten til eget postkontor.⁴⁵ Den samme forskel indebærer, at postruten Kiel-Lübeck var vores eneste over fremmed territorium til en udenrigsk by. (Eller i hvert fald den betydeligste, hvis vi også medregner forbindelsen fra Oldenburg til Ostfriesland). Ganske vist nåede danske postilloner ikke ret mange kilometer uden for monarkiets grænse, men overskredet blev den dog.

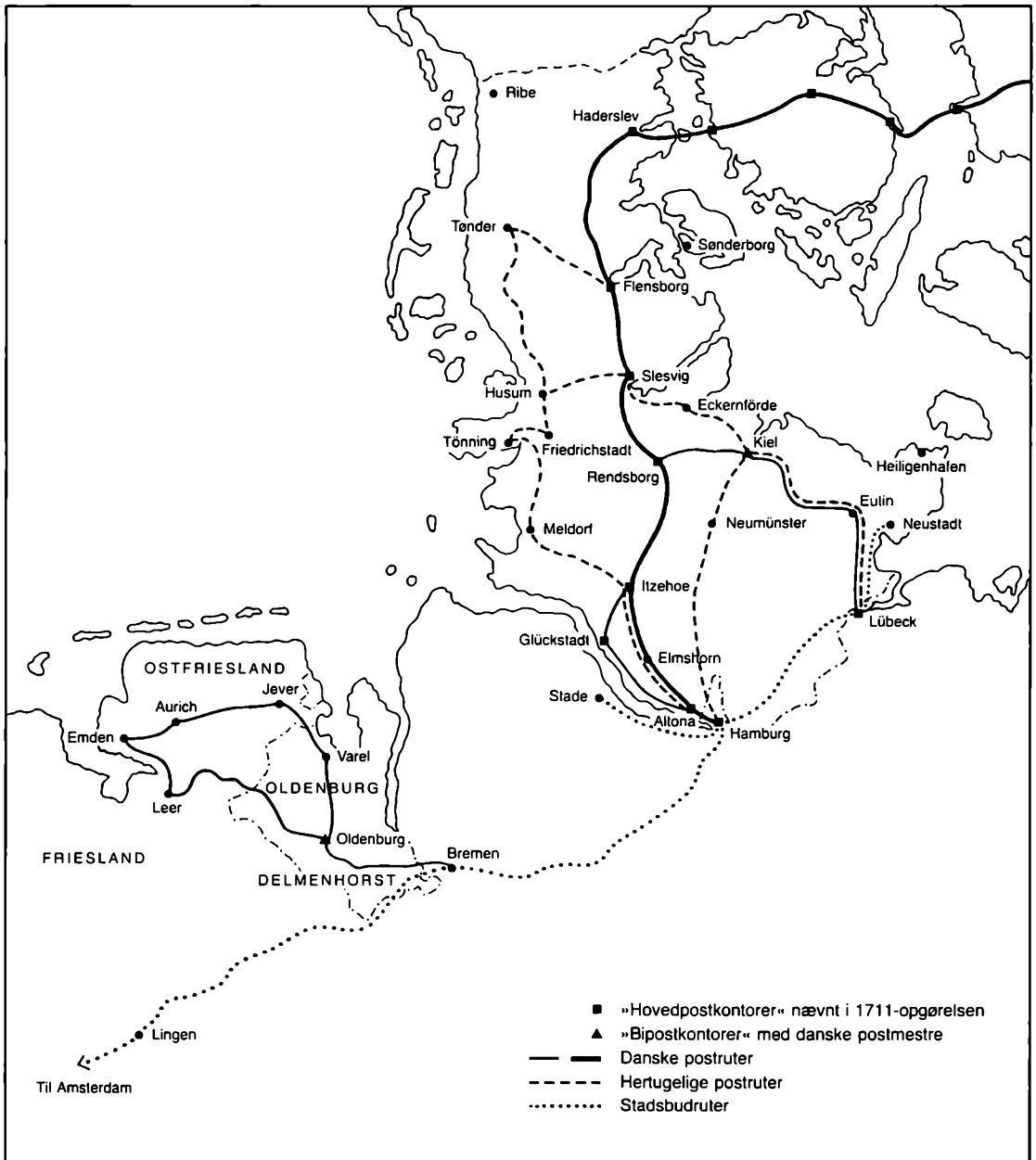
Det hertugelige postvæsen

I 1690 fik Moth et anonymt tips om, at den emsige postmester i Hamburg »har begivet sig i fyrstelig lüneburgsk tjeneste«.⁴⁶ Hen-

vendelsen var nok seriøse overvejelser værd, for det relativt nyetablerede braunschweig-lüneburgske postvæsen havde netop sluttet overenskomst med rigsposten, og man tør derfor gætte på, at Lüders efterfølgende har modtaget en venlig henstilling. Alligevel var hans næste – som god hamburgsk stadspostmester helt forståelige – forsøg på at få kontrol over så mange postlinier som muligt langt alvorligere. Den gottorpske hertug, Christian Albrecht, havde i juli 1692 oprettet en ridende post mellem Slesvig og Hamburg, og, indberettede Moth: »siden den tid, allernådigste konge og herre! har jeg fornummet, at hertugen af Holsten skal allerede være kommet til slutning med magistraten i Eders kongelige Majestæts stad Hamburg om forberedte nyanlagte post, så at magistraten har befalet postmesteren Johan Baptista Lüders samme fyrstelige post, lige så vel som Eders kongelige Majestæts egen post at ekspedere«.

Moth udviklede derpå, hvordan foreningen af netop disse to embeder i én person kunne få farlige følger, »såsom det ville stå i deres diskretion at unde Eders kongelige Majestæts postamt så meget, som de ville«. At det modsatte også kunne være tilfældet, nævnes ikke, men relationerne mellem konge, hertug og stad var nok, realistisk bedømt, således, at vi havde mest at frygte. Christian 5.s holdning var den samme, og han lod derfor magistraten i Hamburg afkræve nærmere oplysninger om indholdet af byens aftale med hertugen, idet han ellers – som det hedder i dagbogen – »ville blive forårsaget på andre, kanske byen ubehagelige veje, at søge at forekomme den præjudice, som Vores postregale derved kunne tilføjes«. Moths idé om straks at indsætte en selvstændig dansk postmester fulgte han derimod ikke, og selvom vi ikke kender svaret fra Hamburg, er det sikkert nok, at byen bøjede af. Lüders beholdt sin fede danske tjans og lod det hertugelige postvæsen klare sig, som det kunne.

Hertugdømmernes gottorpske postvæsen, som desuden bestod af en rute fra Slesvig til Lübeck (og som derfor uden tvivl blev ansporende for den netop omtalte udvikling inden for det danske postvæsen), blev altså grundlagt i 1692. Det indebærer naturligvis ikke, at området ikke tidligere havde kendt til post- eller budkurser, men i lighed med det Nordtyskland, hvoraf det kulturelt var en del, havde disse hidtil været lokale anliggender for de enkelte købstæder. Tönningss stadsbude omtales første gang i 1613, og fra året 1643 haves en bestalling på et »ordinært hamburgerbud«. Længere nordpå, i Sønderborg – det spiller ikke her nogen større rolle, om hertugdømmet var hertugeligt eller kongeligt – sørgede »Poul Avisbud« i 1675 for at hente den danske post fra postkontoret i Flensborg, mens kollegaen Chr. Nieman ud-



Postruter i hertugdømmerne og grevskaberne o. 1711. Der skelnes ikke på kortet mellem befordringsprincipperne; derimod viser signaturerne hvilke linier, der benyttedes af henholdsvis det danske postvæsen, det hertugelige postvæsen og stadsbudene. Af de sidstnævnte er dog kun medtaget dem, der havde nogen betydning for Danmarks postvæsen. I øvrigt er hverken det fulde omfang af hertugens postbetjening eller det nøjagtige ruteforløb i Oldenburg og Ostfriesland kendt.



Hertugdømmernes komplicerede opdeling i forenklet gengivelse. De mørke områder administreres uden indskrænkninger af hertugen af Gottorp, mens dele af de lyse områder regeres i fællesskab af ham og den danske konge.

bragte brevene, der ankom fra udlandet og Hamburg. I øvrigt er de slesvigske budsystemers historie ikke nærmere undersøgt. De udgik formodentlig især fra Flensborg – således også budet til Tønder i 1678 – og Slesvig, mens man i Holsten især søgte til Hamburg. Nr. 12 og 15 på den ovenfor omtalte fortegnelse fra 1649 var »budene fra Heide, Tönning, Husum og Friedrichstadt« med ankomst tirsdag og afrejse torsdag morgen, samt »de glückstadter bude«, der kom tirsdag og fredag og rejste onsdag og lørdag.

Det første forsøg på at få kontrol over budfarten havde Christian Albrecht gjort i 1682 ved at udpege sin medaljør, J.G. Breuer, til at holde »inspektion og opsyn« med budene fra Friedrichstadt og Tönning til Hamburg. Rådet i Tönning protesterede straks over dette indgreb og henviste til, at Glückstadt, Meldorf og andre byer havde deres egne bude, »som blot og alene af dem [dvs. byerne] og på ingen måde af generalpostmesteren dependerede, og alligevel går de lige så regelmæssigt, som hvis de havde stået under dennes opsyn«. Det bemærkes i forbifarten, at Glückstadtbudene altså nu synes helt frigjort fra det danske postvæsens kontrol, men de må snart være kommet tilbage i folden, for 14. januar 1686 udnævnte Engberg og Rosenheim Johan Köhnman til at være postmester i byen »efter Claus Hellerig«. Hertugen måtte efter denne modstand give op og tillod året efter – altså i 1683 – borgmestrene at holde deres egne bude som hidtil.

8. juli 1692 fulgte så bestillingen til Franz Joachim Mileß – indtil da dansk postmester i Slesvig! – med pålæg om at oprette de omtalte ridende postruter til Hamburg og Lübeck. Hvad der imidlertid gør udnævnelsen afgørende for, at den kan kaldes starten på det hertugelige postvæsen, er det påfølgende »generalmandats« henvisning til »Vores postregale« og pålægget til hans undersætter om at betjene sig af de nye postilloner »og ingen breve med farendе bude, fragtvogne, vognmænd eller andre« at forsende. En model, han tydeligvis havde overtaget fra det danske postvæsen. Vi skal og kan i øvrigt heller ikke følge denne søsterorganisation i alle enkeltheder, men det skal nævnes, at Mileß også fik oprettet en ridende post fra Slesvig til Tönning og søgte at bemægtige sig den gamle vestlige rute til Hamburg. Han var imidlertid, som en ældre historiker bemærker, »absolut ikke sin opgave voksen, da der fandt stor uorden sted ved postvæsenet«, og hertugen overdrog det derfor i 1695 til sin gehejmeråd Magnus Wedderkop som en arvelig forlening. Som »overpostmester« skulde han ansætte postmestre, bude og brevdragere i de gottorpske amter, lande og byer, i særdeleshed Slesvig, Kiel, Tönning og Friedrichstadt, men – hvad der især må interessere os – allerede i



Magnus von Wedderkop (1637-1721), kobberstik af C. Fritsch 1743 efter ældre maleri. Wedderkop virkede på en række politiske og administrative områder ener-gisk i hertugens interesse, og som overpostmester i de gottorpske amter kunne han ikke forventes at samarbejde med det danske postvæsens ledere. Først da enden på Store nordiske Krig, under hvilken han i over fire år sad indespærret i Tønning, nærmede sig, søgte han at etablere et mere fredeligt forhold til kongeriget, men året efter fredsslutningen i 1720 døde han.

1695 omtales tillige en postmester i Tønder ved navn Balthasar Richter. Han ekspederede i 1713 et gående bud til Flensborg, men byen var vistnok tillige blevet endestation for ruten fra Lübeck, idet et »post- og budkort« fra 1709 noterer, at den »holstenske post« to gange om ugen gik herfra til »Eutin, Preetz, Kiel, Eckernförde, Slesvig, Husum, Tønning, Friedrichstadt [og] Tønder«. Vejen er snørklet, men da publikum blev orienteret på denne måde, må forbindelsen have eksisteret. I øvrigt nævner samme kilde en (hertugelig?) post fra Lübeck til Neustadt og

såvel en ridende som en agende post fra Hamburg over Neumünster til Kiel, mens der derimod ikke ses at have gået post til hertugens Åbenrå før henimod 1723.

Som det var at vente, opstod der af og til konflikter mellem det kongelige danske og det hertugelige postvæsen. Knap en måned efter ratifikationen af aftalen med Lübeck kunne Moth oplyse kongen om, at stadsbudmesteren – som oven i købet var ny, hvilket man efter traktaten skulle have meddelt os – lod »de breve fra Lübeck, Pommern og Mecklenburg ... afsende med den fyrstelige post til Kiel, Slesvig og der omkring liggende steder, da dog sådanne breve altid forhen er blevet skicket med Eders kongelige Majestæts post«. Tilsyneladende kom hertugen dog først med det uundgåelige næste skridt, forbudet til »de fyrstelige underdaner« mod at indlevere breve på danske posthuse i hertugdømmerne. I den flere gange tidligere omtalte ansøgning fra 1703 bad Dorothea Krag derfor konseillet om, at undersåtterne i de kongelige dele fik et tilsvarende pålæg, og det bevilgedes. Postkrig var ikke længere noget, man kun hørte om nede fra det urolige Tyskland.

Danske postruter i hertugdømmerne

Bortset fra hovedruten, der nødvendigvis måtte passere hertugens landskaber – og han anfægtede aldrig denne passage – holdt det danske postvæsen sig så vidt muligt inden for grænserne af dels de af kongen administrerede områder og dels af de såkaldte godsdistrikter, som regeredes i fællesskab af kongen og hertugen. Kun tillod Frederik 4. sig i slutningen af 1701 at stadfæste guvernør Ernst Augusts udnævnelse af de to sønderborgske bude til kgl. privilegerede postbude på ruten fra Flensborg.⁴⁷ De nævnes dog ikke i 1711-opgørelsen, ligesom betjeningen heller ikke forudsattes i forordningen af 1694. Den opregner alene den forhen omtalte bipost fra Rendsborg til Lübeck, Glückstadt-Hamburg-posten og den gamle forbindelse mellem Itzehoe og Glückstadt. Mens den første var ridende og de to sidste »ordineret« gående to gange ugentlig, er forholdet uklart for Eckernfördes vedkommende. Byen skulle efter forordningens ordlyd inkorporeres i Lübeck-ruten, men det er en usandsynlig lang omvej på turen fra Kiel til Rendsborg. Imidlertid skiltes kongens og hertugens lübske ruter i Kiel – indtil da var de ens – og mens »vores« altså gik til Rendsborg, red den hertugelige post som nævnt over Eckernförde til Slesvig. Sandsynligvis har man derfor stiltiende overladt det til hertugen at sørge for betjeningen af Eckernförde.

I opgørelsen fra 1711, som vi nu kan afslutte behandlingen af (jævnfør tabellen side 341), optræder postridtet Rendsborg-Kiel med en udgift på 133½ rigsdaler, mens resten af strækningen til Lübeck tilsyneladende var gratis for Dorothea Krag. Heller ikke Kiels postmester synes at have belastet postkassen, og han har derfor sikkert oppebåret portoen for brevene til Lübeck mod at bekoste ridtet fra Kiel dertil. Stadsbudmesteren fik som nævnt udbetalt 25 procent af indtægterne, anslået til ca. 364 rigsdaler for hele 1711, hvorimod postmesteren i Glückstadt beholdt alt, hvad han fik ind. Til gengæld svarede han som kollegaen i Ringkøbing en fast årlig afgift, nemlig 100 mark lybsk. Med tillæg af en udgift på ca. 252 rigsdaler for »postprotokoller til alle posterne« beløb de samlede driftsudgifter for året 1711 sig til 10.683 rigsdaler. Tallet er kun omtrentligt, men ikke urealistisk, når det sammenholdes med udgifterne de foregående år (side 323). Det skal sættes i relation til indtægter på 29.758 rigsdaler i Dorothea Krags del af året plus 10.961 for resten; i alt 40.719 rigsdaler.⁴⁸

Postbude ad Sverige

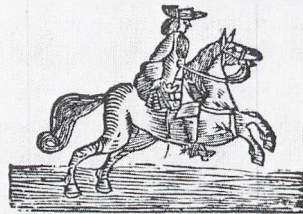
Når det ovenfor blev nævnt at ruten til Lübeck var vores eneste på fremmed grund og med endestation i en udenrigsk by, skal dog yderligere ét forbehold tages. I Christian 4.s tid opretholdtes i en årrække en posttjeneste til Stockholm ved folk, som i nogle af rentemestrenes regnskaber rubriceres under titlen »ordinært postbud ad Sverige«. Det tør kaldes en overdrivelse. Ordinære – dvs. regelmæssige – var deres rejser bestemt ikke, de var ikke underlagt postforvalternes opsyn, og det er også tvivlsomt, om de kunne benyttes af andre end kongen selv. De kan altså bedst sammenlignes med hans »private« Glückstadt-bude, men alligevel fortjener de at få nogle bemærkninger med på vejen.⁴⁹

Med erfaringerne fra 1621-24 i ryggen, da Peder Galt var Danmarks første residerende agent ved det svenske hof, genoptog Christian 4. i marts 1625 efter et lille års pause ideen om en fast repræsentation i Stockholm. Galts usmidige temperament og upålidelige indberetninger skærpede nok kongens opmærksomhed på problemet med at opretholde en tæt kontakt med residenten, så da afløseren Ove Høg fik rejsepas, udstedtes samtidig tre lignende til tjenerne, »som han måtte forårsages at sende fra Stockholm og herved og tilbage igen«. I løbet af efteråret fandt Høg det imidlertid mere bekvemt, om en af disse rejste »idelig« mellem Danmark og Sverige, for at prinsen »under denne kristenhedens sælsomme tilstand« kunne få des bedre underretning. Til jobbet

Frontispice og titelblad til den hamburgske boghandler Benjamin Schillers LV Accurate Post- und Bothen-Carten fra 1709. Indbundet i slidstærkt pergament og i praktisk lommeformat var bogen et uhyre nyttigt hjælpemiddel for såvel de rejsende som storbyernes handlende, idet den for 55 af disse fornemste stæder – deriblandt København – angav de post- og rejseruter, som udstrålede fra byen, og tilføjede afgangs- og ankomsttiderne. I princippet minder den derved om almanakvallerne side 265-66, men er langt fyldigere. Lige så lidt som disse kan bruges til at rekonstruere alle danske ruteforløb, kan man dog på grundlag af rejsebogen tegne et europæisk postnet anno 1709. Hvis der fulgte et rutekort med, savnes det i det gængsne eksemplar, men når det skønnes muligt, skyldes det, at kortet fra 1703 på dette binds forreste forsatsblad netop stammer fra en forgænger til Schillers bog. Den blev også udgivet i Hamburg og angives at have indeholdt 51 »Accurate Post- und Bothen-Carten«, men sammenholdt med de mikrofilmte dele om Danmark, som findes på Det kgl. Bibliotek, fremgår det, at f.eks. linien Tønder-Ribe »kun« var en (vognmandsbetjent) rejserute og ikke en postrute – uden at dette udtrykkelig fremgår af kortet. Om 1709-udgaven skal yderligere bemærkes, at den naturligtvis indeholder en nyttig gennemgang af alle Hamburgs budforbindelser. Det ses, at de kgl. preussiske og de kgl. danske ridende poster ekspederedes fra posthuset på »die Zoll-Brücke« nær St. Nikolaj kirke, mens de to postvæseners agende poster afgik fra hvert sit sted, de danske fra »der Burstahl in Bremer Schlüssel«. Stadsbudene holdt nu til i det »Holländische Post-Hause bey der Raths-Apotheke« og den hertugelige ridende post »Bey der Banco« – i alt havde byen 21 ekspeditionssteder. Bemærk endelig ekvipagen på frontispicen. Også på prospektet fra Lübeck ses kuskene ridende med passagererne i vognen bag sig. Det er måske en medvirkende grund til, at ordet postillon fra at bruges om postryttere efterhånden gik over til at betegne kuske på postvogne.



LV.
Accurate
Post-und Pothen=
Garten/
Der
Vornehmsten Residentz-
und Handels-Städte in
EUROPA.



HAMBURG,
Bey BENJAMIN SCHILLERN, Buchhändlern im Thum.
Bedruckt bey CONRAD NEUMANN, E. E. Stadt
Buchdrucker / ANNO 1709.

anbefalede han Marcus Dyre, som rentemestrene 29. november skulle forhandle løn med, og som allerede 13. januar 1626 tiltrådte sin første rejse som postbud.

Lønnen blev aftalt til 20 kurante daler om året, samt 20 rigsdaler for hver rejse og $\frac{1}{4}$ rigsdaler i dagpenge under opholdene i Stockholm. Det kunne løbe op – i 1627 var løntilskudet f.eks. hele $18\frac{1}{2}$ rigsdaler – men udgifterne var, som rejserne, uregelmæssige. Med 7 ture frem og tilbage og ophold i Stockholm på mellem 14 og 38 dage i løbet af dette år, kan man som sagt have svært ved finde betegnelsen »ordinær« dækkende. På den anden side var variationerne ubetydelige i 1627 i forhold til senere. Kort før sin død i oktober 1629 nåede Dyre at måtte blive hængende i Stockholm i 130 dage i ét stræk, men rekorden blev vistnok sat af Hans Pedersen, der efter ankomsten til Sverige 14. august 1635 måtte vente på, at resident Peder Vibe fik gjort posten klar, indtil 13.

marts 1636 – 213 dage! Sådanne år nåede postbudene sjældent mere end to-tre rejser frem og tilbage. Sammenlignet med det havde kancellibudene ligefrem travlt.

Alligevel blev »postruten« til Stockholm opretholdt uden langvarige afbrydelser i bemanningen. Samme dag Dyrø døde, udnævntes Diderich von Minden, som i september 1633 blev efterfulgt af den nævnte Hans Pedersen. I august 1641 blev Peder Jensen antaget, og først med afskeden af ham den 30. juli 1644 ophørte den særprægede posttjeneste – et halvt år efter at krigen havde gjort den overflødig. Og derefter måtte gesandten i Stockholm ligesom sine andre kolleger nøjes med kurerere eller det offentlige postvæsen. Historikeren Bente Halding, der som den eneste har undersøgt udenrigstjenestens korrespondancesystem, dog kun for tiåret 1660-70, kan konkludere, at det da var almindelig praksis at sende brevene med den ordinære post. Residenten i Stockholm, Jens Juel, som sendte relationer hjem med 3 eller 4 dages mellemrum, omtaler mange gange »posten« på en måde, der viser, at han benyttede sig af det svenske postvæsens rute gennem Danmark. Ifølge sin instruks kunne han gøre brug af kurerere, når forsendelserne var presserende, men der var en væsentlig ulempe forbundet med afsendelsen af en sådan. Kurereren røbede ved sin blotte tilstedeværelse på landevejen, at han havde vigtige breve med sig, mens posten var befriende anonym.⁵⁰

Helt det samme gælder naturligvis korrespondancen med det sydlige udland. Også her blev de offentlige postinstitutioner foretrukket, selvom det sjældent kan ses på de indkommende breve, hvordan de kom hertil – et træk de, som omtalt i første del, har tilfælles med den indenlandske post. For de udgående skrivelser, for eksempel til Wien, gælder det, at de uden undtagelse blev dateret tirsdag eller lørdag i kancelliet, altså så betids, at de kunne gå med (begge!) budene til Hamburg. Derefter beroede forsendelsestiderne i højere grad på tilfældigheder. Tyve breve, som gesandten v. LillienCroen modtog i Wien 1666-70 og derefter »datomærkede«, viser at de i heldigste fald kunne nå dertil på bare 11 dage. Normen – for så vidt ordet kan bruges på et så lille materiale – var 16-18 dage, mens et brev fra vinteren 1668 var hele 45 dage undervejs. Når det huskes, at svaret fra Wien til København havde en lignende ekspeditionstid, bliver det klart, at det havde sine vanskeligheder at holde kontakterne ved lige.

Ruten til Norge

Over svensk territorium, men med endepunkt i Norge, fortsatte de ridende danske postilloner deres ugentlige rejser perioden igennem. Dog med én generende afbrydelse (ud over dem, der skyldtes krig), nemlig i vinteren 1688-89. Den stod i nøje sammenhæng med den vedvarende strid om de svenske Hamburgbudens rejser gennem Danmark. Vi forlod dem sidst omtrent dér, hvor det i Brömsebrotraktaten fra 1645 blev slået fast, at de skulle »gå« eller »löpe« ad de støvede landeveje, men siden var de i al stilfærdighed steget til vogns. Det tog kongen og Klingenbergs til efterretning; det havde siden starten i 1620 været umuligt at kontrollere, om budene i provinsbyerne lejede vognmænd til at befordre sig, og nu, hvor Danmark havde de hurtige ridende postilloner – som også svenskerne i et vist omfang benyttede, i forståelse og efter en formel samarbejdsaftale med Klingenberg – betød det ikke alverden, hvad Hamburgbudene foretog sig. Ageposten knurrede noget over konkurrencen, når det gjaldt pakke- og persontransporten, og det forsøgte man så at forekomme ved forbud og lejlighedsvis visitationer.⁵¹

Det næste skridt fra svensk side måtte være at få posten gjort ridende som den danske. Kort efter freden i 1660 slog deres resident i København på, at »löpa« antydede noget der gik mere rask for sig end kørsel med hest og vogn. Det kunne, mente han, være Danmark ligegyldigt, om de svenske postbude spændte vognen fra og lod den stå, og i øvrigt lod vi jo vore bude til Norge ride. Anmodningen blev imidlertid afslået med den i indledningen nævnte henvisning til postregalet. Hvad den norske post angik, tillod vejene gennem Sverige ikke, at den blev fremført på nogen anden måde, og det indså modparten vel, siden sagen døde hen. Men svenskerne havde dog nu fået en slags blåstempling af den agende post, som vi også siden indrømmede dem, da freden blev sluttet i Lund i 1679. Først i 1687 blussede striden for alvor op igen. Uden at spørge om lov var man begyndt at bruge postryttere på strækningen fra Årøsund til Hamburg – betegnende er det, at det blev opdaget af en sjællandsk postmester på privat rejse til Hamburg, men ikke indberettet af de lokale myndigheder – og skønt skiftstederne ikke lå så tæt som på den danske rute, opnåede svenskerne efter egne opgivelser, at posten derved kom tre dage hurtigere frem. Vi burde også kun hilse forandringen velkommen, sagde de, for nu kunne deres bude i hvert fald hverken tage pakker eller passagerer med.

Det væsentligste punkt i argumentationen rettedes dog mod postgangen til Norge, som svenskerne – omsider, må man vel

tilføje, naboforholdet taget i betragtning – påstod, vi ingen traktatmæssig ret havde til. Helt korrekt var det vel ikke, eftersom de gamle aftaler fra 1580 stadig stod ved magt, men den gensidighed, der lå indbygget i Brömsebrotraktaten, drejede sig uheldigvis kun om vores ret til at holde post på Stockholm. Siden havde vi forsømt at få en garanti, som udtrykkeligt gjaldt ruten til den norske grænse, så hvis man alene holdt sig til nyere traktater fra tiden efter postvæsenets »opfindelse«, havde svenskerne virkelig de bedste kort på hånden. Reelt havde det imidlertid næppe haft nogen betydning, hvis ikke de samtidig havde følt sig generet af, at befolkningen langs ruten op gennem Vestsverige sendte breve med de danske postilloner. Göteborg passerede de to gange ugentlig i en afstand af et »kanonskud«, og begge veje udvekslede de post, både med byens indbyggere og fremmede, som det hed i en indberetning fra 1668. Ridtene blev besørget af kontrahenter i Uddevalla og Halmstad, og dér så vel som i de gamle danske købstæder betjente man sig også af budene. Ruten var især fordelagtig, når det gjaldt breve til udlandet, da den var koordineret med den hurtige danske Hamburgrute.

En kort tid i begyndelsen af 1680'erne havde det svenske postvæsen selv gjort alvor af at fjerne tilskyndelsen ved at bekoste en ridende post to gange om ugen gennem Göteborg. Da postmesteren i denne by oven i købet selv traf aftale med sin danske kollega i Helsingør om at besørge byens udlandspost i den danske sæk, kunne man i Göteborg med tilfredshed konstatere, at den samlede befordringstid til Hamburg herved blev bragt ned på 7 mod tidligere 12 dage. Men i Sverige blev den nye postbetjening i længden for kostbar, så allerede i 1685 vendte man tilbage til systemet med postbønder, der her i vestkystprovinsen synes at have bevæget sig uhyre adstadigt – 6-7 timer for turen fra Göteborg til Kungsbacka, 2 mil, var ikke ualmindeligt – og uanset, om aftalen med postmesteren i Helsingør blev stående, blev den dansk-norske rute igen attraktiv. Desuden havde det norske postvæsen nu ansat postmestre i byerne Halmstad, Varberg, Kungälv og Uddevalla, som ifølge svenske oplysninger »næsten havde trukket al udlandsposten til sig«. Forbyde dem eller stille andre betingelser for postgangen ville svenskerne imidlertid ikke, da man herved, som det blev sagt i kanslikollegiet, »ligesom indrømmede Danmark en ret, hvortil det ikke havde den ringeste adgang efter traktaterne«.

Efter en tænkepause på et års tid, hvor man blot med passende mellemrum mindede hinanden om de principielle synspunkter, skred Sverige endelig i december 1688 til den frygtede standsning af den norske post. Ved ankomsten fra Helsingør til Hälsingborg

den 23. blev felleisen konfiskeret og leveret til det svenske postkontor, hvor det lovedes, at den med svenske bude ville blive befordret til Norge. Budet foretrak dog at få den med sig tilbage for at få den afsendt gennem Jylland og med skib til Christiania, og denne transport – også benyttet i krigstid – måtte man fortsætte med i de følgende uger. Forhandlingerne, der så længe havde lignet en march på stedet, kom igen i gang, men den udenrigspolitiske situation (et af de mange hovedløse danske overfald på Hamburg og efterfølgende forviklinger) talte ikke for, at vi lod det komme til egentlige fjendtligheder, og Christian 5. bøjede derfor snart af. 15. februar 1689 fik den svenske konge sin ønskede deklaration om, at den traktatsikrede ret til at sende post mellem grænsen og Hamburg ved egne bude, også måtte indebære, at det stod ham frit for at lade dem ride, om han »det tjenligst og til postens befordring bekvemmeligst eragter«. Vi lod os derimod nøje med en forsikring om, at den norske postgang kunne genoptages. Ganske vist afgivet pr. brev og derfor mulig at henvise til ved senere lejligheder, men en traktat var det ikke.

Mens Sverige i de følgende år lod deres rute gennem Danmark udbygge, dels ved løbende at forøge antallet af skiftsteder og dels ved i 1698 uden videre at fordoble antallet af afgang, holdt vi i resten af denne periode fast ved den ene ugentlige forbindelse til Norge. Efter forordningen af 1694 skulle den norske ridende post afgå fra København hver lørdag aften klokken 22 og ankomme til Christiania senest torsdag morgen tidlig. Officielt kunne breve til svenske byer på vejen ikke medtages, da sækken først måtte åbnes igen på norsk grund (i Frederikshald), og dette forbud synes virkelig også at være blevet håndhævet. Ingen af postmestrene på ruten kunne ved en undersøgelse i 1709 melde om underslæb med svenske breve, begået af den dansk-norske post. I øvrigt vedblev det norske postvæsen indtil 1719 at være underlagt Ulrik Christian Gyldenløves direktion som en af det danske postvæsen uafhængig institution.

Sikkerhedsproblemer

I 1692 konstaterede Robert Molesworth, at der i Danmark hverken fandtes »møntklippere, falskmøntnere, landevejsrøvere eller indbrudstyve – et gode mellem enevældens mange ulemper«. Årsagen fandt han dels i, at den enevældige fyrste, »der jo hersker over folks penge«, vogtede dem endnu bedre end sine egne, og at han så at sige havde tiltvunget sig monopol på at plyndre folk. Molesworth var en alvormand uden gnist af humor, så han mente, hvad han sagde. Hvad det reelle angår, at landevejene kunne berejses uden større farer, havde han nu nok i det store og hele ret. Omstrejferne på landet iagttog man med skepsis, og Bircherod kunne få år senere advare mod deres røverier, »som i disse dage på vejene overalt begynder at gå i svang, til stor usikkerhed for de vejfarende«. Men erhvervsmæssigt landevejsrøveri var næppe udbredt.⁵²

Postillonerne var eventuelt bevæbnede med deres »sidegevær« – kårde eller eventuelt et skydevåben – men fik altså normalt ikke brug for det. Først når posttrytterne nærmede sig Hamburg, var der grund til årvågenhed, for i Slesvig og Holsten havde vejene med større grund et ilde rygte for at være usikre. Foruden nogle få kendte overfald på den svenske post i dette område, bidrager egnen også med to af de kendte og i hvert fald mest omtalte episoder i det danske postvæsens historie i denne periode. Den første fandt sted mellem byerne Slesvig og Rendsborg i 1665 og gik ud over det agende postbud, som fik frarøvet alle de penge og sager, han havde i vognen. Det andet overfald, denne gang på den ridende post, fandt sted ved Stellingen lige uden for Altona. Vel kan historien ikke tildeles anden betydning end at være et eksotisk indslag blandt postvæsenets daglige rutiner, men den har sine underholdende sider og skal fortælles.⁵³

Efter planmæssig afgang fra København lørdag den 30. december 1682 var brevsækken nået til Elmshorn om tirsdagen, den 2. januar 1683. Her blev den modtaget af den stedlige postillon, en dreng på 16 år ved navn Heinrich Klüwer, som ved halvsyvtiden om aftenen begav sig på vej til Hamburg. Da han, som det siden hed i forhøret, nåede skoven ved Stellingen, »var en karl dukket op bag et af de ved denne landevej stående høje træer og havde slået ham ned bagfra med en ellekølle, som, hvis slaget ikke havde været forfejlet, ville have truffet ham i hovedet, så han straks på

stedet ville være slået død. Karlen havde derpå stiltiende grebet hans hest ved tøjlen og slået postillonen af, så hans hovede gik i jorden og benene vendte i vejret, og så snart han var af hesten, og karlen selv var kommet nogle skridt fra ham, satte denne sig op og red bort i retning af Eidelstedt, hvorfra postillonen var kommet«. Klüwer gik derefter til fods til Altona, hvor han indberettede overfaldet.

Her kunne han imidlertid forsyne myndighederne med et ganske godt signalement – man imponeres over hans evne til at identificere køllens træsort – og yderligere indtraf det held, at han i værtshuset »Skulderbladet«, hvor han overnattede (og hvor posten, inden Altona fik sit eget posthus, blev indleveret), stødte på en mand, som samme dag og i nærheden havde set den formodede gerningsmand. En person, »der havde trukket huen ned over øjnene og forekom ham så fordægtig, at han ikke kunne have noget godt i sinde«, lød vidneudsagnet, men ikke desto mindre blev han genkendt som en vis Hans »tusinds kælm«; en forhenværende soldat, som holdt til i Itzehoe eller på Hamburgs gader. Skønt et korps af frivillige blev sat på opgaven, og skønt en dusør på 100 rigsdaler – siden af regeringen tidoblet! – blev udlovet for pågribelsen, fandt man ham imidlertid ikke. Manden og den stjalne hest var og blev borte.

Derimod bemærkede en vis Jasper Krummel fra Hamburg, som den 27. februar var på vej til skovs efter brænde, at der lå noget, »der muligvis var et druknet menneske«, begravet ved bredden af floden Alster, en lille mils vej fra Stellingen. Det viste sig at være den forsvundne felleis, åben, »da remmene, den blev snøret med, var skåret over, og 11 poser deri, hvoraf enkelte med nogle breve i og andre næsten tomme; i særdeleshed var posen fra København ganske tom«, som det hedder i »ligsynsrapporten«, der fortsætter: »Brevene, der var taget ud af poserne, var dog smidt i felleisen, men de var så fordærvede af vand og slam, at man næppe kunne læse skriften på dem, og de gav en utålelig stank fra sig, så man ikke kunne stå i nærheden af dem«. Det udelikate arbejde med at sammenligne de identificerbare skrivelser med karterne, som også fandtes, resulterede imidlertid i den opdagelse, at flere af de vigtigste kongebreve var i behold. En formodning om, at røveriet var »politisk«, blev dermed aflivet. Da postsækken ikke måtte indeholde værdier, og vistnok heller ikke gjorde det, havde røveriet været helt forgæves – dog bortset fra hesten, som postmester Jäger i Itzehoe formodentlig har måttet erstatte.

Hvad der blev af Klüwer oplyses ikke, men forhørsmyndighederne føjede for egen regning til, at det vel var »nyttigt, at der

herefter blev brugt en standhaftig person til at overbringe brevene, da den berøvede er ganske lille, ung og let at undertvinge«. Regeringens svar var en ordre om at lade postillonen mellem Elmshorn og Hamburg ledsage af en bevæbnet mand, men hvor længe det blev praktiseret, er et åbent spørgsmål. Klingenberg, som det hele i sidste ende angik mest, nøjedes med at meddele, at »dette er første gang i tredive år, at vore breve bliver opsnapet«. Og så ellers at bede de lokale om at anvende yderste flid på at spore slyngelen.

Sikkerhed – for hvem?

Lige så nonchalant, Klingenberg så på postbudenes sikkerhed, nogenlunde tilsvarende overfladisk havde lovgivernes interesse for problemet været. Det berørtes overhovedet ikke i forordningen af 1624, som end ikke medtog kansler Friis' punkt 9, hvorefter postmestrene straks skulle underrette de skadelidte, »såfremt nogle breve eller pakker ved en eller anden hændelse omkommer [dvs. bortkommer]«. I 1653, da ageposterne på Hamburgruten udtrykkeligt forbeholdtes pengeforsendelserne, lod man dem vide, at de selv havde ansvaret for vognlæssene, men, inspireret heraf, tilføjes det, at »såfremt han offentligt blev udplyndret eller røvet eller led skade på vandet, skal ham sådant ikke tillægges«. Sikkerheden strejfses også i paragraffen om borgernes pligt til at være personalet behjælpeligt – mod rimelig betaling – »såfremt det sig kunne tildrage, at posten, messengereren eller postbudene under vejen på heste og vogn eller til vands fik nogen skade«. Endelig følger 1694-forordningen en smule komisk til, at det i fremtiden skulle være »alvorligt og strengeligt forbudt, bemeldte ridende, agende eller gående poster nogen Gewalt eller skade at gøre«. Mon en sådan passus har gjort budene mere trygge ved at færdes gennem landet?

Hvis vi vender problemet på hovedet og spørger om publikums sikkerhed, ikke imod korporlige overfald, naturligvis, men mod postpersonalets omgang med forsendelserne, må det konstateres, at nok indeholdt lovene tilsvarende advarsler til dette – stærkest udtrykt i 1653, da alle Klingebergs og hans eftermænds underordnede i så fald truedes »enten med afsættelse af bestillingen eller og med visse vilkårlige pengebøder«. Men virkningen var ikke nødvendigvis meget større end det nævnte forbud til potentielle postrøvere. Endnu en fornøjelig historie vil illustrere dette, men vi skal dog på forhånd (og delvis som undskyldning for den involverede postmand) føje den kommentar til, at det faldt publikum – og derunder selv de højest stående embedsmænd – meget

svært at overholde forbudet mod at sende rede penge i brevene. Måske postvæsenets mest sejlivede problem overhovedet? Forhenværende postrider på strækningen Nyborg-Assens, Niels Madsen, fortalte i marts 1683 beredvilligt,

»at for ungefær fire, fem eller seks ugers tid siden, da han med postsækken i Søren Bolts hus ankom, om natten, da han havde sadlet hans hest og kom ind i Bolts stue eller postkammeret at ville afhente postsækken, som Bolts børns skolemester, som hjælper at ekspedere posten, stod og gjorde klar, da leverede skolemesteren ham en pose at binde for, som de flensborgerbreve var i, tillige med nogle flere poser, som han skulle lægge i postsækken. Og idet han ville binde for den flensborger pose, da faldt der en otte eller ti breve af uagtsomhed af posen fra ham, som han tog op igen og ville fylde i posen igen. Blandt dem var der et brev, som var så tungt, det stak han hos sig af hans dårlighed og tænkte, det havde penge«.

Under det videre forhør tilstod postrytteren, at han en otte dages tid forinden »af Assens brevpose« havde udtaget et brev med »et stykke guld i«. Adressaten var toldereren i Assens, hvis tjener lånte ham tyve rigsdaler mod pant i gullet! Tidligere havde der også været noget vrøvl med et forsvundet pengebrev til en soldat i Nyborg etc. Denne gang var Niels Madsen imidlertid uheldig, for brevets indhold viste sig at være intet mindre end Christian 5.s »kontrafej med diamanter besat« og to følgeskrivelser, til hvem, oplyses desværre ikke. Niels Madsen får igen ordet:

»Da han så red fort samme nat med postsækken til Assens ..., opbrød og åbnede han det samme brev, og da så han ved måneskin, at det var det smykke, men vidste ikke eller kendte, at det var Kongelig Majestæts kontrafej, og det var indlagt i et stykke læder næst ved kontrafejet og tvende breve der uden om, hvilke breve han mente var i Nyborg, enten i hans skrin eller at sidde under en bjælke i stalden bag hans hest i den øverste stald hos hans broders, Hans Madsen vognmands, og han havde altid kontrafejet hos sig, uden et par dages tid, det lå i hans skrin i Nyborg, og som han ikke turde lade det blive der længere formedelst angst, tog han det til sig igen og forvarede det på sig i hans buksers lomme indtil den tid, efter han var pågrebet, og han leverede det fra sig til Søren Bolt«.

Man får virkelig ondt af den uheldige tyv, som gav yderligere nogle eksempler på sine lidelser i dagene, indtil eftersøgningen af

det forsvundne brev endte med at vise hen til ham som den skyldige. 30. marts blev han dømt til »at stryges til kagen og brændes med tyvsmærke og forskikkes til Bremerholm at gå i jern og arbejde sin livstid«. Inden året var omme, var han dog igen sat på fri fod.⁵⁴

Hvor mange lignende sager, der som denne fandt vej til tingbørgerne, og hvor mange der forblev uopdagede, kan ikke afgøres. Men problemet med personalets pålidelighed skal næppe undervurderes. I april 1693 underrettede Moth kongen om, at poststrytteren mellem Kiel og Lübeck havde åbnet felleisen »og deraf breve udtaget, hvilket han på et halvt års tid ofte skal have gjort«, og – for endnu en gang at nævne det bortkomne brev til Hans Povlsen i Odense: Da det endelig dukkede op, bar det tydelige spor af at have været åbnet og igen tillukket. Omvendt påstod Klingenberg i 1681, da han af et kongebrev »ikke uden bestyrrelse« havde erfaret, at seglene på to skrivelser til kommandanten i Frederiksort var brudt op »og kun med voks igen sammenklæbet«, at »det er nu snart gennem 30 år, jeg har dirigeret posten, men i al den tid er ingen klage kommet mig for, om at noget segl på private breve skulle være opbrudte, endsige på kongelige«. Men i en vis forstand talte han her mod bedre vidende.

Brevhemmeligheden

Ikke så snart havde Christian 4. udstedt sin forordning om postbude, førend han klart demonstrerede, hvad en sådan institution også kunne bruges til. Det danske postvæsen var dog ikke ligefrem indblandet i episoden ved Hamburg i marts 1625, da kongen blev opmærksom på, at en pakke med breve var på vej til den engelske gesandt, som ikke for øjeblikket var til stede. Han bad da den engelske agent i Hamburg, Joseph Averie, om at bringe pakken over til sig, og stærkt chokeret blev agenten nu vidne til, at kongen uden tøven åbnede den og gav sig til at studere indholdet. Helt galt blev det, da kongen opdagede to instrukser til gesandten fra den engelske regering samt Gustav Adolfs angrebsforslag, alle skrevet på fransk, og bad agenten om at oversætte indholdet for ham. Rød i kammen måtte Averie læse op, mens Christian 4. kommenterede indholdet, anerkendte Englands gode hensigter og ålede den svenske konge for at gøre sin indsats på skrømt ved at forlange for meget fra forbundsfællerne. Selv havde han besluttet sig for at gå ind i krigen, så om de oplysninger, han nu skaffede sig adgang til, havde gjort fra eller til, hvis han havde kendt dem nogle måneder forinden, er uden interesse.

Christian 5. ifølge stik af A. Haelweg fra 1670. Sådanne »tryk« blev formodentlig spredt over hele landet, men alligevel genkendtes kongen ikke af postbudet, som stjal hans portræt. En miniature, besat med diamanter, findes ikke i Danmark; de blev netop lavet for at kunne sendes til udlandet som gaver.



CHRISTIANVS QVINTVS D.G. DANIA NORVEGIA et REX HAEREDITARIVS

Tam pius et iustus CHRISTIANVS QVINTVS habetur:
 Quam speciosus in hac conspicitur tabula.
 Formarunt Charitas vultum, sed mentem animarum,
 Mavors finxit vultum Pallas et alma Themis.

Wie Schön Dein Antlitz ist, wie fürstlich die Gestalt:
 So güthig und gerecht erkennst Dich Jung und Alt:
 Durch Gottesfürcht, O'Held, und durch Gerechtigkeit
 Laß Deine Majestet sich sehen Himmelweit.

*M. J. G. vander
 Ein priv. Kupf. Stecher in Norwegen d. J. 1670.*

Det afgørende er hans demonstration af, at målet i denne situation helligede midlet, ja han fandt næppe sin fremgangsmåde anstødelig overhovedet. »Kom den engelske sekretær fra Hamburg med nogle breve, som var skrevet Robert [Anstruther, gesandten] til, hvilke jeg annammede til mig, såvidt de mig vedkom«, skrev han i dagbogen, og sådan set kom brevene ham jo også ved. Og lige så vigtigt; i dette spørgsmål lå han for en gangs skyld helt på linie med Rigsrådet. Det viste sig fire år senere, da man fik mistanke om, at enkedronningen fra sin bopæl i Nykøbing Falster konspirerede med fjenden. »For ikke at Hendes Majestæt skulle [det] ilde optage«, foreslog rådet, at en kommissær på Lolland »blev befalet, hvis breve dér passerede at opbryde, og

i førstningen sådan kommission hemmelig at holde«. Kongen sagde nej, men det var sikkert kun af sønlig hengivenhed. Da han i november 1644 – under Torstenssonkrigen – erfarede, »at der findes de her i byen, som kommunikerer allehånde på andre steder«, befalede han, »at man i Køge leder postens breve igennem, at man kan komme under vejret med dem«. Året efter udstraktes virksomheden til Helsingør, hvis lensmand fik ordre om at åbne udlandsposten, »dets indhold at se, og om der noget magtpåliggende deri forekommer, Os med det forderligste underdanigst forstændige«. ⁵⁵

Der er i det foregående ikke gjort så forfærdeligt meget ud af postforholdene under krigen. Et sikkerhedsmæssigt aspekt som dette i et kongeligt p.s. af 1644 til Ulfeldt: »Dette herhosfølgende brev til Hannibal Sehested er vel så småt lagt sammen, at han [budet] kan bringe det fort i det træ, som sidder under hælen bag i støvlerne«, kan vel betragtes som en kuriositet. Noget større perspektiv er der i den iver, hvormed man senere i århundredet etablerede postforbindelser til og i de midlertidigt besatte lande, for eksempel under Den skånske Krig. Når Klingenberg i februar 1679 (dvs. længe efter kapitulationen, men før freden i Lund), kunne spørge kongen, om »posten i Skåne måtte blive forandret og i stedet for at gå til Halmstad fra Hälsingborg blive anlagt lige til Kristianstad«, og i så fald at få pas til »postillonerne, poststene og de folk, som skal holde samme«, tyder det i hvert fald på, at han stod for postgangen. Det bør endvidere nævnes, at den korte krig i 1700 – forløberer til den Store nordiske – udmærker sig ved, at de stridende partier i Holsten gensidigt gav hinanden sikkerhed for, at deres kurerere og postilloner frit kunne passere gennem de besatte områder. Ganske vist var fredsforhandlingerne da indledt, men våbenstilstanden havde langt fra gjort forbindelserne sikre. Traktaten af 29. juli 1700 betegner derfor et første lille skridt frem mod en anerkendelse af, at postgangen bør være hævet over nationale særinteresser. ⁵⁶

Men fælles for disse få glimt af postforholdene i krigstid – og nok allermest sidstnævnte initiativ – er, at de var marginale, uden nogensomhelst indflydelse på postvæsenets almindelige historie. Dette gjaldt derimod ikke for den brevåbningspraksis, specielt over for breve til og fra indbyggerne i udlandet, som blomstrede op, så snart krigen brød ud. Ligesom den danske korrespondance var under mistanke og stod i fare for at blive tilbageholdt under Torstenssonkrigen, gjorde man sit yderste for at opsnappe svenske breve. »Jeg har«, skrev Christian 4. i april 1644 fra *Trefoldigheden*, beliggende ved Göteborg, »fået fat på en degn, som har hjemme i Halland og [har] gået i jern for hans skalkheds skyld på

Holmen for nogle år siden, som har ladet sig bruge at føre breve over fra Sverige til fjenden i Jylland. ... De breve, som fandtes hos ham, de findes herhos«. Ved hjælp af den uforsigtigt hosliggende chiffernøgle – vigtig korrespondance med udlandet blev som regel skrevet i kode – kunne man da sætte sig ind i indholdet og forhåbentlig få vigtigt nyt om svenskernes planer.

Under Karl Gustav-krigene blev overvågningen gennemført mindre tilfældigt, fordi postvæsenet nu var anderledes effektivt. Paul Klingenberg fik straks (3. juni 1657) ordre om at »anholde den svenske post, såvel den, som fra Hamburg ankommer som den, der kommer fra Sverige«, samt tillige alle gottorpske breve. Posten skulle indleveres i kancelliet, hvor to »kancelliherremænd« udnævntes til at gennemlæse den og gøre udtog af det, der skønnedes at være af interesse for Rigsrådet, som havde sat det hele i værk. Hvorvidt brevene derefter skulle videresendes, indeholder ordren intet om, men mange opsnappede skrivelser i Rigsarkivet viser, at det i hvert fald ikke altid skete. Den nederlandske ambassadør i København kunne få dage efter meddele sin regering, at den svenske post var blevet standset og brevene åbne, »hvorved man har fået meget lys over forskellige svenske sager«. ⁵⁷ Systemet gentoges efter udbruddet af Den skånske Krig, endda med Klingenberg i en helt central position. Den franske gesandt Terlon indberettede 24. marts 1676:

»Da posten fra Hamburg var kommet, sendte jeg bud efter mine breve. Man svarede, at de endnu ikke var kommet, men (som jeg har fået at vide), sandheden var, at postsækkene allerede var bragt til kongens værelse, hvor prinsen af Pløn, grev Ahlefeldt og stormarskallen tillige med Klingenberg i egenskab af generalpostmester var til stede, ligesom også Biermann for at dechiffrere brevene. Den engelske resident kom til mig, og da han var bekymret for sine breve, sagde jeg til ham, at jeg vidste, at postsækken var bragt til kongens værelse. Da jeg anden gang sendte bud til posthuset, bragte man mig endelig to store pakker, som for størstedelen indeholdt breve til kongen af Sverige og andre personer med et par simple adressebreve til mig selv«.

Denne praksis med at åbne og læse breve i krigstid korrumpere imidlertid dens udøvere. Efterhånden skulle der ikke alverden til, før man fandt det hensigtsmæssigt at skaffe sig oplysninger om tilstanden gennem postspionagen. Under en af de utallige konflikter med Hamburg meddelte Norges vicestatholder Just Høg således i 1686, at han på kongens »behag« havde ladet alle breve til staden arrestere på Christiania posthus, »at man des bedre om

korrespondancen med samme bys indvånere ... kunne vorde in-formeret«. ⁵⁸ Og linien gik videre over de enevældige kongers mis-tænksomhed over alt, hvad der kunne tænkes at true deres posi-tion, indtil den endte hos en postskriver i Hamburg i 1703. Som tidligere antydet havde man en næppe helt ubegrundet mistanke om, at aviserne forsynedes med nyt fra posthuset, men hvad der for alvor stempler Erlund – og dog kaster et forsonende skær over ham, fordi han her handlede i forståelse med magthaverne – er hans stort anlagte virksomhed til fordel for regeringen.

Hvordan han bar sig ad med at åbne brevene, gøre udtog af alt, hvad der kunne have politisk interesse, og igen forsegle dem, så adressaterne ikke blev urolige, får stå hen i det uvisse. Men han gjorde teknikken til en kunstart, havde også et afgjort talent for at dechiffrere og var endelig uhyre energisk. »Han må«, skriver hi-storikeren Chr. Bruun, »have holdt et formeligt kontor, thi foru-den de afskrifter af breve, han sendte til København, indførte han – eller lod sine håndlangere indføre – dem i egne kopibøger«. Et enkelt år nåede han op på 433 kopier! Og så var denne spioncen-tral endda kun indledningen til de bedrifter, han satte i værk efter at være blevet benådet og var kommet til hovedstaden. Hans fortjenester som Generalpostamtets daglige leder hører imidlertid næste periode til. Men når eftertiden, undertiden i stærke vendin-ger, har fordømt hans praksis, som om den alene skyldtes hans moralsk anløbne karakter, bør det dog straks tilføjes, at den kun er en brik i et større europæisk spil.

Ligesom den nævnte udstrakte brug af chifferskrift, især i inter-national diplomatisk korrespondance, grundede sig på mistillid til postsikkerheden, også i fredstid, var brevåbning kendt over hele Europa. I samme retning peger budkorporationernes og sta-ternes stædige fastholden ved deres egne posttjenester, mens om-vendt hindringerne for fremmede ruter – for eksempel den sven-ske i Danmark – ikke kan friholdes for at have tjent det formål, at give statens eget postvæsen mulighed for at snage i udlændinge-nes korrespondance. I adskillige lande, Frankrig under Richelieu, England under Cromwell, osv., dannedes særlige bureauer for den hemmelige brevovervågning, kendt under navn af »sorte ka-binetter«. Deres historie strækker sig i tid så langt tilbage som postvæsenet selv, kulminerede (måske) i 1700-tallet og kan vel kun med forbehold siges at være afsluttet i nutiden. ⁵⁹

Forsinkelser

Det blev i indledningens definition af postvæsenet nævnt, at fordringerne til en sikker postbesørgelse også omfatter kravet om, at forsinkelser ikke overskrider et vist minimum. At væsentlige overskridelser af det forventede ankomsttidspunkt kan få alvorlige konsekvenser behøver i og for sig ikke uddybes nærmere, men en episode, som samtiden oplevede som en mindre katastrofe og hvor postvæsenet – ganske vist det norske – fik sin del af skylden, kan dog gøre fyldest som eksempel.

I al korthed: i juli 1665 ventedes en rigt ladet hollandsk handelsflåde på vej hjem fra Ostindien at søge nødhavn i det da venligtsindede Danmark-Norge, efter al formodning i Bergen. Så snart dette rygtedes, overtalte den engelske gesandt Frederik 3. til at skifte alliancepartner og tillade den engelske marine at opbringe hollænderne i havnen mod at få del i rovet. Forudsætningen for at planen kunne lykkes, var dog, at man i tide fik gjort Bergens kommandant delagtig i den, men det skete ikke. Da de engelske krigsskibe den 2. august indledte angrebet, havde kommandanten endnu ikke fået officiel bekræftelse fra København, og han måtte derfor beskytte hollænderne ved at lade kanonerne på Bergenus fæstning fyre på orlogsmændene. Efter nogle timer fortrak disse, handelsskibene kunne undvige – og Klingenbergs kunne drage til Holland og forsøge at rede trådene ud. Fire dage senere ankom så ordren fra København med den ordinære post. Men skønt skuffelsen var kolossal i København, og bitterheden blandt andet vendtes mod postbønderne, som fik bøderne for at forsømme postgangen tredoblet, var de i realiteten uden skyld. Kommandanten havde i tide advaret den engelske flådes øverstbefalende om, at den kongelige bemyndigelse til at forholde sig passiv ikke kunne ventes før den sjette, men så langt strakte den engelske tålmodighed sig blot ikke.⁶⁰

Der kan ikke umiddelbart peges på danske operationer, hvis uheldige udfald stod i tilsvarende intim forbindelse med postgangens sendrægtighed, hvor meget den tidligere omtalte jyske generalmajor end havde at udsætte på den. Som man gjorde det i Norge, forvekslede Levetzow imidlertid en – unødvendigt? – langsom postbefordring med rigtige forsinkelser. Det var og er ikke forbudt at kritisere postvæsenet for at bruge for lang tid på at besørge brevene, men overholdes de normer, som publikum i forvejen er orienteret om, skal kritikken i hvert fald have en anden adresse og ikke rettes mod dem, der udfører arbejdet. En generel bedømmelse af deres evne til at overholde tiderne kan blot ikke gives, dertil er oplysningerne for spredte. Litteraturen om den

tids postgang gengiver i mangel deraf og med forstemmende regelmæssighed det ene citat fra Bicherods dagbøger, hvor det berettes, at posten i juni 1704 havde været 3 uger undervejs fra Ålborg til Odense. Men bortset fra, at årsagen udtrykkelig anføres – Gieses kontrol i Haderslev – ville Bircherod vel ikke have gjort noget ud af historien, hvis det var en almindeligt forekommende ekspeditionstid.⁶¹

Større interesse knytter der sig til en analyse af fire postsedler fra november 1711, som det nye styre foretog i anledning af klager over Hamburgpostens sene ankomst til København. Forsinkelserne på henholdsvis $6\frac{3}{4}$, 10, $10\frac{1}{2}$ og over $7\frac{1}{2}$ time skyldtes i første omgang, at første postillon normalt kom 2- $2\frac{1}{2}$ time for sent fra Hamburg. Derefter fulgte de mange små overskridelser på de enkelte ridt, forskellige fra dag til dag, men med tendens til mærkbare forsømmelser fra enkelte kontrahenters side. Flensborg-Haderslev ($\frac{1}{2}$ -1 time), Odense-Nyborg ($\frac{1}{2}$ - $1\frac{1}{2}$ time), Slagelse-Ringsted ($\frac{1}{2}$ - $1\frac{1}{4}$ time) og Ringsted-Roskilde (1- $1\frac{1}{2}$ time) går igen hver gang, og navnlig den sidste etape måtte stå for skud, idet postillonen blev opholdt $\frac{3}{4}$ - $1\frac{1}{2}$ time over tid på Roskilde posthus. Bemærkelsesværdigt var det, at mens Assensfærgen to gange kom for sent – et kvarter og en time – og kun en gang kom hurtigere over end forudsat (et kvarter), gjaldt dette sidste alle fire dage på den udskældte Storebæltsoverfart. 13. november var gevinsten ikke mindre end 2 timer og ellers $\frac{1}{4}$ - $1\frac{1}{4}$.

Hvor spinkelt et grundlag denne undersøgelse end er baseret på, har den dog sin store værdi, dels ved at vise, at normen som tidligere anført var nede på 51 timer for den samlede transport, og dels ved at afsløre, at overskridelser på 4-8 timer af denne var almindelige – hvilket ikke kan overraske, når planen var så stram – og blev betragtet med stor alvor. Især det sidste forhold bør vist kunne tages til indtægt for den konklusion, at postgangen under normale forhold blev gennemført uden forsinkelser, der måtte føles virkeligt generende.

På den anden side skal dette lyse billede af tilstanden ved 1711 ikke helt tilsløre, at publikum også måtte leve med, at vejr og vind og – navnlig – isbelagte farvande på ubestemt tid helt kunne afbryde københavnernes og de andre øboeres kontakt med omverdenen. Udkom avisen ikke, »af mangel på materie«, som det hed, eller kom den med det halve sidetal, var omkvædet altid det samme. »På grund af postens sildige ankomst«. Værre ting kunne hænde, men disse årligt tilbagevendende undskyldninger, som skulle præge hovedstadens aviser endnu et par århundreder, er det første sikre tegn på, at postvæsenet var godt på vej til at blive en afgørende faktor i samfundsudviklingen.

Post scriptum

Ingen fandt tilsyneladende på at foretage en status over postvæsenets virksomhed og nytte ved overgangen fra privat drift til statsstyre i 1711. Ivrigt optaget af at tælle kvarters forsinkelser havde man ikke rigtig blik for, om de opgaver med at tilvejebringe kontakt mellem borgerne, virksomhederne og administrationshederne, som dannede baggrunden for oprettelsen i 1624, nu også i enhver henseende blev løst på bedste måde. Man fortsatte blot i forgængernes fodspor i tryk forvisning om institutionens hensigtsmæssighed i bred almindelighed. Og til trods for de åbenlyse forsømmelser i retning af at markedsføre sig selv – Klingenbergers tabeller i 1650'ernes almanakker ene undtaget – blev de vekslende postdirektørers forventninger da heller ikke skuffet. Et par afsluttende citater af nogenlunde samtidige skrivelser viser, hver på sin måde, postvæsenets anvendelighed såvel som bredden af dets publikum.⁶² Det ene er fra en såkaldt epistel, som er skrevet på Sjælland omkring 1740 og lyder:

»Vor tilfelles Ven undskylder sig med den Omkostning, som maa gøres paa Brevene med Posten, at han ikke skriver mig saa ofte til, som han ønskede. Jeg derimod finder i visse Maader min Regning derved; thi, hvis alle Breve ginge fri, vilde deres Tall aarligen stærkt *multipliceres*. De Omkostninger, som gøres paa Post-Breve, *overballanceres* ellers af den store Nytte og Herlighed, som Posters Stiftelse haver tilveye bragt. Thi i gamle Dage maatte man med stor Bekostning affærdige egne Bud og Brevedragere, og, naar man ingen Ævne havde dertil, kunde heele Maaneder, ja Aar gaae bort, førend en Ven kunde faae Tidende fra en anden«.

Brevskriveren behøver ingen nærmere præsentation, det drejer sig naturligvis om Ludvig Holberg. Den anden, Elisabeth Christensdatter, var datter af en anden professor, den nyligt afdøde Chr. Hansen Lund, der dog »kun« var ved gymnasiet i Odense. Hendes skrivelse er et vidneudsagn til byretten; mindre formsfuldendt, men med megen atmosfære, en dør på klem til livet på et posthus i provinsen i 1672. De omtalte personer er en ældre fattig nabokone, der gik enkefru Lund til hånde, og postmesterens huslærer, senere sognepræst Mads Mørch:

»Eftersom jeg underskrevne af min kære mor ved byens drager er blevet kaldt til Odense byting, min sandheds vidne at aflægge anlangende hvis mig er bevidst om de breve, som blev hentet til

min mor af posthuset her i byen den 1. april næstafvigte; så er det mig i Guds sandhed vitterligt, at Kirsten Clausdatter gik ned i posthuset og hentede tre breve, og da hun kom først hjem, sagde hun, at Mads Mørch svarede hende, da hun spurgte efter breve til min mor, at der var ingen til hende. Så gik Kirsten Clausdatter [hen] til kartet og så på det; da sagde hun, »Jo, hendes navn står her«. Da sagde han, »gå hjem efter 30 skilling, her er tre breve«. Så gik hun hen og ville hente pengene, og da hun kom til ham igen, fik hun brevene. Da sagde Mads Mørch, »der må vist være et kongebrev deri, for det er så stort, og det har vist noget at betyde«, og da bemeldte Kirsten Clausdatter kom hjem med samme brev, sagde hun til min mor, »glæd dig nu, her er vist et kongebrev indeni, for det er så stort«. Så tog jeg samme brev og ville bryde det, men jeg kunne ikke få det op, for det var så mange steder lakket til, så jeg måtte rive det sønder, og da det kom op, da lå dette [ark papir med en tegning af et] skabelonhoved inden i brevet, og var skrevet derpå: *En lang Næse*«.

Hvem af de to skribenter vi skal lade få det sidste ord – den værdige moralist eller fortælleren af den grovkornede aprilsspøg – overlades til læserens afgørelse. Under alle omstændigheder, postvæsenet var her, til brug og til misbrug for et bredt publikum.



Nogenlunde samtidig med, at Wolfgang Heimbach tegnede sin brevskriver – se side 10 – udførte han i 1651 et maleri, der siden er endt i Danmark. Det centrale motiv var igen et brev, som nu blot ikke blev skrevet, men læst. Det kunne i begge billeder dreje sig om den selvsamme skrivelse, og ligesom afsenderens kone nøje overvågede, at alt kom med i brevet, lytter hele familien interesseret til, mens modtageren læser det højt. Der er en smuk symbolik i, at vi herhjemme døbte materiel Posten er kommet. For selvom tegningen af brevskriveren næppe var kendt, var det tydeligt, at Heimbachs ærinde var at fortælle om de forbindelser ud over tid og rum, som postvæsenet gjorde det muligt at vedligeholde. Parret på det første portræt og gruppen herover var i dette øjeblik i kontakt med hinanden. Mellem dem stod kun et vel fungerende postvæsen.

Noter

I noterne er anvendt følgende forkortelser: CCD – Corpus constitutionum Daniæ, DBL – Dansk biografisk leksikon, DK – Danske Kancelli (jf. forkortelsesliste i kildefortegnelsen), DM – Danske Magazin, Egh.Br. – Kong Christian den Fjerdes egenhændige Breve (udg. C.F. Bricka og J.A. Fridericia), Fr.O. – Fritz Olsen (se litteraturliste), GPD – Generalpostdirektionen (Generalpostamtet), HT – Historisk Tidsskrift, KB – Det Kongelige Bibliotek, KBB – Kancelliets Brevbøger (udg. C.F. Bricka m.fl.), KD – Kjøbenhavns Diplomatarium (udg. O. Nielsen), LAF – Landsarkivet for Fyn, LAS – Landsarkivet for Sjælland, RA – Rigsarkivet, Rmregnsk. – Rentemesterregnskaber, Rtk – Rentekammeret, TKIA – Tyske Kancellis indenrigske Afdeling, TKUA – Tyske Kancellis udenrigske Afdeling.

Kommunikation i 1600-tallet. Side 13-60

1. Brevene til Otte Krag i RA, Privatarkiv 1110. I det følgende endvidere breve til samme i RA, DK B 160, Indlæg 1645, juni-dec. Familien Krag, se *DBL* (Mogens, Niels og Otte) og *Danmarks Adels Årbog* 1899, s. 258-72. Om tegnet ISM, der ofte læses IHM, se Ole Degn: *Christian 4.s kansler*, s. 176 m. note s. 241. ISM – Iesus Salvator Mundi – betyder »Jesus, Verdens Frelser«.
 2. *Egh.Br.* IV, s. 328. For afsnittet i øvrigt: Peter Skautrup: *Det danske sprogs historie* II, s. 141f, og *Gyldendals Danmarks historie* 2, s. 586f.
 3. *Egh.Br.* III, s. 306, jf. s. 254. I øvrigt bygger afsnittet mest på iagttagelser i de nævnte arkivpakker (se note 1), se dog også Skautrup, anf. arb., s. 209f.
 4. Niels Heldvad: *En Ny oc Skøn Formular Bog* ..., 1624, slutningen af 3. part (bogen er upagineret).
 5. Anf. arb. En udvidet udgave kom allerede året efter, men postvæsenet er ikke omtalt i dem.
 6. RA, DK B 160, Indlæg 24.12.1624, Udkast 22.10.1623, §§ 10-11.
 7. *Egh.Br.* IV, s. 312, 395 og 419. Eksempelvis bruger Christian 4. vendingen: »Dette brev til Peder Vibe skal sendes fort med en anden overskrift [= adresse]« eller »Over dette hosløjede brev til Peder Vibe skal du gøre en konvolut med en overskrift til ham i dit navn«.
 8. LAF, Odense byfoged, Tingbog 1713-17, fol. 59ff.
- Tema: En ny og skøn formularbog*
- Som note 3-4, jf. også *Dansk litteraturhistorie* 4, s. 57ff, der dog nok undervurderer privatbrevets rolle før genembruddet i 1700-tallet.
9. Niels G. Bartholdy i *Arkiv* 1977, s. 143. I øvrigt henvises til Frank Jørgensen og Morten Westrup: *Dansk centraladministration*, s. 42ff og 95ff.
 10. *Gyldendals Danmarks historie* 2, s. 570, 364 og 486. Tal for 1624 iflg. egen optælling i *Kancelliets Brevbøger* og Sjællandske Registre, (RA).
 11. Ole Degn: *Christian 4.s kansler*, s. 57f. Se i øvrigt Troels Dahlerup i *Skalk* 1986:6, s. 22f, anf. forf. i *Netværk*, s. 36, Peter Blume: *Fra tale til data*, s. 57ff og 114ff, Poul Johs. Jørgensen: *Dansk Retshistorie*, s. 52ff, og C.F. Allen: *De tre nordiske Rigers Historie* III, 2, s. 9.
 12. *Gyldendals Danmarks historie* 2, s. 467f og 589f, P.M. Stolpe: *Dagspressen i Danmark*, især I, s. 93ff. Om propagandaskrifter i øvrigt *Egh.Br.* V, s. 151f, II, s. 235f og 297f, III, s. 34ff, V, s. 17f, VIII, s. 306, og V, s. 464, *Danske Domme* VI, s. 345ff. En Anders Colding optræder i RA, Rmregnsk. 1602-03, udgiftsbogen, fol. 1031, som soldat på årsløn, hvorfor Christian 4. sandsynligvis stod bag. Det bemærkes i øvrigt, at Karl 9. først antog titel af svensk konge i 1604.
 13. A.F. Blomberg: *Fyns vilkår under svenskekrigene*, s. 55 og 377, og RA, Rtk. 216.282 Afregninger XVII. 2-3.
 14. Stolpe, anf. arb., især I, s. 76ff og bibliografien, samt IV, 13ff. Det hele værk er fortsat hovedkilden til avisernes historie indtil ca. 1750; jf. Jette D. Søllinge og Niels Thomsen: *De danske aviser* I, s. 20ff og 72ff. Bircherodcitater, *Personalhistorisk Tidsskrift* 8, IV, s. 315.
 15. Iflg. afregning som note 13.
 16. Citater fra Robert Molesworth: *En beskrivelse af Danmark*, s. 147, og Alex Wittendorff: *Alvej og kongevej*, s. 80, den tyske rejsende var Samuel Kiechel.
 17. RA, Reg. 208b, 166 Odense toldregnskaber 1632, og Rtk. 216.282, Afregninger XVII.2. Efter 1625 bestod en rigsdaler af 96 skilling. Indtil da var møntforholdene

- næsten uoverskuelige, men hvor det er af betydning at kende omregningsforholdene, er de normalt oplyst. Om brugen af pergament og papir, se Thelma Jexlev: *Om anvendelsen – og anvendeligheden – af papir*, s. 87ff og 99.
18. Et eksempel blandt mange finder vi i landsbyen Kastbjerg, hvor den lokale herremand, Niels Krag til Trudsholm, i 1648 havde »funderet og ladet bygge en liden skole«. Med de midler, han stillede til rådighed, var planen, »at ungdommen her i sognet og hvor det begæres i næst omliggende sogne i deres børnelærdom daglig skulle undervises og læres at læse, skrive og regne«. Flere end et halvt hundrede »herremandsskoler« kendes dog ikke gennem de bevarede fundatser, så alt i alt har tilstanden næppe været opmuntrende på landet. Jf. *Hofmans Fundationer*, eksemplet fra II, s. 422.
19. Skolevæsenets historie er noget mistrøstigt skildret af bl.a. Skautrup, anf. arb., s. 173f og 306, og Ingrid Markussen og Vagn Skovgård Petersen: *Læseindlæring og læsebehov*, s. 13ff, samt i det anf. arb., s. 65ff og 76f, af Blume, som mener, at landsbyens ridefoged »kunne klare den læsning, der måtte være nødvendig«. Mindre entydigt beskrives tilstanden af Joakim Larsen i *Bidrag til Den danske skoles historie 1*, mens Troels Dahlerup overbevisende betoner undervisningens bredde i de anf. arbejder og i artiklen *Sokkelund herreds gejstlighed*. Citater: A.F. Blomberg: *Træk af den fynske Adels Historie*, s. 73 og *Jacob Madsens Visitatsbog*, s. 133ff.
20. Joakim Larsen, anf. arb., s. 151, Gustav Bang: *Kirkebogstudier*, s. 23f, *Dansk socialhistorie* 3, s. 44ff, og Edvard Holm: *Danmark-Norges indre Historie I (1660-1720)*, s. 200.
21. Vejene beskrives dystert af Troels-Lund, anf. arb., s. 176ff, Torben Topsøe-Jensen: *Ad hjulspor og landeveje*, s. 53ff, og Alex Wittendorff, anf. arb., især s. 35ff og 56ff; jf. Svend Ellehøj: *Anm.* Desuden henvises til Harald Ilsøe: *Udlændinges rejser*, indledningen. Rejsehastigheden angives af Wittendorff s. 161ff, uden at dog hans beregninger derover i væsentlig grad er indarbejdet i den generelle beskrivelse af vejenes tilstand. De engelske tal fra *Coaching Days of England*, s. 20.
22. Wittendorff, anf. arb., s. 190ff.
23. RA, DK B 57, ST 1648-50, fol. 313.
24. LAF, Odense amtsarkiv 84, Kgl. orig. reskripter 1683-99, læg 1699.
25. Fr.O. 1, s. 203, og G.L. Wad: *Anm.*, s. 124. Om byerne f.eks. *Odense bys historie* II, s. 81ff.
26. Ludwig Kalmus: *Weltgeschichte der Post*, s. 50, E.J.B. Allen: *Post and courier service*, s. 18, og LAF, Odense byfoged, Tingbog 1667-68, fol. 42, jf. A.F. Blomberg: *Fyns vilkår*, s. 135. I forordning af 9.12.1720 om »der fahrende Posten« i hertugdømmerne giver § 18 regler for benyttelsen af posthornet (bl.a. skal porte og slagbomme straks åbnes, når postillonen »ins Horn stös-
- set«), men en tilsvarende ordre angående danske bude blev ikke udstedt.
27. *Fogtmanske Rescriptsamling I*, s. 68, jf. RA, DK C 14, JR 1662/4, som ikke er stort mere udførlig eller giver oplysning om den konkrete baggrund, indlæg mgl. Tilsvarende for ordren 1696: *Fogtman II*, s. 695, og DK C 8, ST 1696/237.
28. Harald Jørgensen: *Lokaladministrationen*, s. 199ff, J. Høirup: *Træk af de fynske vejes historie I*, s. 461. Om vejarbejderne og milesten desuden sstd., s. 451, og II, s. 187ff, Erling Pade: *Milevognen*, s. 43f, Ejner G. Pedersen: *Milepæle*, samt RA, Rtk 249.2, C.L. Paulsens »Forsøg til en historisk Beretning om Vejvæsenet i Danmark«. En kort omtale af de engelske veje i W.G. Hoskins: *The Making of the English Landscape*, s. 233ff, spec. s. 246f.
29. LAF, Odense herredsfoged, Tingbog 1672-76, fol. 198f, jf. fol. 188f.
30. *Fogtman II*, s. 695, jf. RA, DK C 8, ST 1696/238 (og D 21, ST, indlæg 1707/68). Assenssagen: LAF, Odense amtsarkiv 364, Breve fra Assens by 1706-17, jn. 4/149, nr. 18, og Fr.O. 2, s. 174.
31. Wittendorff, anf. arb., s. 143ff, Ilsøe, anf. arb., s. XXIXff, og Topsøe-Jensen, anf. arb., s. 115ff.
32. *Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder: Budstikke*, og August F. Schmidt: *Oldermand og Bystævne*, s. 143ff.
33. Jf. f.eks. *Gyldendals Danmarks historie* 2, s. 536, hvor det hedder, at »postvæsenet ... reorganiseredes 1624«. Der var blot ikke noget postvæsen i ordets egentlige betydning at reorganisere.
34. Ludwig Kalmus, anf. arb., s. 4f. I øvrigt er begrebsanalysen især inspireret af artiklen »Postal Systems« i *The New Encyclopædia Britannica, Macropædia* 14, s. 883ff.
35. Regalebegrebet præsenteres i *Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder: Regale*, Knud Fabricius: *Kongeloven*, s. 50ff, og C. Christiansen: *Bidrag til dansk Statshusholdnings Historie I*, s. 244ff; her som andetsteds skrives »regalier«, en flertalsform som bør undgås, da regaler ikke har noget umiddelbart med kongeværdighedens symboler at gøre.

Forordningen af 24. december 1624.

Side 61-161

1. Anf. årbog 1925, s. 313ff, i uddrag genoptrykt i *Årbog* 1975, s. 11ff. Forfatteren til »novellen« var posthistorikeren, assistent og redaktør Emil Bohn. Hans arbejder om Christian 4.s postvæsen er præget af grundige kildeundersøgelser, men han gengiver ikke akterne pålideligt.
2. Forordning 26.8.1622 i *CCD IV*, s. 30f. Postforordningen sstd. s. 176ff, og Fr.O. 1, s. 215ff. At Rigsrådet ikke medvirkede bemærkes af Erslev: *Aktstykker I*, s. 426,

- note 3, jf. Ole Degn: *Christian 4.s kansler*, s. 55ff. Ganske vist synes der at have været afholdt et rådmøde i Haderslev i nov. 1624, som Reslev ikke kender (se Leo Tandrup: *Svensk agent ved Sundet*, s. 509f, note 5), men siden ingen aktstykker herom er bevaret, har forhandlingerne næppe drejet sig om andet og mere end forholdet til udlandet (Halberstadt).
3. RA, DK B 160, Indlæg 24.12.1624. Forarbejderne er siden Fr. Olsens tid flyttet hertil fra de såkaldte skabs-sager i Rigsarkivet, skab 14, pk. 197 (ikke 127). Denne pakke indeholdt akter vedr. postvæsenet fra tiden 1623-1732 inkl. udaterede dokumenter, som arkivet ikke ved ompakningen kunne placere på rette sted. Deraf den inkonsekvente henlæggelse af f.eks. forarbejderne til den jyske postordning 1650 blandt ovennævnte indlæg. Det bemærkes desuden, at Ole Degns henvisning, anf. arb., s. 208 (note 11) må være en trykfejl.
 4. Ole Degn: anf. arb., s. 172, jf. s. 52 og Leo Tandrup: *Mod triumf eller tragedie II*, s. 78, note 26.
 5. Fr.O. 1, s. 21ff.
 6. Ludwig Kalmus (*Weltgeschichte der Post*, s. 336) bemærker ikke disse forskellige mellem udkast og forordning, som netop han ville have hæftet sig ved. Kun udtaler han, at »Diese neue dänische Post darf man sich nicht sehr bedeutend vorstellen«. Hans kilder er Fr.O. 1 og *Det Kongelige Danske Postvæsen gennem 300 Aar*.
 7. Oscar Alb. Johnsen: *Aktstykker til de norske stændermøders historie I*, s. 523f, Henrik Thotts erklæring 28.11.1645.
 8. Aksel E. Christensen: *Dansk torve- og markedsvæsen*, s. 181ff.
 9. *Danske Domme IV*, s. 255ff.
 10. O. Nielsen: *Kjøbenhavns Historie IV*, s. 341, jf. *KD II*, s. 693ff.
 11. O. Nielsen, anf. arb. IV, s. 204ff, og Bjarne Stoklund: *Tømmerskuderne fra Læsø*.
 12. Når P.M. Stolpe i *Dagspressen i Danmark I*, s. 19, udtalte, at »Så at sige enhver stand havde sin egen forsendelsesmåde«, overså han i nogen grad skellet mellem det private og det offentlige. Generelt om budvæsenet før 1624 sammesteds, s. 19ff, G.L. Baden: *Om Indretningerne*, s. 83ff, Fr.O. 1, s. 1ff, og H. Hjorth-Nielsen: *Det danske Post- og Telegrafvæsen I*, s. 7ff.
 13. *Danske Domme IV*, s. 255ff. Om ægter og løb i øvrigt: Baden, anf. arb., s. 89f, jf. *Det danske landbrugs historie II*, s. 101, og Hans H. Fussing: *Herremænd og Fæstebonde*, s. 275f.
 14. Jf. M. Mackeprang: *Dansk Købstadsstyrelse*, s. 131, P.V. Jacobsen: *Om Sander Leiel*, s. 472, samme: *Helsingørs Kæmner-Regnskaber*, s. 208, og LAS, Køge rådstuearkiv, H 3, Kæmnerregnskaber 1631(-36).
 15. *Danske Domme VI*, s. 330, note 19. Derudover henvises til G.L. Baden, anf. arb., s. 85, Poul Johs. Jørgensen: *Dansk Retshistorie*, s. 247, og *Herlufsholms birks tingbog II*, s. 39 og 122.
 16. *Danske Lov 2-15-7*, jf. Joakim Larsen: *Den danske skoles historie 1*, s. 49f og *Odense bys historie V*, s. 20f. (Den seneste fase af denne posttjeneste er behandlet af Erik Nørr: *Præst og administrator*).
 17. Se f.eks. E.J.B. Allen: *Post and Courier Service*, s. 2f.
 18. William Norvin: *Københavns Universitet i Middelalderen*, s. 78, Henn. Matzen: *Kjøbenhavns Universitets Retshistorie II*, s. 298 (vedr. universitetsgodsets hoveri). Hverken her eller i fortsættelsen af Norvins værk er postforholdene omtalt.
 19. I et register til fundatsen af 1586 – i en form, som ikke kendes – oplyses, at § 55 handler »om en postrider«. Den kendte fundats omfatter imidlertid kun 62 paragraffer mod 81 i den, som registeret er udarbejdet til, og i den korte form mangler oplysningen om postheste. RA, DK A 36, Materiale til alfabetisk ... register, Sorø skole, jf. *CCD II*, 423ff.
 20. *Sorø. Klosteret. Skolen. Akademiet I*, s. 429f, 510 og 635ff, og Stolpe, anf. arb. I, s. 20.
 21. C. Rise Hansen: *Hoveriet på Ringsted Kloster*, s. LXVII.
 22. William Christensen: *Dansk Statsforvaltning*, s. 122. I øvrigt henvises til s. 100ff og s. 440ff sstd. samt Frank Jørgensen og Morten Westrup: *Dansk centraladministration*, s. 13f., og Poul Johs. Jørgensen: *Dansk Retshistorie*, s. 336ff.
 23. A.D. Jørgensen: *De danske Rigsarkivers Historie*, s. 203, jf. Will. Christensen, anf. arb., s. 100.
 24. Troels Dahlerup i *Netværk*, s.32ff.
 25. Paragraffens nummer er 63 i Resens udgave 1684, men 58 i den her citerede udgave fra J.L.A. Kolderup-Rosenvinge: *Samling af gamle danske Love IV*, s. 71ff. Skønt f.eks. Jørgen Bergsøe (*Postvæsenets Historie*, s. 38) bruger K-R.s overskrift – Resens lyder: »Om brevdragere og bud« – er nummeret 63 bibeholdt som knæsat i postlitteraturen, jf. Fr.O. 1, s. 4, og H. Hjorth-Nielsen, anf. arb., s. 7. Når det her (s. 11) påstås, at kongen ikke havde brug for »dette postvæsen«, fordi der »sikkert allerede da« benyttes cancelliebude eller andre specielle sendebude, understøttes opfattelsen ikke af de oplysninger, vi har om disse. Om byloven i øvrigt: Troels Dahlerup: *Ukritiske betragtninger*, og C.F. Allen: *De tre nordiske Rigers Historie III*, 2, s. 25ff.
 26. Johan Grundtvig: *Meddelelser fra Rentekammerarchivet 1871*, s. 1ff. Johan Hvidtfeldt: *Kanslere og cancelliembedsmænd*, s. 30ff, specielt note 63.
 27. Poul Colding: *Studier i Danmarks politiske Historie*, s. 217 og 259.
 28. Frede P. Jensen: *Bidrag til Frederik II's og Erik XIV's historie*, s. 16. Når det hedder, at posten, når kongen var på Sjælland, »såvidt vi kan skønne i vidt omfang (blev)

- udvekslet ... ved hjælp af ridende bude«, kan noget sådant ikke umiddelbart påvises.
29. Fr.O. 1, s. 4f.
 30. RA, TKUA, Alm. Del, Div. 23. Realia, postsager, litra A. Den egenhændigt signerede forordning er ført i pen- nen af en anonym skriver, hvorimod det er sandsynligt, at den næsten ulæselige hånd, der har foretaget rettel- serne, er Gyldenstjernes. Budordningen er ikke be- handlet i litteraturen om Frederik 2. Om Frederik 2.s søret og møntforholdene, se Poul Colding, anf. arb., s. 400f og 324f, note 6.
 31. Johan Grundtvigs note, anf. arb. 1872, s. 153, er derfor urigtig på dette punkt, jf. A. Kalkar: *Ordbog til det ældre danske Sprog*. Jf. også diskussionen om begrebet »rustet hest« i Mikael Venge: »*Når vinden fejrer sig ...*«, s. 21.
 32. RA, Rmregnsk. 1601ff, og *KBB* 1596-1602, s. 168 og 369.
 33. Sstd., s. 684, og Poul Colding, anf. arb., s. 362.
 34. Vedr. Grundtvigs lister (anf. arb., 1872, s. 153ff, og 1873-76, s. 175ff) og deres (manglende) pålidelighed, se Frede P. Jensen, anf. arb., s. 20, note 22. *Nye DM* I, s. 80f. *KBB* 1596-1602, s. 770.
 35. Emil Madsen: *Om Artilleriet*, s. 145ff, spec. s. 151; EM er dog ikke klar over, hvor omfattende brugen af skyt- ter som bude var. *KBB* 1584-88, s. 662.
 36. RA, Rmregnsk. 1577 og 1587/88.
 37. Samme 1560/61, *DM* II, 5, s. 63, Frederik 2.s hof- mandtal og spiseordning 22.6.1564. *KD* IV, s. 643ff, Fdn. om husholdning og udspisning på Kh. slot 28.12.1580.
 38. E. Marquard: *Breve til og fra Mogens Gyldenstjerne* I, s. 312f, og Poul Colding, anf. arb., s. 114.
 39. RA, Rmregnsk. 1587/88 og 1601ff; LAS, Køge råd- stuearkiv H 2, Kæmnerregnskaber 1624. Tilsvarende regnskaber fra Odense i LAF er gennemgået. 1624 an- kom 9 kancellibude fra Kh. i alt 26 gange. En fuldstæn- dig gennemgang af alt foreliggende materiale ville næp- pe kunne ændre ved indtrykket af, at budene strejfede rundt uden faste ruter eller tider. En i og for sig meget nærliggende arbejdsfordeling i retning af, at de enkelte bude dækkede hver sin landsdel, vil sandsynligvis hel- ler ikke kunne påvises.
 40. Alex Wittendorf: *Atvej og kongevej*, s. 140.
 41. E. Marquard, anf. arb. II, s. 519 og 581f.
 42. *KBB* 1561-65, s. 259, jf. Bergsøe, anf. arb., s. 44.
 43. Fremstillingen i dette kapitel følger hovedsagelig Lud- wig Kalmus og E.J.B. Allen, anf. arbejder, Hermann Schreiber: *Die Post* og *The new Encyclopædia Britannica*, *Macropædia* 14, s. 884f
 44. Det bemærkes dog, at der ikke foreligger beviser for, at udenlandske organisationer har dannet forbillede for det danske postvæsen. Der er f.eks. ikke i RA, TKUA, div. indkomne sager fra bl.a. Kejseren (og Hamburg by) fundet spor, der tyder på, at oplysninger om hans postvæsen er indhentet i 1623-24. Antallet af pakker i dette arkiv er imidlertid så stort, at det ikke kan ude- lukkes, at der et eller andet sted faktisk forefindes belæg for, at den danske regering orienterede sig om de post- systemer, der fandtes i udlandet. Se dog note 95.
 45. Bergsøe, anf. arb., s. 27, Kalmus, anf. arb., s. 253, W. Lotz: *Deutsche Postgeschichte*, s. 43ff, og G. Ahrens: *Der Botenwesen*, s. 28ff.
 46. Allen, anf. arb., s. 3. Såvel årstallene 1477 og 1479 nævnes. Derimod menes ediktet 1464, som i den ældre litteratur findes nævnt som året for grundlæggelsen af det første moderne nationale postvæsen, at være en forfalskning. I øvrigt kan heller ikke de ca. 15 år yngre organisationer betegnes som postvæsener i moderne forstand, da de som nævnt var forbeholdt kongen.
 47. Götz Freiherr von Pölnitz: *Die Fugger*, s. 293.
 48. *Kulturhistorisk leksikon, Postgang* (vedr. Norge – artiklen har ikke bidrag fra dansk side).
 49. *DM* 4. rk. IV, s. 164, og *KBB* 1556-60, s. 85, 3.4.1557-50. *DM* 3. rk. V, s. 264.
 51. RA, TKIA A 174. Originale kgl. Missiver 3.8.1538 og 25.8.1546.
 52. *KBB* 1551-55, s. 310f, 1556-60, s. 303, samt de i note 49 nævnte. Tilsvarende ordrer, benyttet i det følgende: *KBB* 1551-55, s. 378 og 382, 1556-60, s. 120, 1561-65, s. 250, 259 og 577, og 1566-70, s. 3, 89 og 144f (c.24.2.1567; jf. *CCD* I, s. 326f, og Jørgen Bergsøe, anf. arb., s. 44f.)
 53. RA, DK B 57, ST 1657-58, fol. 351. På visse strækning- er dog noget mere, jf. fol. 107, 109 og 278.
 54. E. Marquard, anf. arb. II, s. 435.
 55. *KBB* 1561-65, s. 250, cit. efter referatet. Øvrige ek- sempler sstd., s. 259, og 1566-70, s. 3 og 89.
 56. *KBB* 1576-79, s. 4 og 716, og 1584-88, s. 421, 469 og 508.
 57. P.V. Jacobsen: *Helsingørs Kæmner-Regnskab*, s. 209, jf. Fr.O. 1, s. 11f, og LAF, Odense magistrat, Kæmner- regnsk. 1624.
 58. *KBB* 1584-88, s. 509. C. Rise Hansen, anf. arb., s. V og XXII, jf. s. XXXIVf og LVf.
 59. Alex Wittendorf, anf. arb., s. 136ff. *Odense bys historie* II, s. 35f, jf. *KBB* 1551-55, s. 382. *CCD* III, s. 453ff. Harald Illsøe: *Udlændinges rejser*, s. XXVII. O. Nielsen, anf. arb., s. 338ff.
 60. Will. Christensen, anf. arb., s. 440ff, *Kulturhistorisk lek- sikon, Ægter*.
 61. *Odense bys historie* II, s. 420f.
 62. Holdsvogne omtales af C.Christensen (Hørsholm): *A- grarhistoriske Studier* I, s. 259ff, og af Alex Wittendorf, anf. arb., s. 114, men er derudover en forsømt detalje i

- landbrugslitteraturen, skønt f.eks. Køges kærnerregnskaber giver fremragende muligheder for at beregne omfanget og tyngden af systemet. Oplysning fra Assens i L. Maaløe: *Assens gennem 700 Aar*, s. 112.
63. Om holdsvognene i Middelfart, se *CCD I*, s. 657, *KBB* 1566-70, s. 134 og 335, og 1571-75, s. 570.
64. *CCD II*, s. 109.
65. *Kulturhistorisk leksikon. Pas*. Desuden indførtes i begyndelsen af 1600-tallet pastvang for danskere på indendlandske rejser; denne bortfaldt først 1862.
66. *CCD II*, s. 211f.
67. *CCD I*, s. 503, og E. Marquard, anf. arb. II, s. 435.
68. *CCD III*, s. 43f og 52f, og recessen 1615, §§ 32 og 46, sstd., s. 446f og 451f.
69. RA, DK B 160, Indlæg 14.8.1622.
70. *KBB* 1616-20, s. 837f.
71. *KBB* 1621-23, s. 64, og C. Rise Hansen: *Houbønder som havnearbejdere*, s. 62f.
72. Christian 4.s oprindelige proposition kendes ikke. Diskussionen i Rigsrådet, se Kr. Erslev, anf. arb. I, s. 353, 359f, 402, 410 og 423f. Missivet 5.4.1623 i RA, DK B 57, ST 1622-24, fol. 221, jf. *KBB* 1621-23, s. 565. Indberetninger i DK B 160, Indlæg 20.4.-5.6.1623, trykt i *DM* 3. r. IV, s. 139ff og 242ff, samt V, s. 9ff. Ægtreformen er behandlet af C. Christensen (Hørsholm), anf. arb., s. 198ff, Alex Wittendorff, anf. arb., s. 122ff, *Det danske landbrugs historie* II, s. 142ff, og af samme forfatter, Karl-Erik Frandsen, i Svend Ellehøj (red.): *Christian IV's Verden*, s. 179ff; jf. også Palle Lauring: *Christian den Fjerdes riger og lande*, s. 126ff, ét af de få steder, hvor den betragtes under en transporthistorisk snarere end en landbrugshistorisk synsvinkel.
73. *Egh.Br.* I, s. 371. Kr. Erslev, anf. arb., s. 406. Ordren er ikke indført i *KBB*.
74. *KBB* 1621-23, s. 611.
75. RA, Rmregnsk. 1624/25, udgifter, fol. 307.
76. Opsigelsen af kancellibudene fremgår af rentemesterregnsk. i RA. Da ingen ordre herom er udstedt gennem DK, har det næppe betydning, at kopibøgerne i TKIA mangler for 1623. Intet herom er fundet i A 50, »Resolutions und Bescheide ...« 1600-34, eller A 55, Optegnelser ang. Sagerne Behandling og Ekspedition 1600-69.
77. F. Diestelhorst: *Das Postwesen in Tönning*, s. 261ff.
78. O. Nielsen, anf. arb., IV, s. 204ff. C. Ogier: *Det store Bilager*, s. 15.
79. Poul Colding, anf. arb., s. 356, *KBB* 1556-60, s. 186.
80. E. Marquard, anf. arb. I, s. 478f.
81. Leo Tandrup: *Svensk agent*, s. 504.
82. Poul Colding, anf. arb., s. 502, jf. s. 53. Forholdet mellem de to havde siden 1560 været køligt, sstd., s. 148 og 449.
83. P.M. Stolpe, anf. arb., s. 26f.
84. Oplysningerne i J.A. Fridericia: *Danmarks ydre politiske Historie I*, s. 99ff (spec. s. 105), gælder tiden 1629-35, men er retningsgivende.
85. Joh. Grundtvig, anf. arb., s. 5, 11, 20 og 30.
86. RA, Rmregnsk. 1624/25, og TKIA, A 50, »Resolutiones und Bescheide« 1600-24.
87. H.M. Velschow i *HT V*, s. 586f, E. Klessmann: *Geschichte der Stadt Hamburg*, s. 185f, F. Diestelhorst, anf. arb., s. 260ff, og G. Ahrens, anf. arb. Budanordningerne af 1607, 1641 og 1678 (jf. Velschow) og i øvrigt enhver anden oplysning om budkursen til Danmark er forgæves eftersøgt i RA (TKIA og TKUA, Hamburg, løbenumre 2-4, 29, 31 og 197), men Ahrens gengiver (s. 32) »Hamburger Postmeisterordnung« af 1641.
88. *Egh.Br.* I, s. 95f, jf. III, s. 68 og 126 mv.
89. L. Kalmus, anf. arb., s. 188f.
90. *Egh.Br.* I, s. 363, II, s. 12 og 31 mv. A.B. Berns er faktor 9.12.1629. sstd II, s. 234, men havde vist sammen med Gabriel Marselis afløst brdr. Mores to år tidligere. (J.T. Lauridsen: *Marselis-konsortiet*, s. 39).
91. L. Laursen: *Danmark-Norges Traktater* II, s. 497ff, jf. Leo Tandrup: *Mod triumf I*, s. 108f. Om den svenske post sstd. I, s. 401 og 465, Tandrup: *Svensk agent*, s. 19ff og passim, samt H. Hjorth-Nielsen: *Den svenske Post gennem Danmark*.
92. *Egh.Br.* I, s. 179, (hvor udgiverne fejlfortolker propositionen, da den svenske postlinie ikke dengang var kendt), jf. Erslev I, 277ff, 282, 316 og 325, L. Laursen, anf. arb. III, s. 558ff, samt Tandrup (citat fra *Svensk agent*, s. 266, jf. s. 101, note 1).
93. Tandrup, sidst anf. arb. s. 258.
94. Sstd. s. 231 og 243f. Det følgende citat s. 233.
95. Der kan f.eks. peges på visse sproglige overensstemmelser mellem den hamburgske Postmeisterordning og sdn., f.eks. indledningen: »Der Postmeister sol[] sich fleissig zu Hause finden lassen« og »... skal Postmesteren mesten lade sig hjemme befinde«.
96. G.L. Baden, anf. arb., s. 95, O.J. Rawert: *Kongeriget Danmarks industrielle Forhold* (gengivet efter Børge Dahls uddrag, s. 20), Fr.O. I, s. 21, G.L. Wad: Anmeldelse i *HT VI*, 2, s. 123.
97. *Gyldendals Danmarks historie* 2, s. 124ff, Svend Ellehøj (red.), anf. arb., s. 146ff, J.A. Fridericia: *Adelsveldens sidste Dage*, s. 75ff, Jens Kolmos: *Fynske købmænds indsats*, s. 265f, Poul Enemark: *Jens Bang*, s. 18 (og desuden artiklerne i deres helhed).
98. P.M. Stolpe: *Dagspressen* II, s. 138f. RA, DK B 169, Diverse breve, læg 1617-39, usign. betænkning 17.5.1639.
99. *CCD IV*, s. 5ff, jf. Olaf Olsen: *Christian IV's tugt- og børnehusholdning*, s. 313.

Tema: De fire kompagnier

Skønt litteraturen om kompagnierne er omfattende, savnes en samlet fremstilling med oversigt over dem alle. Her henvises generelt til Ellehøjs og Heibergs Christian 4.-monografier (s. 146ff og 218ff), Danmarks-historierne og specielt: Ole Feldbæk: *Danske Handelskompagnier*, s. 25ff og 489ff, J.J. Adils: *Den danske Monopolhandel*, s. 98ff, Gunnar Olsen i *Vore Gamle Tropekolonier* 5, s. 35ff, R. Willerslev: *Danmarks første aktieselskab*, Aksel E. Christensen i *Industriens historie* I, s. 50ff, og Charlotte Paludan i *Damask og drejfl*, s. 49ff. Af utrykte kilder, RA, DK B 169 og 244 (Ostind. komp.) og B 160, Indlæg 14.10.1641 I, jf. B 57, ST 1659-60, fol. 663 (Klædekomp.). Gamrath anfører i *Københavns historie* 2, s. 48, at Tugt- og Børnehusets varer også afsattes gennem Klædekompagniet; det omtales ikke af Olaf Olsen.

Postvæsenet. Ledelse og struktur. Side 163-306

1. *KBB* 1624-26, s. 289, jf. *KD V*, s. 71. *KBB* 1624-26, s. 317f. For resten af bindet gælder det, at Fr.O. 1, hvad de faktuelle oplysninger angår, er en i det store og hele pålidelig støtte, hvortil der ikke i ethvert tilfælde vil blive henvist.
2. RA, DK B 160, Indlæg 11.10.1632, LAF, Odense magistrat, Kæmnerregnskaber 1624-25, Leo Tandrup: *Svensk agent ved Sundet*, s. 546ff og 561.
3. Kr. Erslev: *Aktstykker* I, 464. RA, DK B 160, Indlæg 2.7.1625, brev fra Anders Bille til Rosendal. Rmregnsk. 1626/27, udgift, fol. 204f. Det bemærkes i forlængelse af kritikken i note 34 ovenfor, at Johan Grundtvig (*Meddelelser* 1872, s. 206) – skønt han selvbevidst påberåber sig sine listers pålidelighed (s. 123) – først har fundet Kolding omtalt 2.10.1628. Også listerne over postbudene er mangelfulde. JG omtaler i øvrigt kun budene på Hamburg- og Sverigesruterne; de i det følgende omtalte kancelli- og postbude kendes dog såvel fra rentemestrenes regnskaber som kæmnerregnskaberne fra Kalundborg, Køge og Odense samt *KBB* 1630-32, s. 663f.
4. *KBB* 1624-26, s. 453, åb. brev 24.6.1625.
5. *KBB* 1635-36, s. 79ff, jf. *KD V*, s. 165, missive 23.3.1635. Personalhistoriske oplysninger om de fire købmænd findes i *Egh.Br.* og *KD*, jf. registrene. Desuden fremhæves: Jørgen Danielsen: O. Nielsen: *Kjøbenhavns Historie* III, s. 212f, og Jón J. Adils: *Den danske Monopolhandel*, s. 578f. Johan Braem: *DBL*. Verner Klauman: Holger Hansen: *Slægten Klauman*, s. 23f, RA, Rmregnsk. 1624/25, udg. fol. 47, og DK B 160, Indlæg 14.10.1641 I. (Det bemærkes, at Fr.O. (1, s. 28) for-

- veksler ham med sønnen af samme navn, som dog først fødtes 25.2.1608). Johan Ettersen: *DBL*.
6. *KBB* 1635-36, s. 681, sammenholdt med rmregnsk. i RA.
 7. *KBB* 1633-34, s. 291. Peder Kolding fik løn 6.4.1633, hans efterladte 12.5. samme år iflg. rmregnsk. De følgende udnævnelser, *KBB* 1633-34, s. 814, og 1637-39, s. 834, jf. *KD* III, s. 137f og 197, og Fr.O. 1, s. 224f.
 8. Fr.O. 1, s. 42ff.
 9. *Egh.Br.* II, s. 12 og 31.
 10. K.-H. Thomhav: *Postvæsenet i Randers*, s. 9, har ingen forklaring på fænomenet, men han følgerig lade byskriver Frands Rasmussen indtage den hæderfulde plads som byens første postmester. I øvrigt er honoraret omtalt allerede i lønforlaget fra 1625.
 11. *Egh.Br.* V, s. 339.
 12. *KBB* 1624-26, s. 317f og 452. Sidstnævnte missive kan næppe dokumentere, at posten virkelig var i gang i Jylland, som Fr. Olsen hævder (s. 26). Når han derfor daterer forvalternes notat – som bringes in extenso sstd. – til beg. af 1625, overser han, at der under et tages stilling til indholdet ved missivet af 1.8.1626. Dokumentet, som nu beror i RA, DK B 160, Indlæg 24.12.1624, hører derfor rettelig hjemme på datoen for missivet.
 13. *KBB* 1624-26, s. 771f. Misforståelsen vedr. befordringen, se f.eks. Fr.O. 1, s. 50, og Alex Wittendorff: *Alvej og kongevej*, s. 141f.
 14. Beregningen og den i det følgende omtalte opgørelse fra 1628? beror ligeledes blandt indlæggene i RA, DK under 24.12.1624.
 15. *KBB* 1624-26, s. 297.
 16. Jf. note 13. (Citeret efter kopi af ordren i LAS, Helsingør rådstuearkiv 56, Kopibog 1621-51). Missivet 8.5.1627 til bgm. og råd i Odense begrundes ifølge *KBB* 1627-29, s. 78f, ændringen med, at de fynske bidrag skulle bruges til de tyske budes underhold, men der er formentlig tale om trykfejl for jyske, jf. G.L. Wad i *HT*, VI r., 2, s. 124.
 17. LAS, Køge rådstuearkiv C 2, Kopibog 1628-55, fol. 52, og H 2-3, Kæmnerregnskaber 1624-36 (udgift til postbudet mangler for 1630, regnsk. mgl. 1633-34). Rykkeren 2. juni 1628: *KBB* 1627-29, s. 439f, jf. *KD V*, s. 103f, og derefter tilsvarende missive 23.12.1629, *KBB* 1627-29, s. 838.
 18. RA, DK B 160, Indlæg 11.10. og 9.11.1632, og *KBB* 1633-34, s. 14. Fremstillingen er let forenklet. Domme- ne, der omtales i missivet, har ikke været at finde i Helsingørs ting- og rådstueprotokoller. Mærkeligt er det, at byen kræves for 7 års bidrag a 25 daler; i missivet af 1.8.1626 står den for 15 (mod 25 i forvalternes forslag).

19. *KBB* 1633-34, s. 73ff.
20. *KBB* 1635-36, s. 79ff, missiver 22.-23.3.1635, jf. *KD V*, s. 165. Skatten er kort behandlet af Kr. Erslev, anf. arb. II, s. 270, 274ff, 337f, 330f, 355f og 393; samt H. Bennike Madsen: *Det danske skattevæsen*, s. 45f og 372f. Om Braem som mellemmand ved pengeoverførsler, se *Egh.Br.* III, s. 376, og IV, s. 354.
21. Tiårsopgørelsen 1625-35 beror i RA, DK B 160, Indlæg 20.2.1639. Den indeholder ikke andet, end hvad der kan udtrages af rmmregnsk. Da kun kongens andel af tilskudene er indbefattet, foreligger ikke dermed muligheder for at opstille noget, der ligner et egentligt regnskab. Efter 1635 skulle det i teorien kunne lade sig gøre at kontrollere, om byernes bidrag kom ind, men et virkeligt driftsregnskab kan ikke rekonstrueres. I øvrigt bemærkes, at rentemestrene ikke synes at have oppebåret byernes bidrag efter 1633 som bestemt i missivet fra dette år.
22. *KBB* 1635-36, s. 734f.
23. Postbudenes supplik i RA, DK B 160, Indlæg (1637), skønt den tydeligt er bilag til missivet 9.9.1638, *KBB* 1637-39, s. 488. Rmmregnsk. er stadig hovedkilden til detailoplysningerne om løn mv., men suppleres i Braems periode med de uvurderlige regnskabssager i Rtk 216.226, Afregninger VIII, 17, samt *KBB* 1637-39, s. 933f, missive 6.11.1639 til Johan Braem. Om Iversen, se *DBL* og, mere udførligt, Jens Engberg: *Dansk finanshistorie*, s. 52ff. Postforvalternes bopæle, H.U. Ramsing: *Københavns Ejendomme II*, s. 15 og 48.
24. F.eks. *KBB* 1637-39, s. 619, og 1640-41, s. 303f, samt *Egh.Br.* IV, s. 130f (instruks), 315, 421 og 435, og VIII, s. 154. Jf. Jens Engberg, anf. arb., s. 131f.
25. LAF, Odense kærnerregnskaber 1625, RA, Rmmregnsk., *Egh.Br.* VII, s. 57. I Køges kærnerregnskaber, som er benyttet i det følgende, ses kun liggere og enspændere foruden postbudene. Det bemærkes, at disse regnskaber over »penge givet til vognleje og fortæring til K.M. folk på adskillige tider« er uhyre omfattende, 50-100 sider pr. år, hvorfor der kun er taget stikprøver.
26. J.R. Hübertz: *Aktstykker II*, s. 54. Koldinghus lensregnskaber i RA er gennemgået for tiden 1626-31, og byens kærnerregnskaber (i Landsarkivet for Nørrejylland, men på film M. 33.968 i RA) for 1631-47. Også de viser i øvrigt, at jyske postbudebidrag blev betalt, nemlig Koldings eget 1632ff. En Hans Krystrup, »som er kongens postbud«, optræder i regnskabet 26.2.1635 og kendes ikke andetstedsfra, men kan næppe være et jysk lokalbud.
27. Vedr. Koldings postmester, som altså ikke kan udpeges for denne periode, kan som supplement til Fr. Olsens liste i *Poststyrelsen* tilføjes, at David Pens ved sin død 16.4.1680, 45 år gammel, betegnes som toldinspektør og postmester. Hans Lund, som da var toldbetjent, overtog formodentlig begge embeder; ved sin død 23.2.1708 (57 år) kaldes han dog alene postmester. Han efterfulgtes af Peder Simonsen Løgstør, død 15.2.1709, 43 år gl. (Lengnicks uddrag af Kolding kirkebog). Det bemærkes i øvrigt, at de jyske byers kendte protestbevægelse 1629 ikke omfatter postgangen.
28. *Egh.Br.* II, s. 50 (Udkast 14.12.1626, § 13), jf. Johan Jørgensen: *Til Danske Kancellis historie*, s. 36. *KBB* 1624-26, s. 842, missive 20.10.1626, jf. *CCD IV*, s. 353f. O. Nielsen, anf. arb. IV, s. 341, og *Odense bys historie II*, s. 421f.
29. *KBB* 1633-34, s. 328, missive 20.11.1633, og 1637-39, s. 290, missiver 5.2.1638 til lensmændene i Kolding, Hindsgavl og Nyborg. Allerede her er det dog usikkert, om der sigtes til den off. post eller de nedenfor omtalte Glückstadtude, ligesom det må bemærkes, at lønningsreglementet af 1633 ikke i sig selv beviser, at de nævnte bude var ansat.
30. *KBB* 1640-41, s. 277, missive 15.10.1640, jf. *KD V*, s. 228.
31. At Johan Grundtvig i anf. arb., s. 206ff, forvekslede disse bude med forordningens Hamburgposter, skal ikke lægges ham til last, skønt han nok vidste, at de betegnedes som »postbude ad Glückstadt«. Derimod kunne hans liste nemt have været mere korrekt. Den ser således ud ifølge rmmregnsk. (og Køge kærnerregnsk. 7.12.1631):
 Peiter Ure (?) [7.12.1631]-[18.1.1632]
 Hans von Lybke [16.12.1631]-[31.1.1632]
 Jens Nielsen Kansler 6.8.1632-16.4.1640
 Claus Clausen 7.11.1632-3.8.1634
 Jens Nielsen Gullandsfar 1.8.1634-[10.6.1646]
 Jens Nielsen Køge 23.6.1637-[1.9.1644]
 Hans Wildfang 25.7.1639-29.3.1646.
- For Jens Køge gælder, at han sidst er set på rejse 1.9.1644, men sidste lønrate fik han 4.6.1647 efter en »med ham forfattet afregning« af 17.8.1646; han blev genantaget som kancellibud 4.12.1648 og døde 8.7.1651. Hofreglementet af omkr. 1642 i *DM I. r., V*, s. 213. De samme oplysninger findes i Magnus Dureels kendte relation om Danmark (P.F. Suhm: *Samlinger II*, 3, s. 571), som nu kan dateres til september 1653 (se Åke Lindqvist: *Politiska Förbindelser*, s. 123f), men hans fortegnelse over hofsiaten var givetvis stærkt forældet.
32. *KBB* 1640-41, s. 303f, og *Egh.Br.* IV, s. 382, 421 og 435. At den nye post skulle have været ridende er en misforståelse, der går igen i alle nyere fremstillinger (f.eks. Alex Wittendorff, anf. arb., s. 142). Den skyldes Fr. Olsens fejllæsning af ordlyden i RA, DK B 57, ST 1640-42, fol. 126, kombineret med, at der her står »be-

- scheeden« – at tolke som »besked« – men altså ikke »bereden« (Fr.O. 1, s. 61, jf. P.M. Stolpe (*Dagspressen* I, s. 118), som ikke havde Olsens værk at lade sig vildlede af). Skønt fejlen faktisk påvistes allerede 1926 (E. Bohn i *Aarbog*, s. 344ff), accepteredes den også af H. Hjorth-Nielsen i hans udmærkede *Den svenske Post*, s. 38. Det udførlige kendskab, vi har til ruten 1641-42, skyldes Braems anf. regnskaber (note 23). Christian 4.s brevpåtegninger, bl.a.: *Egh.Br.* V, s. 358 og 361, og VIII, s. 192, 245, 249 og 276. Posten synes i alle tilfælde at være afgået lørdag med ankomst onsdag; Odense passeredes begge veje om mandagen.
33. H. Hjorth-Nielsen, anf. arb., s. 30ff, og L. Kalmus, anf. arb., s. 216ff og ill. ved s. 176 og 192. Teodor Holm: *Sveriges Almänna Postväsen* I, s. 163ff.
34. RA, DK B 160, Indlæg c. 1647ff, VI. (Skønt skrivelsen er rettet til den afdøde Christian 4.s efterfølger!)
35. Christian 4.s bemærkninger vedr. posten, se *Egh.Br.* II, s. 160 og 164, III, s. 294 og 360, IV, s. 53, 123, 348 og 358, V, s. 358, og VIII, s. 154.
36. Når Kim Jørstad: *Postväsenet i Odense*, s. 9, og mange andre med ham bruger plads på at understrege såvel regeringens som offentlighedens skepsis over for postväsenet, må det understreges, at der ikke foreligger antydninger af, at en sådan modvilje var til stede. Det er formodentlig alene Friis' randbemærkning, der er broderet videre på. Især af Emil Bohn, men også af Bergsøe, som meget overraskende kan meddele, at kanslerens bror Niels og rentemester Axel Arenfeldt »ikke var den påtænkte ny postindretning gunstig stemt, da den ikke kunne ventes at ville betale sig straks« (*Det Kongelige Danske Postväsen*, s. 31). Hvorfra de havde deres viden, fremgår ikke.
37. *KBB* 1644-45, s. 98, 263 og 268. Kr. Erslev: *Aktstykker* III, s. 44, 46, 68f og 77. E. Marquard: *Prins Christians Breve* II, s. 305f. Ing. rmmregnsk. afsendtes ingen af kongens postbude til Glückstadt mellem 2.1. og 1.9.1644.
38. Her er set bort fra de skånske landkommissærer af 1628. Institutionen behandles af Jens Engberg, anf. arb., s. 222ff, og Fr. Hammerich: *Fire Kjøbenhavnске Rigsdage*, s. 347ff, spec. s. 364.
39. *KBB* 1646, s. 36f, jf. Kr. Erslev, anf. arb. III, s. 203 og 258ff, hvor landkommissærernes begæring citeres. Vedr. Berns' afregning henvises til det følgende.
40. RA, DK B 54, SR 1651-56, fol. 869ff. Breve anlangende bådsmænds- og årlige skatter samt borgerlejes penge indfordring 1.11.1656 (jf. rykker for det foregående år, fol. 751ff). Alene Ringkøbings bidrag var nedsat (fra 38 til 10 rd.), København mangler nu, og byerne i Halland og på Gotland og Øsel var naturligvis bortfaldet. Det fremgår ikke klart hos Jens Engberg, anf. arb., hvilket provenu den gav i slutningen af 1640'erne, men skjuler den sig under »særskatter« (s. 106ff), var det kun lidt, 1646-47 endog intet.
41. Kr. Erslev, anf. arb. III, s. 311f, jf. *KBB* 1646, s. 15f.
42. Kr. Erslev, anf. arb. III, s. 215, 258, 260f og 266, jf. *KBB* 1646, s. 201.
43. J.R. Hübertz, anf. arb. II, s. 117.
44. RA, DK B 81, JT 1652-56, fol. 43, og B 83, Indlæg 107/1652. At budene næppe var begyndt at gå i oktober 1647, synes at fremgå af et indlæg ved et adelsmøde i Roskilde på dette tidspunkt, jf. Kr. Erslev, anf. arb. III, s. 407 og 410. I øvrigt indeholder de jyske landkommissærers regnskaber i RA, Mil. regnsk. IV.d.5, intet vedr. de nye postbidrag.
45. P.M. Stolpe: *Dagspressen* I, s. 114, og RA, TKIA A 10, Patenten 1648-49, fol. 190, jf. Jakob Røjskjær: *Haderslev postdistrikts historie*, s. 26ff. Her som i de øvrige lokale posthistorier er presset fra Fritz Olsens autoritet så føleligt, at de kun i ringe grad bidrager med oplysninger til den ældste posthistorie.
46. RA, Rmmregnsk. og kæmnerregnsk. fra Køge, Kalundborg og Odense i LAS og LAF. G. van Oesedes bestalling i RA, DK B 54, SR 1648-50, fol. 101, jf. ST 1651-53, fol. 602 og 650, samt 1654-56, fol. 21. Jens Køges ansættelse iflg. DK B 201, Tegnebog 1640-51, fol. 157; han kaldes i rmmregnsk. 1649/50, udgiftsbogen fol. 129, (og kun her) for »postbud i Tyske Kancelli«, men rejste som nævnt også på de danske lokalruter.
47. Kr. Erslev, anf. arb. II, s. 428ff (1637) og III, s. 370, 372 og 398, jf. Jens Engberg, anf. arb., s. 161ff. I litteraturen vedr. ægtreformen 1623-24 (note 72 ovenfor) berøres disse overvejelser ikke.
48. M. Birkeland: *Det norske Postväsen*, s. 189.
49. Efter Teodor Holm, anf. arb. I (spec. s. 82ff), Kalmus, anf. arb., s. 339f, og *Svensk teknikhistoria*, s. 111ff. Se tillige *Den svenska historien* 6, s. 68f – en Danmarkshistorie, der indrømmer postväsenet så megen plads (bl.a. citeres de vigtigste paragraffer fra 1636-forordningen) har endnu ikke set dagens lys. Citat i indledningen fra I. Andersson: *Hannibal Sehested*, s. 414.
50. Citater og enkeltoplysninger fra *Norske Rigs-Registranter* 5, s. 474f, 8, s. 391 og 9, s. 115, samt bd. 10-12, passim, jf. sagregister; O.A. Johnsen: *Aktstykker* I, s. 352 og II, s. 136 og 298; *Egh.Br.* V, s. 347 og 418f, VIII, s. 371; Kr. Erslev, anf. arb., III, s. 311f, jf. *KBB* 1646, s. 72; sstd. 1644-45, s. 268, og 1647, s. 255. I øvrigt om skydsfærd og post i Norge: Y. Nielsen: *Jens Bjelke*, s. 348ff, M. Birkeland, anf. arb., s. 185ff, C.O. Bøggild-Andersen: *Hannibal Sehested* I, s. 87f, *Norges historie* 6, s. 434ff, H. Hjorth-Nielsen, anf. arb., s. 40ff, Hans Berrum: *Norges Posthistorie* og A. Schou: *Postens historie i Norge*. RA, rmmregnsk. 1646ff oplyser om den hidtil ikke erkendte start på postforbindelsen med Norge 20.7.1646. Des-

- uden navngives de to fuldmægtige, mens postmester A. Jørgensen ikke optræder overhovedet. Men han omtales i 1653, som husejer i København dog først fra 6.4.1657 (H.U. Ramsing, anf. arb. I, s. 34).
51. Betænkningen er indlagt i RA, DK B 160, Indlæg 24.12.1624, litra R. Befalingen til Rantzau og Juel i DK B 81, JT 1648-51, fol. 301. De siden udgivne missiver findes ssid., fol. 304f (Østjyll. 16.12.1650), og 1652-56, fol. 51f (Vestjyll. 18.5.1652) med indlæg (B 83, 1652/126-28 og 1656/7). Købstadsmødet i Viborg 1651, se C. Rise Hansen: *Aktstykker* II, 1, s. 230f.
52. C.O. Bøggild-Andersen, anf. arb., s. 87f, jf. John T. Lauridsen, anf. arb., s. 255, note VIII, 11, som alene vil give Selio Marselis æren af det norske postvæsens oprettelse. JTL's påberåbte støtte fra I. Andersson (anf. arb., s. 416) kan næppe bruges, for det var IA's ærinde at vise, at Sehested måske ikke i så høj grad som af B-A påstået adopterede svenske ordninger. Med Marselis som kandidat til postvæsenets fadderskab ville inspirationen i dette tilfælde være at søge i Holland (eller evt. Tyskland). Disse områder stærkt stadspost-orienterede væsener mindede imidlertid ikke det ringeste om den norske postbondeordning, så IA's indvendinger falder her bort. Både JTL og IA overser, at B-A tog stilling til Marselis' påstand, men måtte afvise den. Det kunne han uden tvivl også tillade sig.
53. RA, DK B 54, SR 1651-56, fol. 308, kontrakt 8.1.1653, med kopi heraf i Rtk 216.256, Afregninger IX, 8, XXVIII. Hvis beløbet på 2700 rd. passer, men mellemregningen er forkert, blev det sjette bud antaget 1.1.1645, men lønnen for de 4 mdr. i 1643 kan også være blevet dækket tidligere eller blot glemt.
54. L. Laursen: *Danmark-Norges Traktater* IV, s. 334ff (der dog intet melder om posten), *Egh.Br.* VI, s. 102 og s. 192f, jf. RA, DK B 160, Indlæg 12.9.1646, Juan Esmit til kansleren. (JE, som i Danmark kaldtes Johan, blev siden tolder i København og 1666 dansk konsul i Dunkerque). TKIA A 89 II, Relationer fra Chr. Pentz 1629-48, udateret brev fra A.B. Berns til guvernør Christian Pentz og dennes følgeskrivelse 4.12.1646, jf. J.T. Lauridsen, anf. arb., s. 167 (den mærkelige oplysning om, at der indsattes et postskib på ruten, må skyldes fejloversættelse af »postbotten« = postbude). E. Marquard: *Prins Christians Breve* II, s. 536, jf. s. 177. Når Hamburgbudene i skrivelse af 20.10.1645 (ssid., s. 417f) kaldes »de glückstadtske bude«, er det bevis for, at omlægningen ikke allerede var iværksat. At ordningen var gennemført før 1649 fremgår af listen hos Hans Berrum, anf. arb., s. 11; desuden omtaler et *Catalogus Aller derer Notizen, so anitzo in Hamburg im Leben sein* fra 1648 6 Amsterdambude, 4 Danzigbude, 2 Leipzigbude, 3 Lübeckbude og 3 bude til hhv. Emden, Braunschweig og Lüneburg, men ingen til Danmark (G. Ahrens: *Das Botenwesen*, s. 36). Bemærk at tabellen hos Fr.O. 1, s. 232, er forkert; Glückstadt skal ikke indsættes i postruten Kbhv.-Hamburg. Efter Brügkmans død blev en Baltzer Andreas Jäger postmester i Itzehoe 4.2.1654 (RA, TKIA A 47, Orig. kgl. bestallinger 1524-1668, jf. A 22, Inl. Reg. 1649, fol. 61), efter at postbudene på ruten i efteråret 1653 havde tilbudt selv at ville lønne en ny mand i byen, hvis blot kongen ville udpege ham (TKUA, Alm. Del, Div. 23, Realia, postsager, litra [H]₄, udat. ansøgning).
55. RA, TKUA, Alm. Del, Div. 23, Realia P, postsager. Ansøgningen berode i lægget, mærket litra A, sammen med »hans relation om den fra Hamburg udgående kongelige post, af 26. januar 1650« ifølge påskrift på omslaget. Begge mangler nu, idet de iflg. samme blev sendt til Kiel 16. februar 1808. De kan derfor gemme sig et uberegneligt sted blandt yngre dokumenter. I øvrigt henvises til J.T. Lauridsen samt TKIA A 10, Patenten 1648-49, fol. 184ff, og A 22, Inl. Reg. 1649, fol. 376 og 635.
56. Jf. note 34. Berns og Marselis fik (i den anledning?) ordre om at fremskaffe hans bestalling ved en skrivelse af 10.10.1651 (RA, TKIA A 32, Koncepter 1651). Budene kendes især fra rmregnsk., bopæle iflg. H.U. Ramsing, anf. arb. I, s. 19 og 67. Knud Lorentzen er omtalt af Fr.O. (1, s. 30 og 47).
57. *KBB* 1644-45, s. 526 og 540, jf. *Egh.Br.* VI, s. 109.
- Tema: Det Frugtbringende Selskab*
- C. Rise Hansen: *Det tidligste danske tilløb, og samme i Aktstykker* II, 2, s. 589ff, samt John T. Lauridsen: *Marselis-konsortiet*, s. 119ff, jf. artiklen Tontine i *Salmonsens Konversations Leksikon* XXIII, s. 597ff. Beregningerne for det forventede samlede samfundsøkonomiske resultat af projektet er stærkt forenklet, idet man inddelte indskyderne i 8 aldersklasser med hver sin prognose for levetiden og hver sin maksimale udbetaling af renter.
58. RA, TKUA, Alm. Del, Div. 23, Realia, Postvæsen, litra B. Om Klingenberg – hvis navn her i bogen skrives Paul og ikke Poul, for han brugte selv uden undtagelse førstnævnte stavemåte – henvises til *DBL* og den der anførte litteratur samt J.T. Lauridsen, anf. arb. Den s. 231, note 15, bebudede biografi imødeses. Forslaget har som nævnt ikke tidligere været behandlet i litteraturen, men J.F.W. Schlegel har vistnok kendt det, idet han oplyser at PK indgav forslag om forandringen (*Danmarks og Hertugdømmernes Statsret* (1827), s. 405, jf. Fr.O. 1, s. 71. I øvrigt mente Schlegel (s. 403), at postvæsenets oprettelse i 1624 skyldtes »den forestående krig i Tyskland«. Bestallingen findes i Klingebergs privatarkiv (nr. 290, pergament) og i koncept i

- ovennt. pakke i TKUA, læg 2 (A); trykt hos Fr.O. 1, s. 225ff. Også den er naturligvis på tysk.
59. Tilstedeværelsen af en postmester i Helsingør 1652 (Jacob Carstensen) er dokumenteret af H. Hjorth-Nielsen: *Den svenske Post*, s. 46, mens omvendt G.L. Wads påstand (*Anm.*, s. 132), at Carsten Wulff blev ansat i Nyborg 18.5.1653, må afvises. Hans originale bestallingsbrev i RA, DK C 11, FR, indlæg 1669/59, viser, at han kun blev gæstgiver. Når han i 1669 påstod, at han dengang også blev postmester, hænger det nok sammen med, at han påtog sig denne opgave straks efter Klingenberg's overtagelse. En tilsvarende erindringsfortælling gør sig formentlig gældende for Luther i Horsens, som næppe er blevet »rigtig« postmester før 1661 (Fr.O. 1, s. 86f).
60. RA, Rmregnsk. 1651ff (rubrik »adskillige udgifter«), og E. Marquard: *Kongelige Kammerregnskaber*, s. 4-11. I resten af bogen findes talrige lignende indførsler for årene 1655-56 og 1670-99. Alene for 1656 udbetales 3 af budene i alt 124 rigsdaler.
61. E. Marquard: *Prins Christians Breve* II, s. 301f, LAS, Køge rådstuearkiv H 6, Kæmnerregnskaber 1645.
62. Se note 26 til 1. afsnit. Om postmestre, se Fr.O. 1, s. 84ff, og samme: *Poststyrelsen*. Tidspunktet for samtlige embeders oprettelse vil næppe nogensinde kunne fastslås, men et større eftersporingsarbejde i lokale arkiver kan bringe nyt for dagen; f.eks. har L.F. la Cour i *Korsør*, s. 167, hentet oplysningen om Kuhlmann i byens rådstueprotokol 1654-1707, fol. 56a. Vedr. skiftesteder 1660, se H. Hjorth-Nielsen: *Den svenske post*, s. 52, jf. Teodor Holm, anf. arb. II, s. 191f.
63. RA, TKUA, Alm. Del, Div. 23, Realia, Postvæsen, litra [H].
64. L. Kalmus, anf. arb., s. 62 og 259f.
65. Hans Berrum, anf. arb., J.T. Lauridsen, anf. arb., s. 169ff, og *Norske Rigs-Registranter* 11, s. 13f, 91 og 244.
66. Forordningen i CCD VI, s. 144ff. Ordreerne om udlæg af gårde i RA, DK B 51, SkT 1648-56, fol. 348 og 425, B 57, ST 1651-53, fol. 650, B 75, SmåIT 1648-60, fol. 70, B 81, JT 1652-56, fol. 217, 246 og 531 (med indlæg 1656/192). Vedr. kancellibudenes antal, se B 57, ST 1657-58, fol. 774, og 1659-60, fol. 157, samt reregnsk.
67. Ifølge eksemplar i Det kgl. Bibliotek (KB 19,179) tryktes den første gang i almanakken for 1656 og gentoges 1657 (mens et eksemplar fra 1656 i Dansk Post- og Telegrafmuseum ikke indeholder listen). Desuden uændret i 1665 (dog kun bevaret som fragment), skønt den da var uaktuel. Fr.O.s liste (jf. note 54) er forsøgt revideret, men der er stadig uklarheder.
68. LAS, Køge rådstuearkiv H 6, Kæmnerregnskaber 1653-55. Pakken H 9 med regnskaberne 1656-59 (hvori tilsvarende lister 1656-58) er p.t. utilgængelig. Det bemærkes at Dunckers familieforhold er uklare (se H.U. Ramsing, anf. arb., s. 1, s. 19). Claus Schuldt, som i 1641-42 rejste på Glückstadtruten, se ikke at have tjent som post- eller kancellibud i de mellemliggende år, bortset fra, at han er blandt ansøgerne om en ny postmester i Itzehoe (se note 54). Vedr. Henrik Dyre, se Ramsing VIII, s. 85, stedet er Østergade 28.
69. RA, DK B 81, JT 1652-56, fol. 451, med indlæg, B 83, 1656/7.
70. RA, DK B 81, JT 1652-56, fol. 290 og 310. Om forholdsregler mod pesten, se brev fra Klingenberg 27.10.1663 (TKUA, Alm. Del, Div. 23, Realia, postsager, litra [H]2b).
71. RA, DK B 54, SR 1657-60, fol. 159, B 57, ST 1657-58, fol. 107ff og 278, B 81, JT 1657-60, fol. 82, TKUA, Alm. Del, Div. 23, Realia, postsager, litra B; T. Holm, anf. arb. II, s. 163, og Fr.O. 1, s. 106ff. Der er uden tvivl korrekte oplysninger om posten under krigen i *Det Kongelige Danske Postvæsen*, s. 225ff, men hvilke? Oplysningen om Jesper Dunckers pas er dog hentet her. I øvrigt må der være tale om den samme Duncker, som kort tid forinden var på Lollandruten (jf. note 68). Han var endnu i 1683 agende Hamburgpost, idet han på egne og kollegers vegne da beklagede sig over konkurrencen fra svenskerne (postpakken i TKUA, litra D 8).
72. RA, DK B 83, JT, Indlæg 1660/163, CCD VI, s. 447, Rtk 214.8-11, Jordebøger, Aksel Lassen: 1659, s. 101 og 103, og *Fogtmans Reskripter* I, s. 34, jf. DK C 16, JT 1660-70, fol. 26. Om postmesteren i Ålborg, se Jill Ellermann og Else Marie Clemmensen: *Aalborg postdistrikts historie*, s. 16, som kun skæmmes af misforståelsen omkring den agende posts ophør.
73. Ludvig Holberg: *Epistler* II, s. 199ff, Fr.O. 1, s. 64ff, jf. f.eks. *Bogen om post og tele*, s. 64, E. Arup: *Danmarks historie* III, s. 192. Om galeothen, RA, DK B 54, SR 1651-56, fol. 440, jf. Jørgen Barfod: *Danmark-Norges handelsflåde*, s. 63 og 114ff. Muligvis var det en jagt med en lille mesanmast som den svenske postjagt *Hjorten* fra 1692. Den svenske karakteristik nævnt af T. Holm, anf. arb. II, s. 189, og III, s. 3, de danske hos Wad i *HT*, s. 130, og DK B 72, FT, indlæg 1653/87-88. Brevet er skrevet på et kvartark, men taksten var den samme for halve og hele ark. Om Morsing, se Stolpe, anf. arb., s. 181ff.
74. RA, GPD 682, Akter ang. overpostbestyrelsens organisation, skr. fra Paul von Klingenberg 22.9.1683 (tysk).
75. I forordningen af 25.12.1694 (Kvartudgaven 1694, s. 943ff) tales kun om norske postbønder og deres friheder. Jf. note 20 til næste afsnit.
76. Kopi af arkivet (på Jarlsberg gods, jf. J.T. Lauridsen, anf. arb., s. 12) er for nylig indgået til RA og placeret

- som pk. 2-3 i Klingenbergers privatarkiv (papir, nyt nr. 8117); kopier af akterne om selskabet beror tillige i Håndskriftsamlingen IV H 24, pk. d. Korrespondance-sagerne med rigshofmester Joachim Gersdorff, herunder brevet fra 15.11.1656 om selskabet og beretningen af 7.4.1655 om luftvognen, i Kongehusets og rigens arkiv B 5, jf. seddelreg. E III med excerpter. Skibene, se DK B 57, ST 1651-53, fol. 563. Om baggrunden, se L. Laursen: *Danmark-Norges Traktater V*, s. 21ff og 142ff. Foruden *DBL*, Fr.O. og Lauridsen giver Carl Christiansen (*Bidrag I-II*, se reg.) et billede af Klingenbergers karriere.
77. Når Gunnar Olsen i *Vore Gamle Tropekolonier* 5, s. 161, og siden Lauridsen (s. 121) hævder, at kompagniets sager henlagdes under ham allerede 1650, savner det så vidt jeg kan se belæg. Selv skrev han i april 1654, at kongen havde »forordnet mig til kommissær derved«, overgivet ham »pampire« derom og pålagt ham at skrive til kolonibestyreren, hvilket alt må være sket kort tid forinden (RA, DK B 169, Div. Breve IV. 3, 28.4.1654).
78. Carl Christiansen, anf. arb. II, s. 395f, og J. Lindbæk: *Aktstykker II*, s. 148-407, passim.
79. Fr.O. 1, s. 77 (von Eisen korresponderer med Klingenberg fra Hamburg i 1655, se brevene til Gersdorff, note 76), RA, Privatarkiv 5139, v. Ehrenschild, brev fra Klingenberg 22.7.1667, jf. Lauridsen, anf. arb., s. 256, note 27, brevet drejer sig om, at en i øvrigt ukendt Jan Arentz i Korsør, som havde ført »postpaketen« over bæltet, var død, og at hans søn skulle overtage kontrakten. Det stemmer imidlertid ikke overens med samtidige oplysninger om, at skipperen hed Rasmus Madsen såvel i 1650'erne som i 1671 (jf. note 9 til næste afsnit). Skødet til Heins, se H.U. Ramsing, anf. arb. VIII, s. 33; Sillegade 4 blev i 1672 solgt til norsk postmester Albert Schumacher, der var gift med Klingenbergers niece. Også han er derfor sandsynlig kandidat som fuldmægtig for den danske generalpostmester, men beviser savnes. H. Hjorth-Nielsen hævder i *Det danske Post- og Telegrafvæsen I*, s. 67, at Klingenberg ejede Østergade 26, men det var næppe hans bopæl. Han havde ganske vist 10.3.1669 fået ejendomsdom på den, idet assessor Herman Iserbergs arvinger havde misligholdt et lån, men det var endnu dem, der stod som ejere, da gården solgtes 25.1.1692 (H.U. Ramsing VIII, s. 85f).
80. E. Marquard: *Københavns Borgere*, s. 19, jf. s. 86, hvor han kaldes »Rasmus Andersen, post« (jan. 1660), H.U. Ramsing, anf. arb. I, s. 24, og Fr. Olsen: *Poststyrelsen*. Om Hamburg, se H. Hjorth-Nielsen: *Den svenske Post*, s. 54, 71 og 86 mv., jf. Teodor Holm, anf. arb. I, s. 21f, RA, Rtk 215.20, Div. breve, brev fra Lüders 25.6.1678; seneste kendte brev fra Gerbrand af 24.3.1671 beror i v. Ehrenschildts privatarkiv (forr. note). I skrivelsen til Ostindien (note 77) beder Klingenberg i øvrigt kolonibestyrerne om at adressere deres breve til ham »i Hamburg« eller til navngivne faktorer i Lissabon og London, hvorefter brevene ville blive eftersendt. Om postmesteren eller huset Marselis & Berns i sidste ende forestod dette, fremgår dog ikke.
81. RA, Rtk 215.20, Div. breve, Klingenberg, og Fr.O. 1, s. 109f.
82. *DM* 5. r., V, s. 92ff, jf. Johan Jørgensen: *Patriciat og Enevælde II*, s. 75, Carl Christiansen, anf. arb. II, s. 404f, KB, NKS 778, 4^o, Kort efterretning, s. 3 og bil. A. Om komedien, se J.T. Lauridsen, anf. arb., s. 196, jf. E. Ladewig Petersen, anm. i *HT*, s. 393. Tilskrivningen af renter til lånet af 1678 (2400 rd. årligt) synes i øvrigt fortsat efter 1683, hvorimod Klingenberg svarede en såkaldt »rente af postamtet« på 6000 rd. (Fr.O. 1, s. 116, note 2), men da ingen af parterne i praksis betalte disse renter, fik det kun nogle ikke helt gennemskuelige følger for deres regnskabsopgørelser i forbindelse med afviklingen i 1685.
83. RA, GPD 682; Krigskancelliet. Indk. sager 1685, jn. 13, (jf. 1689, jn. 605 og 630), og DK C 8, ST 1689-90, fol. 11, missive til Moth og Rosenheim 12.1.1689.
84. L. Laursen: *Danmark-Norges Traktater IV*, 258ff, J.T. Lauridsen, anf. arb., s. 44f og 191ff, jf. E. Ladewig Petersen, anm., s. 393ff, Fr.O. 1, s. 114ff, og Carl Christiansen, anf. arb. II, s. 404f.
85. H. Hjorth-Nielsen: *Den svenske Post*, s. 85f, jf. Hans Berrum, anf. arb., s. 150 (henvisningen hertil en kende behændigt unldadt af H-N) og Carl Christiansen II, s. 405f. At beløbet var 9500 rd. – den svenske referent Barchmann vaklede mellem 9400 og 9500 – fremgår af det nedenfor nævnte regnskabsblad i RA, Rtk 2214.64, Div. breve, Chr. og U.C. Gyldenløve. I øvrigt er det alene Barchmann, der attesterer, at forpagtningsperioden var tre år (jf. flg. note).
86. Matthias Skaanlund: *Gyldenløves Lakaj*, s. 169, og i øvrigt *DBL* og de i forrige note nævnte kilder, håndskriftet i KB (note 82) samt O.F.C. Rasmussen: *Optegnelser om Gisselfeld*, s. 179ff og 491f. Om forpagtningsprincipper i toldvæsenet, se Otto Madsen og Anders Monrad Møller: *Odense toldkammers historie*, s. 39ff og 137ff; ideen om treårige forpagtningsperioder introduceredes her i 1677.
87. *KD VII*, s. 122ff, fdn. 19.1.1686 om breves forsendelse med posten, jf. s. 162f, forbud mod vognmænds brevbeholdr. af 22.1.1687. Citatet med »Vores postvæsen« ovf. fra 1694-forordningen. Engberg og Rosenheim er bio-graferet i 1. udg. af *DBL* (Bricka), Moth i *DBL*.
88. O.F.C. Rasmussen, anf. arb., s. 184, hvor beløbet siges at udgøre »postvæsenets indtægter« – kilden anføres

- ikke – men det må formodentlig tolkes som Gyldenløves indtægter fra postvæsenet. Jeg tillader mig i øvrigt at tolke det som en trykfejl, når det her og siden hos Fr.O. 1, s. 137, anføres, at perioden var marts 1690 – februar 1692; at det årlige afkast kun skulle have udgjort ca. 4900 rd. forekommer helt usandsynligt.
89. Otto Madsen og A.M. Møller, anf. arb., s. 41 og 138ff, jf. Henrik Becker-Christensen: *Protektionisme og reformer*, s. 63f. Kontrakten med Moth er udførligt refereret af Fr.O. (1, s. 137f).
90. Moths gård, se H.U. Ramsing, anf. arb. II, s. 77. Fdn. findes trykt i *Kvartuldgaven* 1694, s. 943ff, og (med senere rettelser) i *Schous Forordninger* I, s. 698ff. I RA, DK C 7, SR, indlæg 1694/193 (jf. C 6, SR 1693-95, fol. 333ff) findes et koncept med ubetydelige rettelser samt et tryk; egentlige forarbejder er ikke fundet. Om politiordningen, se Inger Dübeck: »alt hvis Politien egentlig vedkommer...«, s. 145ff.
91. RA, DK D 106, Kancelliprotokol 1703-04, s. 529, og D 109, Supplikker 1703, M 686; brevene fra 1703 og 1704, hvori ånmodningen fremsættes, henholdsvis udelades, synes ikke bevaret. Instruktionerne af 20.8.1705 til 12 postmestre i provinsen findes i GPD 687-88 sammen med talrige senere. Det skal understreges, at netop disse første 12 ikke må tages til indtægt for, at de pågældende postmestre er ansat ved denne lejlighed (jf. K.-H. Thomhav, anf. arb., s. 25). Den fynske bipost omtales nærmere i næste afsnit.
92. De pågældende arkivsager er undersøgt med henblik på at finde dokumenter, som ikke er omtalt af Fr.O. (1, s. 139ff, jf. C.V. Christoffersen: *Generalpostmester fru Dorothea Krag*, s. 229ff), men alt forgæves. I RA, Kongehusets og rigets arkiv A 2, Chr. og U.C. Gyldenløve, findes kun dokumenter vedrørende sidstnævntes forhold til det norske postvæsen (bortset fra et privat brev af 1688 til kongen fra Christian). Kopier af de åbne breve af 8.12. 1685 og 22.9.1703 beror nu i DK D 124, Diverse, 31. De findes tillige sammen med brevet af 24.9.1703 i afskrift i det i note 82 nævnte håndskrift. Se desuden O.F.C. Rasmussen, anf. arb., s. 190ff. Uden at anføre sin kilde meddeler han s. 194, at »alle dokumenter vedkommende postamtets overdragelse til Gyldenløve og afståelsen til kongen er med stor omhyggelighed forlangt afleveret til kassation«. Vedr. Gisselfeld henvises desuden til Otto Andrup's artikel i *Danske Slotte og Herregaarde* I, s. 630f.
93. RA, DK D 21, ST, Indlæg 1706/168, og D 20, ST 1707-08, fol. 42f. Henvendelserne til gehejmekonseillet i D 106, Kancelliprotokoller 1703-04, s. 529 (jf. note 91), og 1705-06, s. 250.
94. Kontrakterne beror i RA, GPD 776. Lerches hushandler iflg. H.U. Ramsing, anf. arb. III, s. 42, og *Danske*

- Slotte og Herregaarde* I, s. 545, Østergade 28 (som tidligere havde tilhørt Henrik Dyre), se note 68. Den af H. Hjorth-Nielsen (*Det danske Post- og Telegrafvæsen* I, s. 68) fremsatte hypotese, at posthuset i 1690 indrettedes i Moths gård er sandsynlig, men det er næppe forblevet der efter hans afsked, hvad kilden heller ikke specifikt nævner. Ifølge denne skulle man da have bygget en vindebro over slotsgraven af hensyn til »postkontoret«; den var nu (1726) stærkt forrådnat. Jf. billedtekst s. 297.
95. Fr.O. 1, s. 146ff, hvor han ofres lovlig megen omtale i betragtning af den beskedne rolle, han spillede før 1711, samt RA, DK D 112, Henlagte sager 1699-1703, H 75, supplik fra hans mor 12.10.1702.
96. Opgørelsen i 1711 er udførligt behandlet af Fr.O. (1, s. 201ff, og 2, s. 1ff), men er her afstemt med kilden, RA, GPD 184, kopibog 1711-12.

Den lokale administration. Side 307-401

1. Det bemærkes at såvel »Patenten« som »Inl. Registratur« i RA, TKIA, mangler for adskillige år i perioden, således også årgangene 1647 med det pålæg, som Horstman omtaler. Et samtidigt pålæg om at betale en afgift af tjenesten synes ikke givet, skønt det næppe havde været urimeligt, da det f.eks. ikke omtales af Klingenberg. I øvrigt bygger kapitlet om takster og betalingsmåde på forordningerne mv. hvortil der er henvist i det forgående. Lønoplysninger fra *Odens bys historie* II, s. 291ff (tilsv. oplysn. fra o. 1711 mangler i bd. IV), postmesterlønninger hos Fr.O. 1, s. 179f.
2. Chr. Molbech: *Uddrag*, s. 445f.
3. At havren virkelig udleveredes i 1650'erne giver Wad et eksempel på i *HT VI* r., 2, s. 130.
4. Se f.eks. Edvard Holm: *Danmark-Norges indre Historie* I, s. 86f, og Anders Monrad Møller: *Frederik den Fjerdes Kommercekollegium*, s. 20 og 61. Det følgende eksempel fra RA, GPD 1, Kgl. Resolutioner, fol. 38f og 49 (Fr.O.s »Kgl. Anordninger i Postvæsenet«).
5. Fr.O. 1, s. 193, som ikke helt får fat i kernepunktet, og Dorothea Krags erklæring, nu i RA, DK D 21, ST, indlæg 1710/278.
6. J.R. Hübertz: *Aktstykker* III, s. 55.
7. Ifølge reskript af 3.11.1696 (ophævet 15.10.1727), *Fogtmans Rescripter* II, s. 697. Afgangstidspunkterne fra København, som i 1653 fastsattes til onsdag og søndag kl. 10.45, ændredes i 1660'erne til tirsdag og lørdag kl. 19, i 1682 fremskudt til kl. 21. Vinterafgangstiden kl. 20 indførtes i 1687 (Fr.O. 1, s. 89f og 155). I øvrigt henvises til postforordningen samt instruktionerne og kontrakterne i RA, GPD 687-88 og 776.
8. LAF, Odense amts arkiv 294, Breve fra Nyborg by 1717-21, jn. 9/240. Når det i *Bogen om post og tele*, s. 47,

- hedder at isbåde indførtes 1778, indebærer det altså ikke, at disse var ukendte før da. Desuden *Hofmans Fundationer V*, s. 497ff.
9. Klingenbergers postjagt (?), hvis navn optræder i en skibsliste fra 1671: »En spejljagt, kaldet »Postjagten«, drægtig 8 læster, føres af skipper Rasmus Madsen« (L.F. la Cour: *Korsør*, s. 191f, jf. s. 166), tilhørte i 1668 skipperen og to medredere i Korsør, se LAF, Nyborg byfoged, Tingbog 1668-71, fol. 7ff. Postjagterne hed i 1707 »Fortun« og »Jægeren« (Od. amts arkiv 292, jn. 8/144), men Nyborg havde i 1709 fået en ny, »Danneschiold«, iflg. ans. fra Søren Poulsen i RA, DK D 112, Henlagte sager 1708-09, BB 223. Færgerne ved Assens omtales i Od. amts arkiv 363, Breve fra Assens by, jn. 9/187, og 364, jn. 4/149, nr. 53.
 10. Fr.O. 1, s. 90.
 11. H. Hjorth-Nielsen: *Den svenske Post*, s. 123 og 132, sidste sted med lidt kryptiske specifikationer (12 skiftesteder og 14 heste!?). H-N gør heller ikke forsøg på at korrigere de ofte indbyrdes modstridende angivelser af vejlængderne. De kendes heller ikke nøje, men såvel Klingenbergers possedel som Rømers kort viser, at der snarere var 31-31½ end 29 mil på den jyske halvø. Den samlede rejselængde bliver da 54-54½ mil, idet etappen på Fyn var 9 og ikke som beregnet 8 mil. Af samme grund fik Bolts efterfølger i 1734 udvidet tidsrammen fra 6 til 6½ time.
 12. Hjorth-Nielsen, anf. arb., s. 116.
 13. LAF, Odense byfoged, Skifteprotokol 9, fol. 57ff, og Tingbog 1685-89, fol. 174, jf. Kim Jørstad: *Postvæsenet i Odense*, s. 20, og Jakob Røjskjær: *Haderslev postdistrikts historie*, s. 73.
 14. RA, DK D 21, ST, indlæg 1702/310.
 15. De agende posters kontor var indrettet her i 1709 i lejede lokaler, H.U. Ramsing: *Københavns Ejendomme VIII*, s. 85. I øvrigt følger fremstillingen Fr.O. 1, s. 97ff og 186ff, og de ovf. anf. posthistorier fra Odense og Haderslev, samt L. Maaløe: *Assens*, s. 102. Om Fr.O.s konklusioner vedrørende valgfrihed af ruten kan holde, er måske et spørgsmål. Han overser at passet 1657 (s. 99) er udstedt efter krigsudbruddet.
 16. LAF, Odense magistrats arkiv, Kopibog 1688-91, fol. 341, jf. *Odense bys historie III*, s. 296f.
 17. Læssenes størrelse angives så forskelligt, at det er svært at udpege et maksimum eller et gennemsnit (se f.eks. Alex Wittendorff: *Altej og kongevej*, s. 103, T. Topsøe-Jensen: *Ad hjulspor*, s. 101ff, og Ax. Steensberg: *Dagligliv i Danmark 1720-1790*, s. 640ff). Sidstnvt. anfører s. 643 de ved fdn. af 9.g. 1763 gældende normer som 950/850 pund sommer og vinter med tilføjelsen: »På en post- eller bivogn med to heste for skulle medføres 600 pund«, etc.
 18. E. Marquard: *Kongelige Kammerregnskaber*, passim 1672-99, spec. 29.1.1677 (s. 165), hvor satsen 1 % udtrykkelig nævnes. Omfanget af den årlige udmøntning angives ikke af Kn.E. Svendsen i *Dansk Pengehistorie*.
 19. RA, DK D 15, Supplikprotokol 1699-1712, fol. 26, og D 106, Kancelliprotokol 1702-03, s. 355f.
 20. Fr.O. 2., s. 109. G.L. Badens indlæg med historisk tilbageblik (*Noget Om den Lollandske agende Post*) er nok af interesse i øvrigt, men bidrager ikke til at belyse de endnu uafklarede spørgsmål om rutens indretning. Kontrakten med Hans Olufsen findes i RA, GPD 1, fol. 68ff, og bestallingen for Zelling sstd. fol. 72ff. Den er oversat af Fr.O., som kun omtaler hans ekspektance på en stilling på Hamburgruten (1, s. 188). Han var dog endnu 1728 »lollandspost« og boede i Magsstræde 19, se H.U. Ramsing, anf. arb. III, s. 28.
 21. RA, DK D 106, Kancelliprot. 1706-07, s. 473. Vedr. de andre byer, se And. Petersen: *Kjøge Bys Historie*, s. 259 og aktstykker, s. 131f, og C.C. Haugner: *Nakskov Købstads Historie II*, s. 200. Det er dog ikke rigtigt, når Haugner mener, at Nakskovbudet skulle afsted 2 gange ugentlig: såfremt han var i Stokkemærke, når ageposten passerede, kunne han nøjes med en tur.
 22. Det fremgår ikke klart hos Fr.O. (1, s. 198ff, og 2, s. 52), om han overhovedet bemærker, at ordren af 12.4.1710 (RA, DK D 20, ST 1709-10, fol. 520, jf. GPD 1, fol. 136) gjaldt endnu ved udgangen af 1711. Ophøret omtales heller ikke af L. Petersen: *Helsingør i Sundtoldstiden II*, s. 308f).
 23. J.R. Hübertz: *Aktstykker III*, s. 55, jf. Fr.O. 2, s. 53.
 24. Hugo Matthiessen: *Ribe Bys Historie*, s. 162.
 25. LAS, Holbæk rådstuearkiv C 11, Kopibog 1651-75 (upagineret), bestalling 19.2.1664 (indført sammen med forordningens § 12 ca. 22.12.1666). Alb. Thomsen: *Holbæk Købstads Historie I*, s. 292, henviser til paragrafen, men overser bestallingen. I øvrigt henvises for biruternes vedkommende generelt til Fr.O. 1-2, skønt jeg ikke deler Olsens tillid til, at forordningernes programmer altid førtes ud i livet.
 26. Anders Petersen, anf. arb., aktstykker, s. 131f.
 27. Instruktion i RA, GPD 687. Det skal igen indskærpes, at de under 20.8.1705 udstedte intet oplyser om ansættelsestidspunktet, men for de øvrige var der antagelig normalt en sammenhæng. I øvrigt er Mads Thønnesen Rosenbergs enslydende med de ældre. Kun instruktionen for Wederkinch i Bogense af 24.12.1705 – hans bestalling udfærdigedes 28.11. – udskiller sig ved kun at indeholde 3 paragraffer mod 16 i de andre. H. Hjorth-Nielsens formodning, at det langlandske bud ikke besørgede posten til Svendborg, skønt byen passeredes, forekommer temmelig usandsynlig (*Det Danske Post- og Telegrafvæsen III*, s. 545). Hans Jørgen, med

- efternavnet Ohnsorg, blev siden postmester i Rudkøbing.
28. LAF, Bogense byfogeds arkiv, Tingbog 1695-1701, fol. 178ff og 190f, og RA, Rtk 2244.36, Ordres & Missives 1699, fol. 16 og 239, jf. Literis Mando: *Bogense Byes og Skovby Herreds Topographi*, s. 304 og passim. Det bemærkes at det første bud, Laurits Nielsen, døde år 1700, og i det fattige bø registreres kun »en grå hvergarnskjortel« – rødt postbud var han altså ikke (Skifteprot. II, fol. 52). Om Wederkinch, Bogense magistrats arkiv, Indk. breve 1708, og Odense amts arkiv 404, Breve fra Bogense by 1705-22, jn. 5/151, RA, DK D 112, Henlagte sager 1707-08, Z 356, samt Fr.O. 1, s. 185f med henv., og forr. note. I øvrigt fik Wederkinch sine privilegier igen i 1714. (Od. amts arkiv 450, jn. 3-4/174).
29. LAF, Odense amts arkiv 349, Breve fra Middelfart by 1701-15, jn. 8/150, nr. 26, og 350, Do. 1701-16, jn. 3 og 7/150, samt RA, GPD 1, fol. 152ff.
30. RA, DK C 8, ST 1696-97, fol. 216, med indlæg 1697/36 (Sorø), og E. Marquard: *Prins Christians Breve I*, s. 355, og II, s. 305f, 313, 417f, 547f og 720. Budet fik første gang pas i 1637, men først efter 1645, da postgangen på hovedruten var blevet mere regelmæssig, blev ordningen tilsyneladende permanent. Grev Ahlefeldts bud i 1720'erne, se Fr.O. 2, s. 130.
31. LAS, Helsingør rådstuearkiv 57, Kopibog, fol. 169ff, *Fogtmans Rescripter II*, s. 168, 203, 216, 226, 244 og 247, og *Schous Forordninger I*, s. 430, 566 og 589, pkt. 16. I litteraturen derom lader diverse forfattere landstingsriderne forsvinde »i slutningen af 17. århundrede« (*Salmonsens Konversations Leksikon XV*, s. 387). Om udridere, RA, GPD 1, fol. 51 (jf. ODS).
32. Jakob Røjskjær, anf. arb., s. 77, og LAF, Odense byfoged, Tingbog 1713-17, fol. 59ff. Først 1770 blev udbringning mod bærepeng optaget i postmesterinstrukserne (Fr.O. 2, s. 186).
33. *KBB* 1624-25, s. 321, missive 10.2.1625 til postforv. i Klh.
34. RA, DK B 57, ST 1654-56, fol. 578, missive 1.9.1656; gjaldt tillige toldere og andre kgl. betjente. *Schous Forordninger I*, s. 534, fdn. 12.6.1686.
35. P.M. Stolpe: *Dagspressen i Danmark III*, s. 24. Hans behandling af avisforsendelsen er utilfredsstillende, givetvis på grund af manglen på kilder. Han har dog overset bestemmelsen om den reducerede porto, som ganske vist heller ikke siges at omfatte aviserne, men mon ikke de faldt ind under »dokumenter«? Stolpe kendte heller ikke de gode eksempler fra Odense (LAF, Odense byfoged, Skifteprotokol 9, fol. 57ff, samt Kim Jørstad, anf. arb., s. 20f), kun omtales naturligvis Bircherods notat fra 1677 (Stolpe IV, s. 17). Om de håndskrevne aviser og Erlund fortælles sstd. IV, s. 26ff, abonnenter i 1711 var postmestrene i Glückstadt, Itzehoe, Rendsborg, Flensborg, Odense, Nyborg, Korsør, Slagelse og Ringsted, men som nævnt kunne noget tyde på, at listen ikke er komplet. Hvis 86 abonnenter betalte ham de 2218 rd., han tjente i 1711, var gennemsnitsprisen så høj som 26 rd. Endelig henvises til Molbechs uddrag af Bircherods dagbøger, s. 437f.
36. *KBB* 1640-41, s. 347 (Jens Køge), og RA, Rtk 216.226, Afregninger, Johan Braem. (Jørgen Hansens regning). Om uniformeringen i øvrigt, se kontrakterne i GPD 776.

Tema: Storebælt

- Mærkeligt nok savnes endnu en moderne redegørelse for Storebæltsoverfartens ældre historie; Mogens Lebechs *Storebælt fra smukke til bro* er som afsnittene i T. Topsøe-Jensens *Ad hjulspor og landeveje*, s. 126ff og 223ff, nærmest anekdotisk, uden reelle informationer om organisationen. Mest givende er H.C. Holst: *Storebælt*, men temaopslaget – som forhåbentlig kan virke ansporende for en fyldigere behandling af emnet – bygger især på primære kilder: *CCD III*, s. 453ff (takstfdn.), og VI, s. 268 og 359ff (regulativ 29.1.1656 og ordinans 9.12.1657), samt LAF, Nyborg byfogeds arkiv, Tingbog 1668-71, fol. 7ff, og Odense amts arkiv 292, jn. 8/144 og 5/103-H, 294, jn. 9/240 og 297, jn. 13/324. Det bemærkes, at pligten til at sejle dagligt (uden for postdagene) bortfaldt 1734 (H. Hjorth-Nielsen: *Det danske Post- og Telegrafvæsen I*, s. 92).
37. *KBB* 1640-41, fol. 303f, jf. Fr.O. 1, s. 60ff.
38. Ludwig Kalmus: *Weltgeschichte*, s. 362f. Postfortegnelsen fra Hamburg 1649, fundet af Hans Berrum i det svenske rigsgårdarkiv, er trykt i hans *Norges Posthistorie*, s. 10-11. Om Brandenburgs postvæsen, Kalmus, s. 250ff.
39. RA, TKUA, Alm. Del, Div. 23, Postsager, litra B, 28.1.1662, mrk. »Præsent. 1662 M: Februarij«. Brevet er skadet og oversættelsen bl.a. derfor fri i enkelte passager. Om striden, Kalmus, s. 265ff, jf. W. Lotz: *Deutsche Postgeschichte*, s. 82ff.
40. Den danske resident i London foreslog nemlig 29.4.1664, at ruten midlertidigt forlagdes til Antwerpen, da Holland for tiden var postbæfængt (Bente Haldrup: *Dansk udenrigsforvaltning*, s. 227).
41. Om Oldenburgs postbetjening foreligger der nogle få dokumenter i postpakken i TKUA ([læg 1], litra G (Bremers forslag 22.12.1677), [H]5 og 7, og i læg 5). Redegørelsen fra 1746 i TKUA, Hamburg 31 (måske med kopi i GPD, jf. Fr.O. 2, s. 33), og projektet 1669 i TKIA A 32, Concepter 1660-70. En reaktion på Bremers ansøgning er forgæves eftersøgt i Ausländisch Registrant og Geheimregistratur (TKUA, Alm. afd. 1 og 33). Det ses af en journalsag i Krigskanc. 1687 (jn. 59), at Varel, på vejen til Jeverland, da havde post. Det skal

- i øvrigt nævnes, at når rmgrensk. for 1634 (20.3.) bogfører en udgift på 20 rd. til »Henrik Køster, postbud af Oldenburg« for en rejse til Kh. med fasaner fra Anton Günther til kongens bord, indebærer det ikke nødvendigvis, at Oldenburg dengang rådede over et virkeligt postvæsen.
42. RA, DK D 21, ST, Indlæg 1702/310, anonymt projekt med ordre af 5.12.1702 til Gyldenløve om erklæring (jf. Fr.O. 1, s. 172ff), og D 106, Kancelliprot. 1702-03, s. 430. Om forslaget forblev ubesvaret, som Olsen antog, er ikke undersøgt, men det behandlede altså i konsilet. Striden efter Lüders' død følger Fr.O. 1, s. 169ff.
43. Notatet, tidligere i en arkivfond, som bl.a. Olsen fandt (I, s. 89), beror nu sammen med en genpart og en del andre dokumenter om striden med Lübeck 1697-1720(23) i postpakken i TKUA (læg 2, C-D, og læg 4). Desuden henvises til Fr.O. 1, s. 177ff, og L. Laursen: *Danmark-Norges Traktater X*, s. 405ff, begge steder er behandlingen af forhistorien dog ufyldstgørende. Stort flere oplysninger indeholder heller ikke Erik Doerth: *Die postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark*, hvor det dog oplyses (s. 15), at poststriden kostede Skånefarerne 10-12.000 rthl. Den (nye?) rute i 1660, se H. Hjorth-Nielsen: *Den svenske Post*, s. 54.
44. Hvem der så end menes. Rosbach skal iflg. Olsen have været postmester i Rendsborg allerede 1689 (og endnu i 1711), mens Wagener kun melder, at »den forrige postmester ikke ubilligt var kasseret, og i hans sted en person fra København sendt hertil«. Denne person omtales af Moth i 1692 – han hed Johann Georg Ziege – men ham sigtes der næppe til. Postmesteren var heller ikke, som antaget af Olsen, den af Klingenberg sidst udnævnte, for Bremer var død før 1697.
45. Jf. Velschows historiske redegørelse i *Nyt HT V*, s. 582ff, som er foranlediget af en sådan debat (i 1848-49). Lübeck omtales s. 590 og 595.
46. Tipset i postpakken i RA, TKUA, litra [H]3, mens dok. ang. den hertugelige post i øvrigt findes i læg G. Derudover henvises til Fr.O. 1, s. 156, noten, Georg Hillre: *Das General-Erbpostmeisteramt*, s. 303ff, F. Diestelhorst: *Das Postwesen in Tönning*, s. 260ff, A. Hamilton & Eva Holm: *Sønderborg postdistrikts historie*, s. 19ff, Joh. Hvidtfeldt: *Åbenrå Bys Historie II*, s. 120, samt *DBL* (Wedderkop). Postmesteren i Tønder navngives i Kurt Hectors registratur over hertugernes arkiv i landsarkivet på Gottorp (nr. 5282). Postruterne i hertugdømmerne 1709, se *LV Accurate Post- und Bothen-Carten*, s. 185ff og 245ff.
47. Hamilton & Holm, anf. arb., s. 22. Poul Avisbud var dog blevet afløst af Diedrich Johansen.
48. Det præcise tal for hele 1711 var 11.855 rigsdaler, altså meget nær det beregnede, som er anført, fordi fordelingen efter ruter kun kan opgives på grundlag heraf. Jf. Fr.O. 1, s. 196f, hvor de 98 dages indtægter og udgifter er fordelt på de enkelte kontorer. Herudfra forekommer det dog – specielt for indtægternes vedkommende – hasarderet at generalisere.
49. Deres rejser kan følges på tæt hold i RA, Rmgrensk. 1625ff. Jf. *KBB* 1624-26, s. 546, missive 29.11.1625; sstd., s. 356 og 676, 1630-32, s. 26, og 1633-34, s. 263, rejsepas. Joh. Grundtvig medtager dem blandt postembedsmændene i *Meddelelser* 1872, s. 208, men som tilfældet var for hans »Hamborgerpost« (note 31 til forr. afsnit) kan listen korrigeres:
- Marcus Dyre ca. 29.11.1625-7.10.1629 (død)
 Diderich v. Minden 7.10.1629-6.4.1633 (død)
 Hans Pedersen 13.9.1633-25.4.1641 (afsk.)
 Peder Jensen 23.8.1641-30.7.1644 (afsk.)
- Sidstnævnte, som Grundtvig ikke medtager, kaldes dels ligger og dels Vibes »amanuist«, men hans rejser og regnskabsføring ligner de andres. Når Søren Post (*Aarbog* 1926, s. 333f) inkorporerer dem blandt forordningens 18 postbude, tilsyneladende som Skåne- eller Hallandsbude, er det naturligvis ahistorisk; ingen ville før 1660 kalde postforbindelsen til disse landskaber for »Sverrigs Ruten«.
50. Bente Halding, anf. arb., s. 228ff.
51. Der henvises i almindelighed til H. Berrum: *Norges Posthistorie* samt H. Hjorth-Nielsen: *Den svenske Post*, som kun skæmmes af hans manglende brug af danske arkivalier (!) i RA, TKUA (postpakken og bl.a. Sverige 63, Postsager 1699(88)-1758). Desuden L. Laursen, anf. arb. VIII, s. 431ff, og en fornøjelig artikel, *Postkriegen*, i *Skalk* 1984, nr. 6, s. 16-17.
52. R. Molesworth: *En beskrivelse*, s. 136 og 140, jf. Ax. Steensberg: *Dagligliv i Danmark* 1620-1720, s. 684, og Har. Ilsøe, anf. arb., s. XXXV, som i selve fraværet af sådanne beskrivelser i rejsebøgerne finder, at rejsen normalt forløb »behageligt, fredeligt og udramatisk«. Desuden Torben Topsøe-Jensen, anf. arb., s. 92ff.
53. Fr.O. 1, s. 103f, samt RA, TKUA, Alm. Del, Div. 23, Realia, postsager, litra C (med dok. vedr. begge de af Olsen omtalte røvier), og Krigskanc., Indk. sager 1683, jn. 76a.
54. LAF, Odense byfoged, Tingbog 1685-89, fol. 174 og 182, samt RA, DK C 8, ST 1687-88, fol. 318, kgl. benådning 20.12.1687. Flg. eks. fra Krigskanc., Indk. sager 1693, jn. 214, og TKUA, Alm. Del, Div. 23, Realia, postsager, litra B.
55. Leo Tandrup: *Mod triumf eller tragedie II*, s. 475, R. Nyerup: *Kong Christian den Fjerdes Dagbøger*, s. 120f, C. Molbech: *Kong Christian den Fjerdes egenhændige Breve I*, s. 337, note 8, jf. *Egh.Br.* II, s. 186, og Kr. Erslev: *Aktstykk-*

- ker II, s. 175, samt *Egh.Br.* VIII, s. 344, skr. til Ulfeldt 2.11.1644, og *KBB* 1644-45, s. 395, missive 1.8.1645, jf. *KD* V, s. 286.
56. *Egh.Br.* VIII, s. 310, RA, Krigskanc., Indk. sager 1679, jn. 60-61, og L. Laursen: *Danmark-Norges Traktater* XI, s. 223f. 354 og 365f.
57. *Egh.Br.* V, s. 472, skr. til C.Th. Sehested og Ulfeldt 9.4.1644, RA, DK B 57, ST 1657-58, fol. 79, Kongehusets og rigets arkiv, Rigsrådets arkiv (Rigens råds breve) 61, XIX, skr. af 7.7.1657, og P.W. Becker: *Samlinger* I, s. 375. Ekstrakt af optagne breve findes i TKUA, Sverige 80, Forsk. akter, 1651(48)-1720, og kopier af dechifrerede breve i Kabinetsarkivet, Frederik 3. De opsnappebreve udgør en særlig arkivgruppe (se Guide, s. 737 og 741), hvor også Terlons breve beror. Hans brev er trykt i C. Bruun: *Danske Samlinger*, 2. rk., III, s. 28.
58. RA, Krigskanc., Indk. sager 1686, jn. 381. Om Erlund, se C. Bruun: *Frederik Rostgaards Liv og Levnet*, s. 170ff, og E. Holm: *Danmark-Norges Historie* I (1720-30), s. 289ff, foruden det tidligere anførte.
59. Ludvig Kalmus, anf. arb., s. 404ff, jf. f.eks. *Politikens verdenshistorie* 13, s. 101ff.
60. L. Laursen: *Danmark-Norges Traktater* VI, s. 19ff og 72ff, samt Rolf Fladby: *Norske Kongebrev* I, 18.11.1665.
61. C. Molbech: *Uddrag*, s. 445f. Den følgende oversigt, RA, GPD 184, Kopibog 1711 (bagest). Aviscitaterne fra P.M. Stolpe, anf. arb. II, s. 120.
62. Ludvig Holberg: *Epistler* II, s. 199ff, og LAF, Odense byfoged, Tingbog 1671-73, fol. 200, personerne findes alle i mandtallet fra samme år.





Kilde- og litteraturfortegnelse

Utrykte kilder

Rigsarkivet

Danske Kancelli

- A 36 Materiale til alfabetisk person-, sted- og sagregister over ekspeditioner i Danske Kancelli 1476-1719
- B 51 Skånske Tegnelser (SkT) 1648-60
- B 54 Sjællandske Registre (SR) 1648-60
- B 57 Sjællandske Tegnelser (ST) 1622-24, 1648-60 m. indlæg B 59
- B 74 Fynske Tegnelser (FT), indlæg 1653
- B 75 Smålandske Tegnelser (SmåT) 1648-60
- B 78 Jyske Registre (JR) 1652-60
- B 81 Jyske Tegnelser (JT) 1648-60 m. indlæg B 83
- B 160 Indlæg til registre og tegnelser 1620-50, jf. skuffereg. 15ff
- B 169 Diverse breve, dokumenter og akter, det ostindiske kompagni vedk. 1616-60
- B 201 Tegnebog over månedlige udgifter til besoldninger m.m. på rentekammeret 1640-51
- B 244a Sager ang. det ostindiske kompagni 1617-48
- C 6 Sjællandske Registre (SR) 1693-95 m. indlæg C 7
- C 8 Sjællandske Tegnelser (ST) 1687-90, 1696-97
- C 10 Fynske og smålandske Registre (FR) 1660-70 m. indlæg C 11
- C 14 Jyske Registre (JR) 1660-70
- C 16 Jyske Tegnelser (JT) 1660-70
- D 15 Supplikprotokol 1699-1712
- D 20 Sjællandske Tegnelser (ST) 1701-10 m. indlæg D 21
- D 106 Kancelliprotokoller 1702-07
- D 109 Supplikker 1703
- D 112 Henlagte sager til Supplikbøgerne 1699-1709
- D 124 Diverse [1699-1771]

Tyske Kancellis indenrigske Afdeling

- A 10 »Patenten« 1648-49
- A 22 »Inländische Registratur« 1648-49
- A 32 Registrerede koncepter til »Inl. Reg.« 1648-70
- A 47 Originale kgl. bestallinger 1524-1668
- A 50 »Resolutions und Bescheide« 1600-24
- A 89 Relationer fra Chr. Pentz 1629-48
- A 174 Originale kgl. Missiver 1538-1665

Tyske Kancellis udenrigske Afdeling

- Alm. del 3. Diverse 23 Realia: Litra P, Postsager 1561-1764
- Spec. del. Tyskland: Hamburg 31 Akter og dokumenter vedr. forskellige offentlige og private forhold 1603-1767
- Spec. del. Sverige 80 Forskellige akter og dokumenter 1651(48)-1720

Rentekammeret

- 214.8-11 Jordebøger, indsendt i h. t. missive af 30.8.1660
- 215.20 Diverse dokumenter vedr. partikulære personer 1660-79
- 216.226 Afregninger VIII.17 Johan Braem
- 216.256 Afregninger IX.8, XXVIII A.B. Berns
- 216.282 Afregninger XVII.2 Henrik Gøde
- 2214.64 Dokumenter vedr. partikulære personer [1679-1848]
- 2244.36 Ordres- og missiveprotokol 1699
- 249.2 C.L. Paulsen: Forsøg til en historisk Beretning om Vejevæsenet i Danmark. 1823

Generalpostamtet

- 1 Kgl. Resolutioner 1694-1714
- 184 Kopibog 1711-1712
- 682 Akter ang. overpostbestyrelsens organisation, ressortforhold, samt forskellige postsekretariater 1711-1848
- 687-88 Instrukser og bestallinger 1705-1770
- 776 Kontrakter ang. postens befordring i Danmark, ridende poster og færgetransporter i Danmark og hertugdømmerne etc. 1704-1815

Landetaten

- Krigskancelliet, Indk. sager 1679-93

Regnskaber

- Rentemesterregnskaber 1560/61, 1577, 1587/88 og 1601-1660
- Odense toldregnskaber 1632 (Reg. 108b, 166)
- Koldinghus lensregnskaber 1626-31

Privatarkiver

- 290 Paul Klingenberg (pergament)
- 1110 Otte Krag
- 5139 Conrad Bierman v. Ehrenschild A 1, 4
- 8117 Paul Klingenberg (papir)

Skufferegistraturer E II-III

- Lengnick's kirkebogsuddrag
- Filmssamlingen, M. 33.968 Kolding, Kæmnerregnskaber 1631-47

Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm

Rådstuearkiver

- Helsingør 56-57 Kopibøger 1621-87
- Helsingør 651 Skatter og afgifter A. Kvitteringer 1602-50
- Holbæk C 11 Magistratens kopibog 1651-75
- Kalundborg H 1-2 Kæmnerregnskaber 1630-61
- Køge C 2-3 Kopibøger 1628-87
- Køge H 2-8 Kæmnerregnskaber 1624-55



1686

Landsarkivet for Fyn

Odense amts arkiv

- 84 Kgl. orig. reskripter 1683-99
- 292-97 Breve fra Nyborg by 1700-31
- 349-50 Breve fra Middelfart by 1701-16
- 363-64 Breve fra Assens by 1698-1717
- 404 Breve fra Bogense by 1705-22
- 450 Postvæsenet 1713-28

Retsbetjentarkiver

- Bogense byfoged, Tingbog 1695-1701
- Nyborg byfoged, Tingbog 1668-71
- Odense byfoged, Tingbøger 1667-68, 71-73, 85-89, 1713-17
- Odense byfoged, Skifteprotokol 9, 1674-84
- Odense herredsfoged, Tingbog 1672-76

Kommunale arkiver

- Bogense magistrat, Indk. breve 1688-1800
- Odense magistrat, Indk. breve 1680-1719
- Odense magistrat, Kopibog 1688-91
- Odense magistrat, Kæmnerregnskaber 1621-49

Det kgl. Bibliotek

- Håndskriftssamlingen Ny Kgl. Saml. 778, 4^o Kort Efterretning om Det Kgl. Post-Verks Begyndelse [1624-1756]

Trykte kilder og litteratur

Hvor udgivelsesstedet er København er det udeladt. Årstal af typen 1906/1976 angiver genoptryk af oprindelig udgave.

LV Accurate Post- und Bothen-Carten der Vornehmsten Residentz- und Handels-Städte in Europa. Hamburg 1709.

Aðils, Jón J.: Den danske Monopolhandel på Island 1602-1787. Oversat af Fridrik Amundsson Brekkan. 1926-27.

Ahrens, Gerhard: Das Botenwesen der Hamburger Kaufmannschaft (1517-1821). Archiv für Deutsche Postgeschichte 1962, 1. Heft, s. 28-42. Frankfurt am Main 1962.

Allen, C.F.: De tre nordiske Rigers Historie under Hans, Christiern den Anden, Frederik den Første, Gustav Vasa, Grevefeiden, 1497-1536. 1864-72.

Allen, E. John B.: Post and Courier Service in the Diplomacy of Early Modern Europe. International Archives of the History of Ideas. Series Minor 3. Haag 1972.

Almanacher 1646-1708 [I KB 19,179 indb. i fire bind].

Andersson, Ingvar: Hannibal Sehested. Anteckningar kring en biografi. Historisk Tidsskrift XI rk., 2. 1947-49, s. 405-34.

Arup, Erik: Danmarks historie II-III. 1932-55.

Baden, G.L.: Noget Om den Lollandske agende Post, og Forslag til sammes Forandring og bedre Indretning; med en Indledning om Postvæsenets Oprindelse. Iris og Hebe 4, s. 66-103. 1797.

Baden, G.L.: Om Indretningerne i Oldtiden og Middelalderen hos de Nordiske, især Danske, for Postvæsenet, Veipolitiet, de Reisendes Befordring og Beværtning. Skandinavisk Museum 1803, s. 61-116. 1803.

Bang, Gustav: Kirkebogsstudier. Bidrag til dansk Befolkningsstatistik og Kulturhistorie i det 17. Aarhundrede. 1906/1976.

Barfod, Jørgen H.P.: Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700. Helsingør 1967.

Bartholdy, Niels G.: Kongelige åbne og lukkede breve. Arkiv 6, s. 137-50. 1977

Becker, P.W. (Udg.): Samlinger til Danmarks Historie under Kong Frederik den Tredies Regiering af udenlandske Archiver I-II. 1847-57.

Becker-Christensen, Henrik: Protektionisme og reformer 1660-1814. Dansk Toldhistorie II. 1988

Bergsøe, Jørgen: Postvæsenets Historie. Fremstillet i Hovedtrækkene som Lærebog til Brug ved Forberedelsen til Fagprøve for Postvæsenets Embedsklasser, 2. Del. 1918.

Bircherod, Jens, se Hjorth-Nielsen, H. og Molbech, Chr. Berrum, Hans: Norges Posthistorie 1647-1719. Kristiania 1902.

Birkeland, M.: Det norske Postvæsen i dets Oprindelse og første Begyndelse. Smaaskrifter tilegnede A.F. Krieger, s. 185-229. 1887.

Blomberg, Aage F.: Fyns vilår under svenskekrigene 1657-1660. Odense 1973.

Blomberg, Aage F.: Træk af den fynske Adels Historie 1536-1660. Fynske Aarbøger II, 1, s. 65-93. Odense 1942.

Blume, Peter: Fra tale til data. Studier i det juridiske informationssystem. 1989.

Bogen om post og tele. 350 års virksomhed. Red af A. Morell Nielsen m.fl. 1974.

Bohn, Emil: Oprettelsen af det danske Postvæsen den 24. December 1624. Historisk Skildring efter Akter i Rigsarkivet, Geheime Arkivet, København, og Riksarkivet i Stockholm. Af Søren Post. Aarbog for det danske Postvæsen 34 (1925), s. 313-341. 1924. I fork. udg. optrykt i Årbog 1975 for det danske Post- og Telegrafvæsen 84, s. 11-15. 1974.

Bohn, Emil: Christian den 4.s Postvæsen 1624-48. Af Søren Post. Aarbog for det danske Postvæsen 34 (1925), s. 357-60, 35 (1926), s. 324-46, og 36 (1927), s. 353-77. 1924-26.

Bricka, C.F. m.fl. (Udg.): Kancelliets Brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold. I Uddrag 1551-[1647]. 1885-[1990].

Bricka, C.F. og J.A. Fridericia (Udg.): Kong Christian den Fjerdes egenhændige Breve 1589-1648. I-VIII. 1878-1947/1969-70.

Bruun, C. (Udg.): Danske Samlinger for Historie Topographi, Personal- og Litteraturhistorie 2. rk., III.

Bruun, C.: Frederik Rostgaards Liv og Levnet. 1870.

Bøggild-Andersen, C.O.: Hannibal Sehested. En dansk Statsmand I-II. 1946-Århus 1970.

Christensen, Aksel E.: Dansk torve- og markedsvæsen i middelalderen. Nordisk Kultur XVI, s. 108-27. 1934.

Christensen, Aksel E.: Tiden indtil c. 1730. Axel Nielsen (Udg.): Industriens Historie i Danmark I. 1943/1975.

Christensen (Hørsholm), C.: Agrarhistoriske Studier I. Danske Landboforhold før end Enevældens. 1886.

Christensen, William: Dansk Statsforvaltning i det 15. Århundrede. 1903.

Christian 4.s egenhændige breve, se Bricka, C.F., og Molbech, Chr.

Christiansen, Carl: Bidrag til dansk Statshusholdnings Historie under de to første Enevoldskonger I-II. 1908-22.

- Christoffersen, C.V.: Generalpostmester fru Dorothea Krag. Aarboeg 1954 for det danske Post- og Telegrafvæsen 63, s. 229-35. 1953.
- Coaching Days of England. Together with an Historical Commentary by Anthony Burgess. London 1966.
- Colding, Poul: Studier i Danmarks politiske Historie i Slutningen af Christian III.s og Begyndelsen af Frederik II.s Tid. 1939.
- Corpus constitutionum Daniæ, se Secher, V.A.
- Dahlerup, Troels: Den folkelige Danmarkshistories fødsel. Skalk 1986, nr. 6, s. 18-26. Århus 1986.
- Dahlerup, Troels: Kommunikation i ældre tid. Netværk – ord, billeder og handling i kommunikationssamfundet. Årbog fra Det humanistiske Fakultet, Aarhus Universitet, s. 32-37.
- Dahlerup, Troels: Sokkelund herreds gejstlighed 1645. En kilde til Københavns undervisningsvæsens historie. Historiske Meddelelser om København 1961, s. 36-47. 1961.
- Dahlerup, Troels: Ukritiske betragtninger over Christiern II's rigslovgivning. I: Middelalder, metode og medier. Festskrift til Niels Skyum-Nielsen. Viborg 1981, s. 261-78.
- Danmarks Adels Årbog. 1899.
- Dansk Biografisk Lexikon, tillige omfattende Norge for Tidsrummet 1537-1814. I-XIX. Udg. af C.F. Bricka. 1887-1905.
- Dansk biografisk leksikon. 3. udgave. 1-16. Red. af Sv. Cedergreen Bech. 1979-84. [fork. DBL].
- Dansk litteraturhistorie 4. Johan Fjord Jensen mfl.: Patriotismens tid 1746-1807. 1983.
- Dansk socialhistorie 3. Ladewig Petersen, E.: Fra standsamfund til rangsamfund: Det danske samfund 1500-1700. 1979.
- Danske Domme 1375-1662. De private domssamlinger. Ved Erik Reitzel-Nielsen. Bd. IV, VI. 1980-83.
- Danske Lov, se Secher, V.A.
- Danske Magazin, indeholdende Bidrag til den danske Histories Oplysning. 1745-.
- Danske Slotte og Herregaarde I. Red. Arthur G. Hassø. 1944.
- Dejn, Ole: Christian 4.s kansler. Christen Friis til Kragerup (1581-1639) som menneske og politiker. Viborg 1987.
- Den svenska historien 6, s. 64-75: Alf Åberg: Hur nyheterne kom till Sverige. Stockholm 1967/1978.
- Det danske landbrugs historie II. Karl-Erik Frandsen og Lotte Dombornowsky: 1536-1810. 1988.
- Det Kongelige Danske Postvæsen gennem 300 Aar 1624-1924. Festskrift, red. af Jørgen Burgsøe. 1924.
- Diestelhorst, F.: Das Postwesen in Tönning bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 72, s. 260-305. Neumünster 1944.
- Doerth, Erik: Die postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark in den Jahren 1650-1868. Lübeck 1928.
- Dübeck, Inger: »alt hvad Politien egentlig vedkommer ...«. Danske og Norske Lov i 300 år. Festskrift, red. af Ditlev Tamm, s. 145-78. 1983.
- Ellehøj, Svend (Red.): Christian IV's Verden. 1988.
- Ellehøj, Svend: Anm.: Wittendorff, Alex: Alvej og kongevej. Fortid og nutid 26. 1975-76, s. 597-604.
- Eller, Povl: Kongelige portrætmalere i Danmark 1630-82. En undersøgelse af kilderne til Karel van Manders og Abraham Wuchters' virksomhed. 1971.
- Ellermann, Jill og Else Marie Clemmensen: Aalborg post-distrikts historie. Ålborg 1987.
- Enemark, Poul: Jens Bang og det ålborgske saltkompagni. Erhvervshistorisk Årbog VI, s. 7-58. Århus 1954.
- Engberg, Jens: Dansk Finanshistorie i 1640'erne. Århus 1972.
- Engberg, Jens: Det 17. århundredes generelle politiske krise og striden mellem det danske rigsråd og landkommisærerne 1647-49. Fortid og nutid 24, s. 388-409. Odense 1969-71.
- Erslev, Kr. (Udg.): Aktstykker og Oplysninger til Rigsraadets og Stændermødernes Historie i Kristian IV's Tid 1588-1648 I-III. 1883-90.
- Fabricius, Knud: Kongeloven. Dens Tilblivelse og Plads i Samtidens natur- og arveretlige Udvikling. En historisk Undersøgelse. 1920/1971.
- Feldbæk, Ole (Udg.): Danske Handelskompagnier 1616-1843. Oktrojer og interne Ledelsesregler. 1986.
- Fladby, Rolf (Red.): Norske Kongebrev med Inlegg. Regester 1660-[85] I-III. Oslo 1961-[85].
- Fogtman, L. (Udg.): Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegialbreve 1660-1730 I-III. 1793-1806
- Fridericia, J.A.: Adelsvældens sidste Dage. Danmarks Historie fra Christian IV's Død til Enevældens Indførelse (1648-1660). 1894.
- Fridericia, J.A.: Danmarks ydre politiske Historie i Tiden fra Freden i Lybek til Freden i Kjøbenhavn (1629-1660) I-II. 1876-81/1972.
- Friis, Astrid: Rigsraadet og Statsfinanserne i Christian III.s Regeringstid. Historisk Tidsskrift X rk., 6, s. 1-140. 1942-44/1970 (særtryk).
- Friis, Peter Edvardsen: Underretning om Skælskør købstad 1759. Genudgivet med en efterskrift af Johannes Lyshjelm. 1983.
- Fussing, Hans H.: Herremand og Fæstebonde. Studier i dansk Landbrugs historie omkring 1600. 1942/1973.
- Grundtvig, Johan: Meddelelser fra Rentekammerarchivet, indeholdende Bidrag til Danmarks Historie af utrykte Kilder. 1871-78.

- Gyldendals Danmarks historie 2. Kai Hørby mfl.: Tiden 1340-1648. 1980.
- Gyldendals Danmarks historie 3. Knud J.V. Jespersen: Tiden 1648-1730. 1989.
- Gyldendals og Politikens Danmarkshistorie 6-9. Red. af Olaf Olsen. 1989-90.
- Halding, Bente: Dansk udenrigsforvaltning 1660-70. Arkiv 2, s. 197-243. 1968-69.
- Hamilton, Alan og Eva Holm: Sønderborg postdistrikts historie. Sønderborg 1984.
- Hammerich, Fr.: Fire Kjøbenhavnske Rigsdage. Historisk Tidsskrift II rk., 5, s. 340-414. 1854.
- Hansen, C. Rise (Udg.): Aktstykker og oplysninger til rigsrådets og stændermødernes historie i Frederik III's tid 1648-53 I-II, 2. 1959-75.
- Hansen, C. Rise: Det tidligste danske tilløb til livsforsikring En dødfødt tontine 1653. Fund og Forskning XVIII, s. 71-82. 1971.
- Hansen, C. Rise: Hovbønder som havnearbejdere. Et strejftog i Korsør lens udspisningsregistre 1609/10-1619/20. Landbohøiiske Studier tilegnede Fridlev Skrubeltrang på halvårsdagen den 5. august 1970, s. 60-80 1970.
- Hansen, C. Rise: Hoveriet på Ringsted Kloster 1570-1620. 1968.
- Hansen, Holger: Genealogiske Oplysninger om Slægter af Navnet Klauman. Personalhistorisk Tidsskrift 7. rk., III, s. 23-40. 1918.
- Haugner, C.C.: Nakskov Købstads Historie I-III. 1934-36.
- Hector, Kurt: Herzöge von Schleswig-Holstein-Gottorf 1544-1713 I-III. Findbuch des Bestandes Abt. 7. Schleswig 1977-83.
- Heiberg, Steffen: Christian 4. Monarken, mennesket og myten. 1988.
- Helvaderus, Nic[olaus]: En ny oc Skøn Formular Bog. 1624, 2. udvidede udg. 1625.
- Herlufsholms birks tingbog 1616-19, 1630-33 I-II. 1954-59.
- Hille, Georg: Das General-Erbpostmeisteramt der Familie Wedderkop. Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holstein-Lauenburgische Geschichte 5, s. 301-47. Kiel 1875.
- Hjorth-Nielsen, H.: Den danske Post gennem Sverige og den dansk-norske Post gennem Sverige i Tiden før 1735. En Studie i Nordens Posthistorie. 1936.
- Hjorth-Nielsen, H. (Red.): Det danske Post- og Telegrafvæsen I-IV. 1932-33.
- Hjorth-Nielsen, H. (Udg.): Uddrag af Jens Bircherods Dagbøger 1658-1708. Personalhistorisk Tidsskrift 8. rk., IV, s. 301-32. 1925.
- Hofman, Hans de: Samlinger af Publique og Private Stiftelser, Foundationer og Gavebreve I-XI. 1755-80.
- Holberg, Ludvig: Epistler II. 1748.
- Holm, Edvard: Danmark-Norges Historie fra Den store nordiske Krigs Slutning til Rigernes Adskillelse I (1720-30). 1891.
- Holm, Edvard: Danmark-Norges indre Historie under Enevælden fra 1660 til 1720 I-II. 1885-86.
- Holm, Teodor: Sveriges Almäna Postväsen. Et försök till Svensk Posthistoria I-[III] (1620-76). Stockholm 1906-09.
- Holst, H.C.: Storebælt. Aarvog for Historisk Samfund for Sorø Amt III, s. 5-36. Skælskør 1930.
- Hoskins, W.G.: The Making of the English Landscape. Harmondsworth 1970.
- Hvidtfeldt, Johan: Kanslere og cancelliembedsmænd under Frederik I. Hans H. Fussing (Red.): Til Knud Fabricius 13. August 1945, s. 30-43. 1945.
- Hvidtfeldt, Johan (Red.): Åbenrå Bys Historie II (1721-1864) Åbenrå 1967.
- Hübertz, J.R. (Udg.): Aktstykker vedkommende Staden og Stiftet Aarhus II-III. 1845-46.
- Høirup, J.: Træk af de fynske vejes historie I-II. Fynske Aarbøger V, 3, s. 416-64, og VI, 1, s. 186-224. Odense 1955-56.
- Idum, A.R. (Oversætt.): Den fynske Biskop Mester Jacob Madsens Visitatsbog Odense 1929-33.
- Ilsøe, Harald: Udlændinges rejser i Danmark indtil år 1700. En bibliografisk fortegnelse. 1963.
- Jacobsen, P.V. (Udg.): Helsingørs Kæmner-Regnskab for Aaret 1577. Danske Magazin III rk., 2, s. 177-229. 1845.
- Jacobsen, P.V.: Om Sander Leiel og Henrik Mogensens, Toldere ved Øresunds Told og Borgmestere i Helsingør. Historisk Tidsskrift V, s. 446-81. 1844.
- Jensen, Frede P.: Bidrag til Frederik II's og Erik XIV's historie. 1978.
- Jexlev, Thelma: Om anvendelsen – og anvendeligheden – af papir i danske middelalderbreve. Arkiv 1, s. 87-99. 1966-67.
- Johnsen, Oscar Alb. mfl. (Udg.): Aktstykker til de norske stændermødernes historie 1548-1661 I-III. Oslo 1910-84.
- Jørgensen, A.D.: Udsigt over De danske Rigsarkivers Historie. 1884.
- Jørgensen, Frank og Morten Westrup: Dansk centraladministration i tiden indtil 1848. 1982.
- Jørgensen, Harald: Lokaladministrationen i Danmark. Oprindelse og historisk udvikling indtil 1970. En oversigt. 1985.
- Jørgensen, Johan: Patriciat og Enevælde II. Historiske Meddelelser om København 1964, s. 1-89. 1964.
- Jørgensen, Johan: Rentemester Henrik Müller. En studie over enevældens etablering i Danmark. 1966.
- Jørgensen, Johan: Til Danske Kancellis historie i Christian IV.s første år Afhandlinger om arkiver. Ved Rigsarkivets 75-års jubilæum 1964, s. 31-38. 1964.

- Jørgensen, Poul Johs.: Dansk Retshistorie. Retskildernes og Forfatningsrettens Historie indtil sidste Halvdel af det 17. Aarhundrede. 2. udg. 1947/1969.
- Jørstad, Kim: Postvæsenet i Odense 1624-1983. Odense 1983.
- Kalkar, A.: Ordbog til det ældre danske Sprog 1-5. 1881-1918.
- Kalmus, Ludwig: Weltgeschichte der Post. Mit besonderer Berücksichtigung des deutschen Sprachgebietes. Wien 1937.
- Kancelliets Brevbøger, se Bricka, C.F. mfl.
- Klessmann, E.: Geschichte der Stadt Hamburg. Hamburg 1981.
- Kolderup-Rosenvinge, J.L.A. (Udg.): Samling af gamle danske Love IV. Danske Recesser og Ordinantser. 1824.
- Kolmos, Jens: Fynske købmænds indsats i dansk handelsliv fra slutningen af 16. til midten af 17. århundrede. Fynske Aarbøger V, s. 212-311. Odense 1953-55.
- Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder, fra vikingetid til reformationstid I-XXII. 1956-78.
- Københavns historie 2. Gamrath, Helge: Residens- og hovedstad 1600-1728. 1980.
- la Cour, L.F.: Korsør. Bidrag til Egnens, Byens og Havnens Historie. 1926.
- Larsen, Joakim: Bidrag til Den danske skoles historie 1 (1536-1784). 1916/1984 (under anf. titel).
- Lassen, Aksel: 1659 – da landet blev øde. 1965.
- Lauridsen, John T.: Marselis-konsortiet. En studie over forholdet mellem handelskapital og kongemagt i 1600-tallets Danmark. Århus 1987.
- Lauring, Palle: Christian den Fjerdes riger og lande (1588-1648). 1967.
- Laursen, L. mfl. (Udg.): Danmark-Norges Traktater 1523-1750 med dertil hørende Aktskykker I-[XI]. 1907-[49].
- Lebech, Mogens: Storebælt fra smække til bro. 1965.
- Lindbæk, J. (Udg.): Aktstykker og Oplysninger til Statskollegiets Historie 1660-76 I-II. 1903-10.
- Lindqvist, Åke: Politiska Förbindelser mellan Sverige och Danmark 1648-1655. Lund 1944.
- Loose, H.-D. (Udg.): Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner I. Hamburg 1982.
- Lotz, W. (Red.): Deutsche Postgeschichte – Essays und Bilder. Berlin 1989.
- Lütken, André (Red.): Opfindelsernes Bog II. 1877.
- Mackeprang: Dansk Købstadsstyrelse fra Valdemar Sejrs til Kristian IV. 1900/1975.
- Madsen, Emil: Om Artilleriet i de danske Hære i det 16. Aarhundrede. Historisk Tidsskrift VII rk., 2, s. 135-76. 1899-1900.
- Madsen, Haakon Bennike: Det danske skattevæsen. Kategorier og klasser. Skatter på landbefolkningen 1530-1660. Odense 1978.
- Madsen, Otto og Anders Monrad Møller: Odense toldkammers historie 1632-1988. 1989.
- Mando, Literis (S.H. Klausen): Bogense Byes og Skovby Herreds Topographi. Bogense 1859.
- Markussen, Ingrid og Vagn Skovgård Petersen: Læseindlæring og læsebehov i Danmark ca. 1550-ca. 1850. Studia Historica Jyväskyläensia 22,3, s. 13-71. Jyväskylä 1981.
- Marquard, E. (Udg.): Breve til og fra Mogens Gyldenstjerne og Anne Sparre I-III. 1929-41.
- Marquard, E.: Københavns Borgere 1659. 1920.
- Marquard, E. (Udg.): Kongelige Kammerregnskaber fra Frederik III.s og Christian V.s Tid. 1918.
- Marquard, E. (Udg.): Prins Christian(V.)s Breve I-II. 1952-56.
- Matthiessen, Hugo mfl.: Ribe Bys Historie 1660-1730. 1929.
- Matzen, Henning: Københavns Universitets Retshistorie 1479-1879 I-II. 1879.
- Molbech, Chr. (Udg.): Kong Christian den Fjerdes egenhændige Breve, Befalinger og Statsskrivelser til Rigsraadet I. 1848.
- Molbech, Chr. (Udg.): Uddrag af Biskop Jens Bircherods hist. biogr. Dagbøger 1658-1708. 1846.
- Molesworth, Robert: En beskrivelse af Danmark som det var i året 1692. Oversat af Svend Lyndrup. Højbjerg 1977.
- Møller, Anders Monrad: Frederik den Fjerdes Kommercekollegium og Kongelige Danske Rigers inderlig Styrke og Magt. 1983.
- Maaløe, Lauritz: Assens gennem 700 Aar. Odense 1936.
- Nielsen, O. (Udg.): Københavns Diplomatarium. Samling af Dokumenter, Breve og andre Kilder til Oplysning om Københavns ældre Forhold før 1728 III-VIII. 1877-87.
- Nielsen, O.: Københavns Historie og Beskrivelse III-IV. 1881-85.
- Nielsen, Yngvar: Jens Bjelke til Østråt. Kristiania 1872.
- Norges historie 6. Rolf Fladby: Gjenreisning 1536-1648. Oslo 1977.
- Norske Rigs-Registratorer tildeels i uddrag 1523-1660 I-XII. Christiania 1861-91.
- Norvin, William: Københavns Universitet i Middelalderen. 1929.
- Nye Danske Magazin, se Danske Magazin (II. rk.)
- Nyerup, R. (Udg.): Kong Christian den Fjerdes Dagbøger. 1825.
- Nyerup, R. (Udg.): Kong Christian IV's egenhændige Optegnelser. Magazin for Rejseiagttagelser IV, s. 401-577. 1825.
- Odense bys historie II. E. Ladewig Petersen mfl.: De fede år 1559-1660. Odense 1984
- Odense bys historie III. A.F. Blomberg: De magre år 1660-1700. Odense 1980.

- Odense bys historie V. Anne Riising: Guds frygt og oplysning 1700-1789. Odense 1981.
- Ogier, Charles: Det store Bilager i København 1634. Memoirer og Breve XX. 1914/1969.
- Olsen, Fr.: Det danske Postvæsen, dets Historie og Personer indtil dets Overtagelse af Staten 1711. 1889. [fork. Fr.O. 1]
- Olsen, Fr.: Postvæsenet i Danmark som Statsinstitution, indtil Christian VII's Død. (1711-1808). 1903. [fork. Fr.O. 2]
- Olsen, Fr.: Poststyrelsen, Postkontorerne og Postmestrene i Danmark 1624-1924. 1925.
- Olsen, Gunnar: Dansk Ostindien 1616-1732. Vore Gamle Tropekolonier 5. (2. udg.) 1967.
- Olsen, Olaf: Christian IV's tugt- og børnehus. Historiske Meddelelser om København IV rk., 3, s. 257-356. 1951-54.
- Pade, Erling: Milevognen og andre ældre opmålingssystemer. 1976.
- Paludan, Charlotte og Bodil Wieth-Knudsen (Red.): Danmark og drejl. Dækketøjets historie i Danmark. 1989.
- Pedersen, Ejner G.: Milepæle. Skalk 1989, nr. 2, s. 20-30. Århus 1989.
- Pedersen, Laurits: Helsingør i Sundtoldstiden 1426-1857 I-II. 1926-29.
- Petersen, Anders: Kjøge Bys Historie. 1888.
- Petersen, E. Ladewig: Anm.: John T. Lauridsen: Marselis-konsortiet. Historisk Tidsskrift 1989:2, s. 376-99. 1989.
- Politikens verdenshistorie 1. Erling Bjøl: Fra urtid til nutid. 1982.
- Politikens verdenshistorie 13. Stig Boberg og Göran Malmqvist: Oplysningstiden. 1985.
- Postkrigen. Skalk 1984, nr. 6, s. 16-17. Århus 1984.
- Postordning 25. december 1694. Forordninger og Aabne Breve (Kvartudgaven) 1694-95, s. 943-58. 1695.
- Pölnitz, Götz Freiherr von: Die Fugger. Frankfurt am Main 1960.
- Ramsing, H.U. (ml.): Københavns Ejendomme 1377-1728 I-VI, VIII. 1943-79.
- Rasmussen, O.F.C.: Optegnelser om Gisselfeld. Næstved 1868.
- Rawert, O.J.: Kongeriget Danmarks industrielle Forhold. Uddrag ved Børge Dahl. Roskilde 1981.
- Røjskjær, Jakob: Haderslev postdistrikts historie 1649-1926. Haderslev 1988.
- Schlegel, J.F.W.: Danmarks og Hertugdømmenes Statsret med stadigt Hensyn til deres ældre Forfatning I. 1827.
- Schmidt, August F.: Oldermænd og Bystævne. Århus 1945.
- Schou, August: Postens historie i Norge. Oslo 1947.
- Schou, J.H. Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og Aabne Breve 1670-1730 I-II. 1795.
- Schreiber, Hermann: Die Post. Botendienst von Mensch zu Mensch. Wien-München 1968.
- Scocozza, Benito: Feudalismen. Klassekampen i Danmarks historie I. 1976.
- Secher, V.A. (Udg.): Corpus Constitutionum Daniæ. Forordninger, Recesser og andre Kongelige Breve, Danmarks Lovgivning vedkommende 1558-1660 I-VI. 1887-1918.
- Secher, V.A. (Udg.): Kong Christian den femtis Danske Lov. 1878.
- Skautrup, Peter: Det danske sprogs historie I-II. 1944-47.
- Skaanlund, Matthias: Gyldenløves Lakaj. Optegnelser fra Christian V's Tid. Memoirer og Breve XVII. 1912/1968.
- [Slange, Niels]: Cancelliets Tilstand og Forandringer fra Kong Friderich den Istes Tider, indtil Kong Friderich den IVdes Regierings Begyndelse. [P.F. Suhm (Udg.)]: Nye Samlinger til den Danske Historie I, s. 1-28. 1792.
- Sorø. Klosteret. Skolen. Akademiet. Udg. af Soransk Samfund. I. 1923-24.
- Steensberg, Axel (Red.): Dagligliv i Danmark i det syttende og attende århundrede I-II (1620-1720, 1720-90). 1969-71.
- Stoklund, Bjarne: Tømmerskuderne fra Læsø. Et kapitel af skudehandelens historie i Danmark. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1972, s. 153-198. Helsingør 1972.
- Stolpe, P.M.: Dagspressen i Danmark, dens Vilkaar og Personer indtil Midten af det attende Aarhundrede I-IV. 1878-82/1977.
- Suhm, P.F. (Udg.): Samlinger til den Danske Historie I-II. 1779-84.
- Svensden, Kn. E. ml.: Dansk Pengehistorie I (1700-1914). 1968.
- Svensk teknikhistoria, red. af Sven Rydberg. Hedemora 1989.
- Søllinge, Jette D. og Niels Thomsen: De danske aviser 1634-1989 I (1634-1847). 1988.
- Søren Post, se Bohn, Emil.
- Tandrup, Leo: Mod triumf eller tragedie. En politisk-diplomatisk studie over forløbet af den dansk-svenske magtkamp fra Kalmarkrigen til Kejserkrigen I-II. Århus 1979.
- Tandrup, Leo (Udg.): Svensk agent ved Sundet. Toldkommisær og agent i Helsingør Anders Svenssons depecher til Gustav II Adolf og Axel Oxenstierna 1621-26. Århus 1971.
- Thomhav, Kai-Howard: Postvæsenet i Randers 1624-1984. Randers 1985.
- Thomsen, Alb.: Holbæk Købstads Historie I-II. Holbæk 1936-42.
- Topsøe-Jensen, Torben: Ad hjulspor og landeveje. 1966.

- Troels-Lund, Troels: Dagligt Liv i Norden i det sekstende Århundrede I-VII. 6. udg. ved Erik Kjersgaard 1968-69.
- Wad, G.L.: Anm.: Fr.Olsen: Det danske Postvæsen. Historisk Tidsskrift VI rk., 2, s. 119-37. 1889-90.
- Velschow, H.M.: Om Oprindelsen til den danske Konges Ret til at have en Postanstalt i Hamborg. Nyt Historisk Tidsskrift V, s. 582-603. 1854.
- Vejledende Arkivregistratur XI. Tyske Kancelli II [TKUA]. Udg. af Rigsarkivet. 1962.
- Venge, Mikael: »Når vinden søjer sig ...«. Spillet om magten i Danmark marts-december 1523. Odense 1977.
- Werner, Johannes: Børsen. En Fremstilling i Billeder og Text af Københavns Børsbygning Historie 1619-1915. 1915.
- Willerslev, Richard: Danmarks første aktieselskab [det ostindiske kompagni]. Historisk Tidsskrift X rk., 6, s. 608-36. 1942.
- Wittendorff, Alex: Alvej og kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede. 1973.



Billedfortegnelse

Forsats: Kort over Nord- og Østeuropa med indtegnede rejseruter, gengivet efter *Die vornehmsten Europäischen Reisen ...*, udgivet anonymt af Peter Ambrosius Lehmann i Hamburg 1703. Foto, Det kgl. Bibliotek.

Side:

- 10 Efter *Die Post in Bildern*, Post- og Telegrafbiblioteket.
12 Privatarkiv 1110 og DK B 160. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
14 Foto, Hans Petersen. Statens Museum for Kunst.
17 Foto, Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
20-21 Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
22 Kobberstiksamlingen.
23 Foto, Rosenborg Slot.
26 52, -199 8°. Foto, Det kgl. Bibliotek.
27 Efter Urban Wyss: *Libellus Valde Doctus*, Zürich 1549.
28 Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
30 Tryksagssamlingen, Rigsarkivet.
31 Efter *Die Post in Bildern*, Post- og Telegrafbiblioteket.
32 TKUA, Kejseren 28. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
33 Efter *Gründliche Erweisung ...*, 1631, Dansk Post- og Telegrafmuseum.
35 Foto, Den kgl. Mønt- og Medaillesamling.
36 Efter Olaus Magnus: *Historia om de Nordiska Folken* 1555, genudg. Östervåla 1976.
37 Efter Johan Neudörfler: *Anweisung und eigentlicher Bericht, wie man einen jeden Kiel zum Schreiben erwählen ... soll*, Nürnberg 1544.
38 Efter *Die Post in Bildern*, Post- og Telegrafbiblioteket.
41 Udateret fotografi i Dansk Post- og Telegrafmuseum.
42 Foto, Hans Petersen. Statens Museum for Kunst.
43 Foto, Ole Haupt. Ny Carlsberg Glyptotek.
45 Efter Wolfgang Lotz: *Deutsche Postgeschichte*.
47 Foto, Nationalmuseet.
48 Efter Harald Ilsøe: *Udlændinges rejser i Danmark*.
49 Foto, Det kgl. Bibliotek.
52 Efter Topsøe-Jensen: *Ad hjulspor og landeveje*.
53 Foto, Sophus Bengtsson. Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
54 Efter Olaus Magnus: *Historia om de Nordiska Folken* 1555, genudg. Östervåla 1976.
55 Foto, Dansk Post- og Telegrafmuseum.
59 Efter Troels-Lund: *Dagligt Liv i Norden*.
62 Foto, Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
65 Foto, Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
67 DK B 160. Foto, Tage Ludvigsen, Rigsarkivet.
80 Efter original i Dansk Post- og Telegrafmuseum.
85 Efter Wolfgang Lotz: *Deutsche Postgeschichte*.
88 Foto, Hans Petersen. Statens Museum for Kunst.
93 TKUA, Alm. 23. Foto, Tage Ludvigsen, Rigsarkivet.
95 Efter E.J.B. Allen: *Post and Courier Service*.
98 Foto, Det kgl. Bibliotek.
99 Efter tryk i privateje.
104-05 Efter Herman Glaser: *Die Post in ihrer Zeit*.
107-09 Efter John Rowlands: *Holbein*.
111 Efter Herman Glaser: *Die Post in ihrer Zeit*.
114 Efter Herman Glaser: *Die Post in ihrer Zeit*.
118 TKIA, A 174. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
123 Efter Harald Ilsøe: *Udlændinges rejser i Danmark*.
129 Koldinghus lensregnsk. 1626. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
140 Resens Atlas. Foto, Det kgl. Bibliotek.
145 Efter *Die Post in Bildern*, Post- og Telegrafbiblioteket.
147 Efter Wolfgang Lotz: *Deutsche Postgeschichte*.
155 Foto, N.E. Sinding ca. 1881-86. Dansk Post- og Telegrafmuseum.
157 Foto, Rosenborg Slot.
161 Foto, Anita Schulin. Skatkammeret, Kreml.
164 Dansk Post- og Telegrafmuseum.
173 Efter Troels-Lund: *Dagligt Liv i Norden*.
178 Foto, A. Brandt. Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
185 DK B 160. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
189 Foto, Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
191 DK B 160. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
197 Foto, Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
201 Foto, Det kgl. Bibliotek.
202-05 Rtk 216.226. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
207 Efter Herman Glaser: *Die Post in ihrer Zeit*.
210 Foto, Den kgl. Mønt- og Medaillesamling.
221 Foto, Det kgl. Bibliotek.
222 Foto, Flemming Frei. Dansk Post- og Telegrafmuseum.
225 Foto, Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
237 Foto, Det kgl. Bibliotek.
240 Hj 2389 4°. Foto, Det kgl. Bibliotek.
241 DK B 122. Rigsarkivet.

- 242-44 TKUA, Alm. 23. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
- 248 Privatarkiv 290, pergament. Foto, Tage Ludvigsen, Rigsarkivet.
- 249 Foto, Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
- 251 Foto, Lennart Larsen. Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
- 253 236, 3-4 2°. Foto, Det kgl. Bibliotek.
- 255 Kongens eget kammer, Christopher Gabels regnskaber. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
- 258-59 TKUA, Alm. 23. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
- 261 Efter *Norges Historie*.
- 265-66 19, 179 8°. Foto, Det kgl. Bibliotek.
- 271 Dronningborg lensregnskab. Foto, Tage Ludvigsen, Rigsarkivet.
- 273 TKUA, Sverige 80. Foto, Tage Ludvigsen, Rigsarkivet.
- 276 Efter *Historien i Avisen* (Wormianum).
- 279 Foto, Flemming Frei. Generaldirektoratet for P & T.
- 281 Foto, Albrechtsen. Ledreborg.
- 289 Foto, Sophus Bengtsson. Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
- 294 Foto, Rosenborg Slot.
- 296 Foto, Flemming Frei. Dansk Post- og Telegrafmuseum.
- 297 Efter *København Før og Nu*.
- 299 Foto, Gissselfeld.
- 300-01 Efter C. Bruun: *København*.
- 308 Foto, Flemming Frei. Rosenborg Slot.
- 311 Foto, Flemming Frei. Dansk Post- og Telegrafmuseum.
- 319 OM, Indk. breve 1714. Foto, Wermund Bendtsen. Landsarkivet for Fyn.
- 321 Rtk 215.14. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
- 324-29 Thott 744, 2°. Foto, Det kgl. Bibliotek.
- 330 GPD 687. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
- 350 Foto, Hans Petersen. Statens Museum for Kunst.
- 353 Foto, Jakob Røjskjær. Vor Frue kirke, Haderslev.
- 355 Efter *Historien i Avisen* (Wormianum).
- 357 Foto, Flemming Frei. Dansk Post- og Telegrafmuseum.
- 358 Foto, Nationalmuseet.
- 359 Rtk 216.226. Foto, Tage Ludvigsen. Rigsarkivet.
- 360-61 Foto, Det kgl. Bibliotek.
- 361 f.n. Efter *Frederik den Femtes rejse gennem Danmark* (1949).
- 367 Efter *Die Post in Bildern*, Post- og Telegrafbiblioteket.
- 372 Foto, Det kgl. Bibliotek.
- 375 Foto, Rosenborg Slot.
- 381 Foto, Hans Petersen. Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
- 383 Geogr. 590 8°. Foto, Det kgl. Bibliotek.
- 393 Foto, Det kgl. Bibliotek.
- 401 Foto, Hans Petersen. Statens Museum for Kunst.
- 417-25 Efter Hjorth-Nielsen: *Det danske Post- og Telegrafvæsen*.

Register

Registret omfatter personnavne og de vigtigste stednavne, emner og begreber side 10-401 med undtagelse af listerne s. 228f, 321 og kortenes navnestof. Sidetal efterfulgt af f eller ff angiver, at stikordet er omtalt på denne og følgende side(r). Kursiverede tal henviser til billedtekster.

- adressering 22f, 27
d'Agar, Jacob, maler 294
agepost 52, 254f, 259f, 263f, 269, 272, 274, 278, 295, 303f, 333ff, 337f, 382, 385, 388, 390
Ahlefeldt, Carl, værge 298
Akershus, se Christiania
Albrecht, hertug af Bayern 114
Aldenburg, Anton, greve af 375
Allard, Hugo, kobberstikker 98
Allen, E.J.B., eng. historiker 85, 109, 113
almanakken 14, 22, 78, 264, 264, 269, 338, 343f, 382, 399
Altona 201, 328, 336, 388f
Altonaische Relation, avis 355
Amsterdam 105f, 141f, 144, 146, 362, 364-70
Andersen, Bjørn, lensmand i København 119
Andersen, Jens, direktør i det isl. komp. 160
Andersen, Mads, kancellibud 101
Andersen, Rasmus, postmester i København 282f, 303
Andersen, Søren, kancellibud 101
Andersen Fanden, Halvor, billedskærer 308
Andresen, postkontrollør 155
Anstruther, Robert, eng. gesandt 393
Anton Günther, greve af Oldenburg 369, 375
Antwerpen 105f, 144, 364f
Antvorskov 117, 131
arbejdsdeling 57f, 76f, 112, 205, 226, 259, 262, 317, 341
arbejdspenge, se ægtreform
Arup, Erik, historiker 274f
Assens 50f, 102, 117, 126, 133, 135, 182, 199, 203, 257f, 264, 267, 303, 327, 329, 331f, 334, 348, 391, 398
Astrup 270
August, kurfyrste af Sachsen 118, 142f
Averie, Joseph, eng. agent 392
aviser 14, 24f, 32, 33, 44, 149, 158, 217, 276, 314, 324, 354ff, 398
Baden, G.L., historiker 154
Bager, Oluf, købmand i Odense 63
Bang, Gustav, historiker 38
Bang, Jens, købmand i Ålborg 156
Barcelona 104
befolkningsstal 39
befordringstid (jf. rejsehastighed) 42, 101f, 142, 256ff, 269, 325ff, 332f, 338, 341, 384, 386, 398
befordringsvæsen (jf. persontransport) 108, 115ff, 130, 260
Bergamo 104, 110
Bergen 54, 78, 97, 227, 397
Berns, Albert Baltser, købmand i Hamburg 25, 172, 205, 208, 213, 235ff, 237, 238, 243, 275, 280, 283
betaling, se portobestemmelser
bevæbning 31, 59, 85, 95, 98, 105, 106, 388
beværtning af bude 122f
Bielke, Jens, Norges kansler 223
Biermann (v. Ehrenschild), Conrad, statssekretær 395
Bille, Peder, lensmand i Roskilde 120
biposter, biruter 171, 263, 267, 272, 298, 326, 341, 342-49, 381
Bircherød, Jens, biskop 33, 45, 84, 302, 314, 355f, 388, 398
von den Birghden, Johann, postmester i Frankfurt 114, 147, 147, 206
Birkeland, Michael, norsk historiker 219
Bogense 81, 135, 182, 344f, 347ff, 354
Bohus len 173, 224ff, 262
Bolt, Mathias, borgmester i Middelfart 348
Bolt, Søren, postmester i Odense 329, 355, 391
bomme og porte 42ff, 47, 327
Bording, Anders, avisudgiver 355
Bornholm 16, 36, 80, 97, 182, 183
Braem, Johan, postforvalter 160, 167f, 186ff, 190, 195f, 197, 198f, 201f, 204, 204, 208, 215, 235, 238, 316, 357, 363
Bramdrup 230, 270, 273f
Brandenburg (jf. Preussen) 114, 144, 283, 365ff, 371
Brandt, Peter, overrentemester 290
Braun & Hogenberg, atlasudgiver 80, 141, 252
Bremen 63f, 99, 144, 281, 365, 368f
Bremer, Henrich, borger i Hamburg, sen. Lübeck 369, 374
Breuer, J.G., medaljør, overpostmester 379
»brevavis« 32, 355f
brevdragere, brevhærere og brevvisere 59, 78, 82f, 89f, 148, 399
breve 10, 14, 15ff, 20f, 29ff, 107, 231, 313f, 318f, 399, 401
brevglatter 20, 23
brevpåskrift 18, 85, 102, 172, 185, 202f, 315f, 321, 362, 384
brevstørrelse 20, 28, 175, 311ff, 322, 400
brevåbning 24, 56, 304, 318, 322, 354, 391ff
Brun, Ahrendt, postmester 355
Bruun, Chr., historiker 396
Bruxelles 106, 110f, 113, 115
Brückmans, Moritz, postmester i Glückstadt 235f
Brüning, Heinrich, postmester i Lübeck 373
Brömsebro 16f, 212, 224, 385f
Brøndum 232, 270
budhoteller 104
budkurser 57, 64, 105, 142, 144ff, 156, 174, 364f, 377ff

- budlønninger, se dagløn
 budordning, Frederik 2.s 91ff, 93, 98f, 105, 112, 119, 128
 budorganisationer 57, 59, 83, 103ff, 144ff, 152f
 budstikke 54f, 116
 Bugenhagen, Johann, tysk reformator 32
 Burmeister, Ditmer, fuldmægtig 282, 287
 bylov, Christian 2.s 88, 89f, 105, 115, 123
 bysvende 82
 hærepenge 351
 Bæcker v. Delden, Johan og Jørgen, silkefabrikanter 160
 Børsen 97, 100, 153, 156f, 157, 169ff, 218, 297
 børser 106, 144, 368
 børstfærge 360f
 Børup 264
 bøsseskytter, se skytter
 hådsmandsskat 185f, 213
 Bågå 328

 Carl, Thomas Iversen, postmester mv. i Assens 334
 Carlsen, Peter, direktør i det isl. komp. 160
 Carstensen, Jacob, kancellibud 101
 Christensdatter, Elisabeth, Odense 399
 Christensen, Claus, kommissarieskriver 216
 Christensen, Knud 26
 Christensen, Søren, ligger 98
 Christensen, William, historiker 87
 Christian 2., konge 1513-23 30f, 87, 88, 89f, 95, 105, 109, 115f, 123ff, 153, 278
 Christian 3., konge 1536-59 32, 46, 58, 91, 117, 118, 142
 Christian 4., konge 1588-1648 17f, 20, 23, 24f, 29, 32, 41, 47, 48, 53, 60, 62, 63f, 65, 66, 68, 73, 79, 91, 94, 96ff, 122, 127, 129, 130ff, 137, 139f, 143, 146ff, 152-60, 161, 164, 165, 169, 172, 174ff, 178, 179, 183, 185, 187, 189, 190, 196, 197, 198f, 201, 201f, 206, 209, 210, 212f, 218, 223, 225, 227f, 235f, 237, 238, 274f, 278, 282, 286, 287, 292, 303, 309, 315, 352, 357, 359f, 362f, 382, 392ff
 Christian 5., konge 1670-99 46ff, 50, 52, 52, 55, 262, 277, 284f, 290ff, 294, 295, 321, 336, 369, 375, 375, 377, 387, 391, 393
 Christian (5.), prins 129, 177, 178, 181, 193, 211, 236, 256, 349, 350
 Christian Albrecht, gottorpsk hertug 1659-94 377, 379
 Christiania (Oslo) 116, 223ff, 239, 260f, 261, 387, 395
 Christianopol 16f, 76, 172f, 182, 211, 263f, 267, 312
 Christianstad 71, 172, 176, 182, 264, 267, 394
 Christine, dronning 87
 Christoffersen, Jens, Køge 83
 Christoffersen, Moritz, kancellibud 101, 166, 183, 191f, 194f
 Claudi »Enspender« 94
 Clausdatter, Kirsten, Odense 400
 Clausen, Claus, postbud 199
 le Coffre, Benoît, maler 299
 Colding, Anders 31
 Crappé, Roland, forvalter i det ostind. komp. 160

 dagløn (jf. postv. lønninger) 39, 94, 98, 101, 132, 199, 310, 313, 347f, 361, 383
 Dalum kloster 132, 175
 Danielsen, Jørgen, postforvalter 160, 167f, 176, 183, 187f, 195
 Danneschiold, postjagt 327
 Danneskiold-Samsøe, Christian og Frederik, grever 291
 Dannevirke 203
 van Dans, Dirch 19, 142f
 Danske Kancelli 15, 17, 29, 91, 99ff, 100, 117, 137, 139, 144, 166, 181, 190, 209f, 263, 275, 295f, 297
 Danske Mercurius, *Den*, avis 355
 David og Baiseba 358
 degne som brevberere 84f, 88f, 349
 Delmenhorst 369, 375
 Diderik kældersvend, værtshusholder i Helsingør 122
 diplomati 94, 106f, 142f, 293, 382ff
 diæter 90ff, 97, 101, 128, 199, 209, 226, 383
 dobbelte breve 175, 313

 Domiansen, Jørgen, postmester i Roskilde 257
 Dreier, postjagt 327
 Dreier, Henrik, enspænder 95
 Duncker, Albrecht, postbud 268f
 Duncker, Jesper, postbud 202, 204, 238, 254f, 268, 272, 273
 Dureel, Magnus, sv. resident 233
 Duvall, Gustav, sv. resident 60
 Dyre, Henrik, postbud 269
 Dyre, Marcus, postbud til Stockholm 383f
 Dürer, Albrecht, maler 95
 Dysseidorff, Gert, informator 290
 døde breve 23ff, 318, 352
 van der Daa, Laurits, bud 116f

 Ebeltoft 182, 215, 345
 Eckernförde 380f
 Eckert, Hans, kancellibud 101
 Edvardsen Friis, P., forfatter 183
 efterkrav 315, 317f, 352, 362, 366
 efterretningssvæsen (jf. aviser) 32, 111, 141, 141, 147f, 245, 256, 320, 355f, 392ff
 Eggers, Johan, postmester i Holbæk 343
 von der Eichen, Martin, fuldmægtig 282
 ekstrapost 59, 239, 253
 Elboherred 264
 Elers, Georg, borgmester i Itzehoe 117, 118
 Elizabeth, eng. dronning 109
 Elmshorn 388, 390
 eneret 57, 59f, 74f, 104, 152, 176, 246, 252, 293, 318, 319, 323, 336, 340
 von Engberg, Anders, postdirektør, landsdommer 293, 337, 343f, 349f, 374, 379
 Engelholm 173, 182
 enkelte breve 175, 313f
 enspændere 92, 94ff, 99, 139 142, 146, 190f, 256
 Erlund, Christian, postkontrollør 304, 323, 331, 333, 355, 373, 396
 Ernst August, guvernør 381
 Esmitt, Juan, spansk indvandrør 236
 Ettersen, Johan, postforvalter 167f
 Eutin 374, 380

- faktorer 141ff, 147, 156, 200, 362f
 Falkenberg 173, 182
 felleis (jf. postsæk) 308, 325f, 352, 387, 389, 392
 Filip, Pfalzgreve 273
 Filip, statholder i Nederlandene 110
 Fischer, David, postmester i Helsingør 374
 Fladstrand (Frederikshavn) 345
 Fleming, Claes, sv. rigsråd 220f, 221
 Flensborg 29, 69, 72f, 171, 203, 237f, 251, 255, 258, 267, 270, 310, 312, 331f, 337, 349, 352, 377, 379ff, 398
 flyveblade 22, 31ff, 32f, 44, 78
 fodbude 72ff, 92, 94, 99, 128f, 137, 153, 166, 197, 210, 274, 329, 338, 340, 343f, 347, 356
 Foldingbro 174
 forordningen af 1624 23f, 30f, 60, 63f, 68, 74ff, 137, 154, 159, 164, 165, 169ff, 184, 197, 212, 223, 231, 262, 274, 312ff, 359, 362, 366, 390, 392
 forordningen af 1653 261ff, 269, 296, 312ff, 317, 335, 338, 342ff, 353, 363ff, 390
 forordningen af 1694 278, 296, 296ff, 302, 311, 313f, 317, 322, 328f, 335f, 338, 340, 342f, 345, 346, 347, 352, 354, 364, 369f, 374, 381, 390
 forordninger 30, 30, 33, 64f, 65, 83, 227
 forpagtning 167, 243, 255, 288, 290, 292ff, 337
 forsinkelser 56f, 210, 269, 333, 397ff
Fortun, postjagt 327
 Frands »postdreng« i Haderslev 351
 Frandsen, K.-E., historiker 133
 Frandsen, Niels, postmester i København 170
 Frankfurt am Main 32, 112, 114, 147, 206, 363ff
 Frans 2., fransk konge 108
 Fredericia (Frederiksodde) 264, 277, 285, 338, 344, 348
 Frederik 1., konge 1523-33 90f, 143
 Frederik 2., konge 1559-88 91, 93, 96f, 98, 99, 102, 105, 112, 119, 123, 125, 127f, 142, 256
 Frederik 3., konge 1648-70 31, 60, 63, 216, 234, 237f, 240, 244, 245, 247, 249, 254, 259, 262f, 270, 280, 320, 353, 355, 360, 397
 Frederik 4., konge 1699-1730 298f, 301, 306, 308, 309, 324, 372f, 381
 Frederiksborg 20, 23, 82, 119, 124, 128, 345
 Frederikshavn, se Fladstrand
 Friedrich Wilhelm, kurfyrste af Brandenburg 365
 Friedrichstadt 379f
 Friis, Albert, byfoged i Bogense 345, 347
 Friis, Christen, til Kragerup, kansler 16, 30, 64, 65, 66, 67, 69-78, 84, 133-37, 139, 149, 151ff, 176, 179, 183, 187f, 189, 190, 191, 196, 210, 221, 228, 251, 275, 303, 309, 311ff, 316, 390
 Fritzsch, C., kobberstikker 380
 From, Hans, kancellibud 166
 Frugtbringende Selskab, Det 240f, 243, 280
 Fuggerne, tysk handelshus 111
 Funhof, Henrik, maler 145
 Funk, Sebastian, kobberstikker 147
 fyr 327f, 333
 færgeri, færgersteder (jf. Storebælt) 51, 56, 72ff, 136, 171, 173, 177f, 203, 246, 252, 258, 260, 264, 326ff, 330, 333, 337, 348, 350, 360f
 Fåborg 182, 345
 Gabel, Christoffer, kammerskriver 247, 250, 255, 281
 Galt, Peder, agent i Stockholm 382
 Gedser 72, 96
 van Geelkerck, Isaac, norsk generalpostmester 261
 de Geer, Louis, nederl. købmand 141
 generalpas 199, 268, 273
 Generalpostamtet 246, 260, 295, 298, 305f, 331, 396
 generalpostkontor 303f, 318, 338
 generalpostmester 226f, 246, 249f, 260, 274, 283, 288, 298
 Gerbrand, Dietrich, stadspostmester 235, 283, 364
 Gersdorff, Joachim, rigshofmester 247, 250, 268, 280
 Giedde, Frederik Eiler, direktør 305
 Giese, Christoph Joachim, overpostdirektør 302, 304, 314, 356, 398
 Gijsbrechts, Cornelis, maler 14, 23
 Gisselfeld gods 298, 300ff
 Gisze, Georg, købmand i London 107
 Gjorslev 83
 Glad, Søren, enspænder 96
 Glückstadt 29, 160, 198-209, 201, 203, 211, 235ff, 237, 238, 250f, 268, 316, 349, 357, 363, 379, 381f
 godsfordenselser 175f, 204, 254f, 255, 314, 335f
 Gottorp, se Slesvig
 Grenå 182, 215, 345
 Griffenfeld, Peder Schumacher, rigskansler 262, 281, 353
 von Gronsfeld, Jost Maximilian, tysk feltmarskal 366ff
 Grundtvig, Johan, historiker 96
 Grønvold, P., tegner 361
 Gustav Adolf, sv. konge 31, 147ff, 206, 221, 392
 Gyldenløve, Christian, generalpostmester 278, 289, 289-95, 298, 300, 300f, 305f, 319, 328, 331, 336f, 340, 342, 347, 353, 371
 Gyldenløve, Ulrik Christian, norsk generalpostmester 289, 387
 Gyldenløve, Ulrik Frederik, statholder 289ff, 294, 301, 375
 Gyldenstjerne, Mogens, statholder i København 91f, 99, 102, 141
 gæstgiverier 51f, 221f, 295, 334f
 Gøde, Henrik, bogtrykker 31
 Göteborg 142, 220f, 386, 394
 Gaade 264
 Haag 281f, 363
 Hackelverk, Øsel 182
 Haderslev 79, 98, 117, 130, 171, 198f, 203, 214, 217, 228, 229, 230ff, 235, 237f, 251, 263f, 267, 270, 274, 277, 285f, 310, 313f, 321, 331ff, 337, 340ff, 348, 351, 353, 398
 Haelweg, A., kobberstikker 393
 Halding, Bente, historiker 384
 Halmstad 71, 120, 127, 136, 173, 182, 386, 394

- Hals 345
- Hamburg 44, 63f, 69, 73, 76f, 105, 106, 114, 137, 139, 144ff, 145, 147, 148ff, 156, 165, 171f, 175, 179f, 198, 200, 201, 204ff, 206, 208, 211, 214, 217, 222, 230, 235ff, 243, 247, 250, 252, 254, 256ff, 267, 271f, 273, 280ff, 304, 312ff, 317, 322, 325, 328f, 331ff, 341, 343, 349, 352, 354f, 362f, 366, 367, 368ff, 376f, 379, 381, 382, 384f, 387ff, 392f, 395f, 398
- hamburgske stadsbude 105f, 143f, 145, 146f, 150ff, 172, 198, 200, 235, 283, 363ff, 371ff, 377, 378, 382
- Hammer, postmester i Slesvig 332
- handelskorrespondance 63, 80, 104f, 115, 155ff, 200f, 204, 245, 256, 321ff
- Hanerau, gods i Holsten 282, 288
- Hans, konge 1481-1513 87
- Hans Jørgen, postbud 345
- Hans »tusindskælm«, postrøver 389
- Hansen, Christen, kancellibud 101
- Hansen, Christian, postbud 202ff, 203, 238, 357
- Hansen, Heinrich, maler 53
- Hansen, Jacob, borgmester i Helsingør 82
- Hansen, Jens, vognmand i Køge 128
- Hansen, Jeremias, lensskriver på Koldinghus 193
- Hansen, Jørgen, guldsmed i København 357, 359
- Hansen, Niels, postillon 257
- Hansen, Peder, postbud 196, 218
- hansestæderne 105, 376
- Hasseris 230
- Hedensted 270
- Heide 379
- Heimbach, Wolfgang, maler 10, 157, 401
- Heins, Albrecht, stempelpapirforvalter 282
- Heldvad, Niels, præst 22f, 22, 26, 27, 37
- Hellerig, Claus, postmester i Glückstadt 379
- Helsingborg 69, 71, 87, 136, 141, 173, 182, 264, 267, 386, 394
- Helsingør 31, 39, 71, 76, 82, 119, 122, 124, 141, 141, 147ff, 160, 165, 173f, 182ff, 185, 193, 206, 251, 255, 257, 263f, 267, 304, 313, 315, 318, 324, 328, 329, 331, 338, 340f, 345, 350, 352, 374, 386, 394
- Helverskov, Chr. Herman, landsdommer 324, 328f, 357
- Herlufsholm birk 84
- Herningholm gods 79, 81
- hertugdømmerne 117, 139, 201, 237, 296, 341, 376-82, 378f, 382, 388
- Hess, Marcus, købmand i København 63
- Hinckemae, Meinert, enspænder 94
- Hjørring 182, 215f, 345
- Hobro 182, 215, 345
- Hock, Jørgen, tolder i Svendborg 23
- hofklædning 90, 94, 98, 101, 357
- Hohenwestedt 203
- Holbein den yngre, Hans, maler 107, 109, 111
- Holberg, Ludvig, digter, historiker 274, 276, 399
- Holbæk 72, 77, 174, 182, 343
- holdsvogne 126, 130, 132f, 136, 192, 197
- Holm, Edvard, historiker 320
- Holm, Teodor, sv. posthistoriker 208
- Holst, Herman, tolder 185
- Holstebro 182, 215, 232, 277, 286, 342, 344f
- Horn, Gustaf, sv. øverstbefalende 212
- Horsens 72f, 81, 174, 182, 215, 267, 277, 340, 345
- Horstman, C. Lorenz, postbud 208, 238
- hovedruten 171f, 200ff, 235ff, 271, 278, 317, 325-37, 342, 374, 381, 398
- hoveri, se ægt
- Huitfeldt, Poul, lensmand i Halmstad 120
- Hundige 192, 268
- Hundshoved 41
- Husum 379f
- Hyllerslev 232
- von Höfften, Bernhard, postmester i Oldenburg 369
- von Höfften, Magnus, postmester i Oldenburg 369
- Høg, Just, norsk vicestatholder 395
- Høg, Ove, agent i Stockholm 382
- Høj, Laurids, byfoged i Odense 335
- Højen 230, 273
- Højris, gods på Mors 282, 279, 288
- Immervad kro 203
- indenbys brevomdeling 106, 174f, 351
- Innsbruck 110ff, 113
- isbådstransport 327
- Island 29, 56, 157, 160, 167
- Islandsk Kompagni 154, 160, 167, 182, 297
- Itzehoe 117, 171, 203, 236ff, 251, 267, 286, 287, 310, 331, 337, 381, 389
- Iversen, Christoffer, øverste renteskriver 187
- Jacobsen, Elias, postbud 238, 254f
- Jacobsen, Iver, postmester i København 170
- Jakob 1., engelsk konge 109
- Jansen, Salome, g.m. G. Schumacher 353
- Jensen, Jacob, ligger 226f, 261
- Jensen, Jens, fuldmægtig 227
- Jensen, Laurits, postbud 256
- Jensen, Niels, tingrider i Eskildstrup 83
- Jensen, Peder, postbud til Stockholm 384
- Joensen, Niels, kancellibud 101, 190
- Joensen, Poul, borger i Kolding 194
- Josten, Peder, kancellibud 101, 128
- Juel, Erik, landkommissær 228, 233, 313
- Juel, Jens, baron, resident i Stockholm 291, 294, 384
- Juel, Jens, maler 43
- Juel, Jens, statholder i Norge 223
- Juul, Hans, til Stårupgård 25
- Jäger, postmester i Itzehoe 389
- Jægeren, postjagt 327
- Jørgensen, Jørgen, postrytter 43
- Jørgensen, Niels, kancellibud 101, 137
- Jørgensen, Poul Johs., retshistoriker 30

- Kalmus, Ludwig, tysk posthistoriker 57f, 259, 276
- Kalundborg 72f, 76, 101, 126, 174, 182, 218, 263, 342f
- Kalundborg, Thomas Christensen, kancellibud 101, 128, 166, 183, 191f, 195f, 218
- kancellibude 87f, 90f, 94, 99ff, 129, 135, 137, 139, 153, 166, 180, 190, 194, 196f, 211, 218f, 237, 243, 263, 268, 356
- Kansler, Jens Nielsen, postbud 18, 199, 209
- Karise 43, 268
- Karl 5., tysk kejser 111f, 144
- Karl 9., fransk konge 108
- Karl 9., sv. konge 31
- Karl 11., sv. konge 324
- Karl Gustav, sv. konge 271
- karte 24, 204, 205, 316, 318f, 325, 352, 389
- kaution 104, 169, 352f
- Kerteminde 36, 38, 136, 182, 345
- Kiel 238, 374ff, 379-82, 392
- Kilian, Lukas, kobberstikker 114
Kjøbenhavnke Post-Rytter, Den, avis 44, 355
- Klauman, Verner, postforvalter 158, 160, 167f, 187
- Klingenberg, Andreas Jørgensen, norsk postmester i København 228, 261
- Klingenberg, Paul (von), generalpostmester 25, 235, 238ff, 242, 243, 244, 245ff, 248, 249-64, 279, 268-88, 289, 291ff, 295, 306, 310, 312, 314, 317, 320, 327f, 331, 340ff, 353, 360, 364-69, 373f, 385, 390, 392, 394f, 397, 399
- Klingenberg, Paul d.y. 285, 288
- Klingenberg, Wederkind, rådmand i Lübeck 280
- klipper 117ff
- Klüwer, Heinrich, postillon 388f
- Klædekompaniet 154, 160, 167, 182
- Klöcker, Diedrich, postmester 238
- Knud vognmand, Køge 192
- Knudsen, Peder, »postmester« i Maribo 338
- Knuth, Eggert Christopher, etatsråd 290
- Kolding 68, 73f, 76f, 117, 129, 169ff, 174, 176f, 179, 181f, 193ff, 198, 203, 209, 214f, 230, 264, 267, 270, 277, 286, 305, 313, 315f, 338, 340f, 344, 348
- Kolding, Peder, postmester i København 166, 170
- kompagnier 63, 154, 157ff, 167f, 180, 184
- Kongens eget kammer 29
- kongeveje 40, 42, 48
- Kongsbak 182, 386
- kontrakter, kontrahenter 303, 326f, 330, 331f, 337f, 340f, 344f, 357ff
- konvolut, kuvert 22, 28, 30, 314, 322f, 354
- Køpenhagener Post-Reuter, avis* 44
- Korsør 34, 48, 72, 117, 125, 171, 182, 183, 203, 239, 251, 257f, 267, 275, 313, 326f, 331f, 349, 360f
- Krabbe, Erik, landsdommer 21
- Kradtzbørste, Hans 48
- Krag, Dorothea, generalpostmester 25, 291f, 294, 299, 297-305, 318-26, 329, 333, 336f, 340, 342, 344f, 347f, 370, 372, 381f
- Krag, Elisabeth 15f, 17, 18f, 20f, 22, 25, 35, 211
- Krag, Erik, øverste sekretær 250
- Krag, Kjeld, sekretær 16ff, 21, 22f, 25, 211
- Krag, Mogens, officer 19, 25, 35, 142
- Krag, Niels, lensmand 15, 19
- Krag, Otte, øverste sekretær i Danske Kancelli 15ff, 17, 18f, 21, 22f, 25, 28, 35, 53, 53, 270
- Kragerup gods 65, 303
- Kristina, sv. dronning 220
- Krummel, Jasper, borger i Hamburg 389
- Kruse, Edvard, toldforpagter 294
- Kuhlmann, Markus, tolder og postmester i Korsør 257
- kurerere 94, 95, 107ff, 119, 142ff, 256, 285, 340, 384, 394
- Kvorning 230
- København 15, 18f, 22, 24, 30, 32, 34, 36, 39, 43f, 48, 64, 69, 71ff, 79f, 80, 82f, 85f, 91, 98, 100, 101, 115, 118f, 123f, 127f, 130ff, 141, 146, 150f, 153f, 156ff, 160, 161, 165ff, 176, 182, 184, 186, 192f, 197f, 200, 203f, 206, 209, 211, 214, 223, 225ff, 230, 235ff, 241, 251, 254, 256ff, 262ff, 267ff, 271f, 273, 282f, 295, 297, 300, 303ff, 312, 315f, 325, 331ff, 338, 341, 343ff, 352, 369, 382, 388f, 397f
- købmandsbude 103ff, 141, 144ff, 208
- købmænd, de fire 74, 154ff, 165, 167f, 179f, 197, 292, 356
- Køge 82, 101, 119, 124, 126, 128, 174, 181ff, 188, 191ff, 196, 199, 218, 256, 267ff, 337f, 343f, 394
- Køge, Jens Nielsen, postbud 218, 357
- Köhnman, Johan, postmester i Glückstadt 379
- Köln 104, 106, 112, 114, 141, 144, 147, 363ff
- Kaas, Mogens, rigsråd 15
- Lagingk, Henrik, hamburgsk bud 143
- Lampe, Mads, købmand i København 63
- landkommissærer 212f, 215ff, 234, 275, 313
- Landskrone 69, 71, 76, 141, 182, 264, 267
- landstingsridere 83f, 349ff
- Lange, Gunde, lensmand i Kolding 193
- Langeland 48, 183, 345, 349
- Langskov 271
- Larsen, Jørgen, bonde af Store Ladager 192
- Lassen, Aksel, historiker 274
- Lassen, Jens, statsleverandør 287
- Lauridsen, John T., historiker 261
- Lauridsen, Morten, kancellibud 101, 166, 195
- Lauritsen, Anders, kancellibud 91
- Lauritsen, Ole, postbonde 273
- Lavholm 136, 173, 182
- Leipzig 114, 144, 206, 220, 363, 365, 370
- Lemvig 182, 215, 232
- lensvæsen 82, 87, 89, 119f, 130, 139, 152f, 219
- Lente, Theodor, kammersekretær 250

- Leonora Christina, g.m. Corfitz Ulfeldt 288
- Leopold, Johan Christian, kobberstikker 201
- Lerche, Jacob, postforvalter i København 303ff, 310
- von Levetzow, Hans Frederik, generalmajor 285f, 397
- liggere 94, 97ff, 139, 190f, 224, 226
- Lille Binderup 230
- v. Lilliencroen, gesandt i Wien 384
- logiværter 69, 74, 170, 176f, 231f, 263, 315f
- Lolland 76, 174f, 192, 215, 218, 267f, 272, 334, 337
- London 42, 44, 105, 107, 109, 141, 365
- Lorck, Thomas, borgmester i København 160
- Lorentzen, Knud, postbud 239, 251
- Ludvig 11., fransk konge 108
- Lund 67f, 71, 76, 83, 85, 89, 172, 182, 264, 267, 385, 394
- Lund, Chr. Hansen, professor ved gymnasiet i Odense 399
- Lundbye, J.Th., maler 42, 52
- Lübeck 73, 89, 97, 105, 144, 146, 155f, 280, 312, 334, 365f, 370, 372, 373-76, 377, 379ff, 382, 392
- Lüders, Johan Baptista, postmester i Hamburg 283, 371f, 377
- Lütken, André, udgiver 155
- læsefærdighed 34ff, 127, 129
- Læse 80, 345
- løb 81f, 84, 86
- løbere 81, 89
- lønninger i postv., se postv., jf. også dagløn
- Madsen, Hans, vognmand i Nyborg 391
- Madsen, Jens, biskop 36, 38
- Madsen, Niels, kancellibud 101, 166
- Madsen, Niels, postillon 391
- Magdalene Sibylla, prinsesse 178
- Magnus 6. Lagabøte, no. konge 55
- Magnus, Olaus, forfatter 36, 54
- Major, J.D., læge, rejsende 48
- Malmø 24, 68f, 71, 76, 84, 115, 141, 160, 172, 177, 182, 264, 267, 272, 315
- van Mander, Karel, maler 178, 225, 279
- Mandsen, Peder, postbud 195
- Mariager 15, 182, 215, 345
- Maribo 69, 72, 76, 83f, 174f, 182, 267, 338
- Marie af Burgund, tysk kejserinde 110
- Markaryd, sv. grænseby 148, 151, 165, 220
- Marselis & Berns, handelshus i Hamburg 19, 235, 237, 240, 243, 254, 287f
- Marselis, Gabriel, norsk generalpostdirektør 262
- Marselis, Selio, norsk generalpostmester 233, 239, 260ff, 261, 280f
- Martzan, Melchior, bogtrykker 33
- Masius, H.G., hofprædikant 300
- Matthias, tysk kejser 112
- Maximilian 1., tysk kejser 110f, 117
- Meldorf 379
- Merian, Mathias, kobberstikker 372
- messenger 255, 334ff, 356
- Meulengracht, Lorens, silkefabrikant 160
- Michelsen, Mathias, fuldmægtig 227f
- Middelfart 43, 69, 72, 76f, 117, 120, 126, 131, 135, 171, 173, 182, 198, 264, 344, 347ff
- Mikkelsen, Hans, borgmester i Malmø 115
- Mikkelsen, Jakob, forvalter i det ostind. komp. 160
- Mikkelsen, Jens, vognmand i Køge 128
- Milano 103, 110f, 113, 114
- milepæle 48, 50, 52
- Mileß, Franz Joachim, postmester i Slesvig 379
- Minden, Diderich von, postbud til Stockholm 384
- »missiver« 28, 30, 68, 73f, 137
- Molesworth, Robert, eng. gesandt 34, 388
- Moltke, Caspar Gottlob, direktionsmedlem 303, 305
- Moltke, Joachim, bogfører 33
- Mores, Jacob og Hans, danske faktorer i Hamburg 147, 172
- Morian, Henrik, norsk generalpostmester 226f, 233, 261
- Morsing, Peder, bogtrykker 276, 355
- Mortensen, Laurits, postbud 195f
- Moth, Matthias, postdirektør mv. 290, 294, 293-98, 297, 306, 317, 320, 322, 329, 335, 342, 345, 352, 370, 374, 376f, 381, 392
- Moth, Sophie Amalie, grevinde af Samsø 290
- Muiltjes, Adriaen, maler 350
- Mule, Rasmus, postmester i Køge 338
- Munk, Kirsten 48, 64
- Munk, Magdalene 79
- Müller, Heinrich, postbud 202, 204
- Müller, Henrik, kammerskriver, tolder etc. 27, 188, 209, 281, 287, 287
- Møller, A., købmand og stadspostmester i Hamburg 372
- Møn 132, 272, 345
- møntforhold 35, 35, 92, 118, 204, 210, 310, 316, 332, 336
- Mørch, Mads, huslærer i Odense 399f
- Nakskov 72, 76, 174, 182, 263, 267f, 338, 346
- Nansen, Hans, direktør i det isl. komp. 53, 160
- Navntoft 230
- Nebel 270
- Neder Hornbæk 271
- Neumünster 381
- Neustadt 380
- Nibe 82
- Nielsen, Jacob, Kolding 193
- Nielsen, Jens, bonde af Hundige 192
- Nielsen, Jep, bonde i Kærgård 81
- Nieman, Chr., postbud i Sønderborg 377
- Nold, Urban, enspænder 96
- Nordischer Mercurius, hamburgsk avis 354
- norsk post 55, 78, 139, 173, 219, 222-28, 239, 245f, 260ff, 271, 289, 296, 303, 375, 385ff, 397
- Ny Affviser, avis 276, 355

- Nyborg 15, 43ff, 48, 72, 74, 102, 117, 135, 171, 182, 203, 239, 257f, 267, 275, 303, 326f, 329, 331f, 345, 349, 360f, 391, 398
- Nykøbing F 72, 174, 182, 256, 267, 349, 350, 393
- Nykøbing M 182, 215, 277, 344
- Nykøbing S 182
- Nürnberg 104, 114, 364f, 367, 370
- von Nürnberg, Lauritz, enspænder 96
- Nysted 175, 182, 267
- Næstved 132, 174, 182, 343
- Nørre Snede 41, 72f, 136, 174
- Odense 24, 39, 45, 48, 50, 69, 72, 77, 83ff, 89, 101, 117, 122f, 126, 131f, 135, 165, 171, 175, 179, 181f, 190, 196f, 203, 218, 257, 267, 285, 303, 319, 329, 330, 331f, 335, 345, 347f, 351f, 354ff, 391f, 398f
- van Oesede, Gert, postmester i København 170, 188, 195, 204, 204f, 218, 246, 282, 316
- van Oesede, Otto, postmester i Odense 257, 332, 354
- Ogier, Charles, fransk ambassade-sekretær 141
- Olafsson, Jon, islandsk bøsseskytte 97
- Oldenburg, by og grevskab 369, 375, 376, 378
- Olsen, Fritz, posthistoriker 68, 154, 155, 172, 255, 274, 306, 323, 337
- Olsen, Jens, Køge 128
- Olsen, Rasmus, posttrytter 50, 326
- Olufsen, Hans, postbud 337f
- Olufsen, Laurits, bonde af Ørsted 192
- omkartering 74, 203, 206, 217, 285, 348
- Ordentliche Zeitungen*, avis 32
- Ordinaire Posttidende*, avis 355
- »ordinansen« af 1624 68, 74, 159, 169, 171ff, 311f, 359, 362
- ordinært postbud 59, 73, 148, 166, 209, 214, 349, 382
- ordonnansryttere 119, 271f, 286
- Ostindisk Kompagni 100, 154, 158, 160, 161, 167, 182, 197, 280
- overpostdirektør 301ff
- Oxenstierna, Axel, sv. rigskansler 147, 220, 234
- von Paar, østrigsk friherre 114
- pakkebefordring 175, 204, 314, 322, 335f
- Paris 19, 25, 44, 80, 108, 141, 240, 365
- Parsberg, Enevold, gehejmeråd 284
- pas 30, 127ff, 129, 132f, 135, 143, 148f, 192f, 196f, 199, 210, 218, 223, 268, 272, 273, 382, 394
- Pauli, Broderus, syndikus i Hamburg 235f
- Paulin, byfoged i Hjørring 345
- Paulli, Daniel, avisudgiver 158
- Pedersen, Hans, bonde af Karlslunde 192
- Pedersen, Hans, oldermand for Køges vognmænd 192
- Pedersen, Hans, postbud til Stockholm 383f
- Pedersen, Hans, posttrytter 44
- Pedersen, Laurits, postbud 195
- Pedersen, Niels, Kolding 129
- von Pentz, Christian, guvernør i Glückstadt 199, 236f, 237
- personbefordring 56, 221, 246, 254, 260, 314, 334f, 340
- pest 150, 270-74, 304f, 338
- Petersen, Hans, postmester i Køge 343
- Pinneberg 236, 252, 331
- Plön 374
- Poppe, Johan Christoph, postforvalter i København 303f, 310, 338
- porto 39f, 56, 179, 231f, 236, 238, 250, 263, 267, 285, 309-24, 344, 347f, 352, 362, 376, 382
- portobestemmelser 23, 68ff, 75, 250, 311-16, 322, 335f, 366, 370f, 373
- portofriheden 135, 180, 199, 246f, 250ff, 261, 302, 320ff, 321, 351, 354
- postbude 18, 25, 31, 44, 58f, 59, 69ff, 135, 165f, 170ff, 187f, 191, 195ff, 217, 226, 235, 246, 252f, 256, 263, 277, 292, 315f, 347f, 352, 356-59, 390
- postbudeskat 154f, 177, 179-86, 192ff, 213-17, 234, 264, 309f, 351
- postbønder 220f, 226ff, 230ff, 262, 270, 386, 397
- postforvaltere 168f, 176ff, 184, 187, 190, 199, 237, 246, 292, 303, 316, 325, 382
- postgaleoth 272, 275, 360
- posthorn 44ff, 52, 53, 104f, 105, 112, 221, 257, 279, 308, 325, 340, 357, 359, 367
- postillon 255, 257, 260, 263, 308, 325ff, 331f, 340ff, 347, 356, 374ff, 382, 394
- postjagt 43, 275, 326f, 360f
- Postjagten*, postjagt 327
- postkoalition, den nordtyske 368, 371
- postkontrollør 304
- postmemorial (jf. postseddel) 325f
- postmesterinstruktioner 292, 297f, 303, 318ff, 322, 352, 356, 370
- postmestre 23, 58, 69, 74, 157, 169ff, 175, 180, 194f, 217, 232ff, 246, 253, 257, 263, 274, 277, 282f, 298, 303, 310, 315ff, 320, 328, 331, 338, 347f, 351-56, 366, 373ff, 382
- postmængde 39f, 204, 285, 310, 318, 321, 323
- postoverskud 179, 210, 238, 245, 274, 284, 288, 293f, 299ff, 304ff, 309f, 317, 323f, 327, 382
- postprotokol 170, 318, 325, 341
- postregale 59f, 109, 114, 323, 373, 376f, 379, 385
- postrider 85f, 332
- postridt 258f, 283, 292, 295, 317, 325ff, 330, 340f, 344f, 382, 386, 398
- postruter 40, 70ff, 75f, 151, 171ff, 200ff, 217, 228ff, 252ff, 256ff, 263ff, 268ff, 277, 296, 325ff, 364ff, 373ff, 381f, 382
- posttrytter (jf. postillon) 43, 44, 45, 64, 146, 324, 327, 349
- postrøveri 95, 388ff
- postseddel 257ff, 258, 273, 325, 327
- postsikkerhed 56f, 95, 106ff, 152, 170, 232, 336, 388ff
- postskilt (budskilt) 45, 104, 106, 143, 148, 150, 357, 359
- postskilt (på posthus) 69, 74, 169f, 176, 231, 252, 359
- postskriver (sekretær) 304, 355f, 371, 396
- poststationer (jf. skiftsteder) 58, 104, 107f, 110, 116, 118ff, 125, 142, 259f
- postsæk (jf. felleis) 33, 44, 58f, 72, 226f, 232f, 257, 304f, 308, 319, 325ff, 330, 338, 361, 374, 391

- posttavle 206, 206, 264, 267, 380, 382, 399
- posttraktater 17, 224, 364, 371, 376, 381, 385ff, 394
- postuniform 44, 292, 329f, 357ff
- postvogne 58, 120, 122f, 130, 382
- postværk 259, 272
- postvæsen 11f, 18, 39f, 55ff, 76f, 106, 108ff, 115, 135, 137f, 152f, 179f, 196f, 201, 202f, 205, 208ff, 212ff, 232f, 245, 256f, 274f, 277f, 292, 305f, 328f, 333, 341ff, 399f
- postvæsenets lønninger 172, 175, 178f, 181, 184f, 195, 202, 217f, 238f, 251, 254, 310, 324, 331, 341f, 344f, 352f, 356, 382
- postægter 131
- Poul »Avisbud«, Sønderborg 377
- Poulsen, Niels, postbud 194f
- Poulsen, Oluf, postbud 165f, 183f, 185, 190, 195
- Poulsen, Søren, færgemand i Nyborg 327
- Povlsen, Hans, rådmand og købmand i Odense 24, 351, 392
- Povlskro 203
- Preetz 374, 380
- Preussen 283, 371ff, 382
- privatbreve 15ff, 27, 35, 81, 84, 111, 197, 231
- propaganda 31, 34, 90, 201, 240f
- Præstø 174, 182, 267
- Pufendorf, Samuel, historiker 361
- Ramsing, H.U., byhistoriker 303
- Randers 39, 73, 76, 174f, 179, 181f, 215, 267, 271, 277, 320f, 340, 345, 351
- Rantzau, Frants, statholder 183, 188
- Rantzau, Henrik, rigsråd 228, 233, 313
- Rantzau, Melchior, diplomat 117, 118
- Rasmus vognmand, Køge 128
- Rasmussen, Jacob, ligger 226f
- Rathlow, ritmester, avislæser 354
- Rawert, O.J., industrihistoriker 154
- Ravnstrup gods 293
- recepisse 144, 175
- Reedtz, Frederik, lensmand i Tryggevælde 83
- Reedtz, Peder, kansler 297
- regaler 59f
- regeringsbude 87, 90ff, 102, 106ff, 116ff, 125, 128f, 139, 152f, 165, 224f
- Reimers, Ewert, postmester 237f, 283, 364, 373
- Reinhardt, A., kobberstikker 300
- Reinholdtsen, Peder, kancellibud 100
- rejsegods 335
- rejschastighed (jf. befordringstid) 41f, 221, 256, 334
- Rendsborg 72f, 117, 171, 199f, 203, 237, 267, 271, 310, 331, 337, 373f, 381f, 388
- rentekammeret 29, 94, 100, 186, 194f, 213, 273, 282
- Resen, Hans Poulsen, biskop 37
- Resens Atlas 100, 141, 173, 297
- residenter 186ff, 195, 204, 287
- Rev, Hans, biskop i Oslo 116
- Reventlow, Ditlev, tysk kansler 235
- Ribe 73, 76, 82, 174, 182, 215ff, 229, 231f, 264, 267, 274, 277, 286, 341f, 356, 382
- Richter, Balthasar, postmester i Tønder 380
- ridebude 90, 92, 94, 116ff, 128
- ridende post (jf. posttrytter) 203, 232, 256f, 277, 285, 343, 373, 385
- Rigaud, Hyacinthe, maler 289
- rigspostvæsen, det kejserlige 110ff, 146f, 206, 220f, 259f, 275, 283, 363ff, 371ff, 377
- Rigsrådet 23, 65f, 67, 131, 133f, 148, 185f, 211f, 215f, 218f, 393, 395
- von Rindschadt, Siegfried, herremand 79, 81
- Ringkøbing 48, 52, 182, 215, 217, 229, 232, 234, 263, 267, 277, 286, 341f, 344f, 382
- Ringsted 34, 69, 83f, 86, 117, 119f, 128, 171, 182, 192, 203, 267, 293, 326, 331, 343f, 398
- Rode, Steffen, købmand i København 160
- Rodsteen, Markor, admiral 275
- Rolandt, Martin, postmester 236
- Rooswijck, Engel, maler 189
- Rosbach, Tobias, postmester i Lübeck 374
- Rosenberg, postmester i Svendborg 345
- Rosenheim, Jens, postdirektør, amtmand 293, 337, 343, 374, 379
- Rosenkrantz, Anne g.m. Otte Krag 15f, 17, 19
- Rosenkrantz, Mogens 35
- Rosenkrantz, Palle, lensmand 22
- Rosenvinge, Jens Mogensen, tolder og borgmester i Helsingør 82, 141
- Roskilde 72, 76f, 82, 89, 116, 119f, 124, 134, 137, 171, 174, 182, 203, 257, 267, 271, 283, 310, 311, 312f, 326, 331f, 343, 345, 350, 398
- Roskilde kro uden for Glostrup, skiftested 325
- Rubin, færgemand 360
- Rudkøbing (jf. Langeland) 83, 182
- Rudolf 2., tysk kejser 112
- Rundeby (Ronneby) 71, 172, 182, 264, 267
- Rungsted kro, skiftested 264, 338, 340
- Rødby 72, 87, 121, 142, 175, 182, 211, 267, 338
- rødt postbud 292, 325, 358f
- røgning af breve 271, 305
- Røjskjær, Jakob, historiker 351
- Rømer, Ole, naturvidenskabsmand 48, 49, 52, 331
- Rønne (jf. Bornholm) 83
- Røver, Matthias, onspænder 96
- Sakskøbing 120, 121, 182, 267
- Samsø 80
- Sandersen, Jacob, kancellibud 100f, 137
- Schauenburgske gård i Hamburg 236f, 252, 364
- Schiller, Benjamin, udgiver 382
- Schlegel, J.F.W., jurist 155
- Schmidt, Gjødert, postmester i Ålborg 274
- Schuldt, Claus, postbud 202, 204, 268f
- Schuldt, Jeremias, postbud 238, 254
- Schumacher (adlet Gyldensparre), Albert, norsk generalpostmester 262, 289
- Schumacher, Gottfried, vinhandler og postmester 217, 228, 231, 251, 353

- Schumacher, Joachim, bogholder i Klædekomp. 160
- Schwanewede, oberst 286
- van Scorel, Jan, maler 38
- Seest 228, 230f, 270, 273f
- Sehested, Christian Thomesen, kansler 190, 247, 250, 251
- Sehested, Hannibal, statholder i Norge 223-28, 225, 233f, 281, 287, 394
- Sehested, Mogens, lensmand i Ribe 275
- Sejrrø 80
- sideruter 171ff, 263f, 278, 317, 337-42
- signalsystemer 53f
- Silkeborg slot 72, 76, 136
- Silkekompagniet 154, 158, 160, 161, 167f, 181f, 282
- Simmershavn 87, 182, 264, 267
- Sittow, Michel, maler 88
- Skagen 182, 215, 321, 345
- Skanderborg 126, 174, 182, 198, 345
- Skanør 182
- skattebegunstigelser 147, 178, 226, 231, 246, 250, 311, 335, 347, 353f
- Skeel, Jørgen, rigsmarsk 193
- skihsløjghed 79f, 105f, 140f, 155f
- skiftsteder 112, 117, 120, 152, 233f, 256, 325ff
- Skive 182, 215, 344
- skolevæsen, se undervisning
- Skovgård, gods ved Vejle 81f
- Skovgård, Hans, øverste sekretær 102
- skrivefærdighed 34, 37ff, 54
- skrivemateriale og -rekvisitter 14, 19ff, 23, 35, 37, 107, 279
- skyds, skydspligt 139, 219ff, 223f, 226
- skytter 94, 97ff
- Skælskør 182, 183, 345
- Skånlund, Matthias, lakaj hos Gyl-denløve 289, 293
- Slagelse 39, 124, 171, 182, 183, 203, 263, 267, 331f, 342f, 345, 359, 398
- slagterbude 105, 112, 114
- Slangerup 124, 182, 345
- Slesvig 89, 91, 117, 171, 267, 331, 358, 377, 379ff, 388
- smakke 360f, 361
- Soesmarke 121
- Sophie Amalie, dronning 247, 254
- van Sorgen, Leonard, sv. resident i Hamburg 141, 147ff, 165, 206
- »sorte kabinetter« 396
- sortering 325
- Sorø 36, 63, 65, 85f, 122, 267, 349
- Sprogø 327
- Stade 199f, 363, 368
- stadsbude (jf. hamburgske s.) 82, 105, 112, 139, 364, 367, 371f, 377
- stadsbudmester 146, 235, 237, 283, 368, 376f, 381f
- stadsbudvæsen 89, 105ff, 115, 144, 146f, 367, 368ff
- stafetkæde 58, 84, 117, 119, 221, 257
- statholderen i København 91, 99, 127, 168, 170, 189
- statskreditorer 281, 286ff
- van Steenwinckel, Antoni, maler 375
- Stegø (jf. Møn) 83, 182, 345
- Stellingen, landsby ved Altona 388f
- Sjærholm len 136, 198
- Stockholm 24, 44, 206, 220f, 222, 224, 369, 382ff, 386
- Stokkemarke 338
- Stolpe, P.M., litteraturhistoriker 155
- Store Heddinge 182
- Storebæltsoverfarten (jf. færgeri) 72, 74, 203, 239, 258, 275, 326f, 331, 360f, 398
- Stubbekøbing 182
- Surbeck, Simon, borgmester i København 160
- Svendborg 23, 48, 87, 136, 182, 304, 345, 349
- svensk post 60, 147ff, 198, 201, 206, 208, 211, 219ff, 224, 236, 245f, 271, 275, 283, 302, 329, 361, 365, 384ff, 395
- Svensson, Anders, sv. agent og told-kommissær i Helsingør 141, 147ff, 165, 206
- Svenstrup 230
- »1711-opgørelsen« 305, 310, 324f, 331ff, 338, 340f, 343ff, 346, 353, 369ff, 376, 381f
- Sæby 182, 215, 345
- Sølvitsborg 172, 182, 264, 267
- Sønderborg 349, 377, 381
- Sønderborg, Peder Clausen, kancel-libud 101, 128
- Sønderup 273
- »Søren Post« 64
- Sørensen, Hans, ligger 97
- Sørensen, Jens, korttegner 48
- Sørensen, Jens, ligger 128
- Sørensen, Jørgen, renteskriver 128
- takster, se porto
- takstregulativer for færgerier, vognmænd etc. 79, 80, 123f, 132, 177, 260, 312, 360
- Taxis, familien 104, 111f, 146
- Taxis, Baptista, tysk generalpostmester 110f
- Taxis, Franz, postmester i Bruxelles 110f, 111, 115
- Taxis, Gabriel, tysk postmester 111
- Taxis, Janetto, »Obriste Postmaister« 110f
- von Taxis, Lamoral, tysk generalpostmester 112, 114, 114, 146, 366
- von Taxis, Leonard, tysk generalpostmester 112
- Terlon, fransk gesandt 395
- Thijssen, Karel, nederlandsk silkevæver 160
- Thisted 182, 215, 277, 282, 324, 344
- Thott, Henrik, lensmand 78, 224, 271
- Thurn og Taxis 114
- Tilly, tysk feltherre 10
- timeseddel, se postseddel
- Timm, Johan, maler 251
- tingridere 83f, 175, 349ff
- tingsvidner 271
- told, toldvæsen 27, 32, 63, 100, 141, 141, 167, 173, 200, 212, 235f, 243, 246, 249, 250, 252, 287, 290, 294, 297
- Tonti, Lorenzo, italiensk finansmand 240
- Torstensson, sv. general 16, 211
- Tribolets stambog 47
- Trolle, Niels, avislæser 354
- Trondhjem 102, 116, 227, 308
- Trudsholm, herregård ved Mariager 15, 22, 25

- Trykkevælde 43, 83, 119, 128, 131, 174f, 192, 268
- »tryksagstakst« 314, 322f, 354
- Tscherning, Paul, generalauditør 31
- Tugt- og Børnehuset 158, 167, 180
- Tuke, Bryan, »Master of the Posts« 109, 109
- Tyske Kancelli 29, 91, 99ff, 100, 139, 166, 190, 235
- tærepenge, se diæter
- Tømmerby 270
- Tønder 379f, 382
- Tønning 139, 377, 379f, 380
- Tåstrup, landsby mellem Roskilde og Ringsted, skiftested 326
- udbringning 351
- Uddevalla 386
- »udkastet« 23, 66-73, 78, 84, 134ff, 154, 228, 311f, 316, 362, 390
- »udlagte« gårde 228-34, 264, 268, 272ff, 278, 337, 338, 344
- udlandspost 19, 140ff, 210, 217, 245, 267, 285, 296, 362ff, 384
- udridere 351
- Ulfeldt, Corfitz, statholder, rigshofmester 18, 32, 175, 188, 189, 190, 199ff, 224f, 247, 363, 394
- Ulfeldt, Eiler, gesandt 195
- Ulfsbäck, »afskeden« af 1580 148, 224, 386
- Ulrika Eleonora, prinsesse 324
- undervisning 15, 34ff
- universitetspostbude 85, 85, 108
- ure 50f, 279, 295
- Wad, G.L., historiker 154, 156
- Wagener, Michael, resident i Lübeck 374ff
- Vaget, Berent, postbud 238, 254f
- Waldburger, Joachim, enspænder 96
- Valencia 104
- Valkendorff, Christoffer, rigshofmester 97
- Walter, Frederik, hofmester 290
- Vamdrup 270
- Varberg 76, 173, 182, 386
- Varde 182, 215ff, 232, 234, 267, 277, 286, 342, 352
- Wechel, Andreas, postmester i Leipzig og Sverige 206, 220f
- Wedderkop, Magnus, gehejmeråd, overpostmester 379, 380
- Wederkinch, Jørgen, købmand i Børgense 347f
- Vejle 72f, 81, 126, 136, 174, 182, 215, 230f, 264, 267, 277, 338, 340f, 352
- vejopmåling 48
- vejvisersten 52
- vejvæsen 30, 34, 40ff, 64f, 269f, 274, 295
- van der Velde, Cornelis, postbud 202, 204
- Velling 264
- Vendsyssel 73, 174f, 277, 344f
- Venezia 103f, 106, 114, 365
- Venninghausen, Johan, postmester i Haderslev 333
- Wentzhardt, Johann, postmester i Hamburg 372f
- Vibe, Peder, resident i Stockholm 383
- Viborg 41, 69, 72f, 76, 83, 136, 151, 174f, 179, 182, 215ff, 230f, 234, 267, 277, 282, 312, 340, 344
- Wiemeyer, Eybert, postbud 238, 255, 255
- Wien 32, 44, 111, 144, 365, 371, 384
- von Vieregg, Claus Henrik, direktør 305
- de Willem, Johan, silkefabrikant 160
- Vind, Iver, øverste sekretær 196, 201, 230
- Winhagen, Johan, stadspostmester i Lübeck 376
- Visby, Gotland 182
- »visse bude« 71, 81, 175, 196, 200
- Wittendorff, Alex, historiker 41
- Viuf 230, 273
- vognmænd, vognmandslav 51, 56, 74, 79, 80, 115f, 123, 123ff, 132f, 135, 153, 171, 176ff, 196f, 203-10, 222, 268, 334, 337
- Wolff, Henrik, hamburgsk bud 144
- Vordingborg 43, 72, 130, 174, 182, 267, 345
- Vrints, rigspostmester i Hamburg 366
- Wuchters, Abraham, maler 287
- Würger, Heinrich, kommissær i Lübeck 373f
- værdibreve 311, 314, 336, 391
- Wøst, Herman, direktør i det isl. komp. 160
- Våbensted 357
- Yde, Rasmus, Køge 83
- Ystad 71, 76, 182, 221, 264, 267
- Zelling, Johan, postbud 338
- ægter (jf. skyds) 79, 81, 86, 125f, 130ff, 219, 268, 270
- ægtreform, Christian 4.s 130-38, 139, 152f, 177, 185, 210, 218f, 224, 228, 278
- Åbenrå 381
- »åbne breve« 28, 30, 30
- Åhus 172, 182
- Ålborg 73, 76, 84, 154f, 174f, 182, 215f, 229, 230f, 263, 267, 274, 277, 285f, 312f, 315f, 324, 340f, 345, 352, 356, 398
- Ålborg, Morten, kancellibud 100, 128
- Århus 31, 72f, 76, 174, 182, 193, 215ff, 231, 267, 277, 313, 340, 345
- Årøund 203, 258, 327, 329, 331, 385

		1506 Første trykte flyveblade
1513- Christian 2		1514 Saxo trykkes i Paris
1523- Frederik 1	1520 Blodbadet i Stockholm	1521 Landloven og Byloven
		1524 Ny Testamente på dansk
		1528 Første danske salmebog
1534- Christian 3	1534- Grevens Fejde	
	1536 Bispernes fængsling	1537 Kirkeordinansen
	1544 Hertugdømmernes deling	
		1550 Christian 3.s bibel
1559- Frederik 2	1559 Ditmarsken erobres	
	1563- Syvårskrigen	1561 Frederik 2.s Søret
	1570 Freden i Stettin	1569 Hans Thomesens salmebog
		1573 Tycho Brahe: De nova stella
	1583 Dansk højhed over Nordhavet	
1588- Christian 4		1584 Første kongevej
	1596 Christian 4. krones	1595 Huitfeldts Danmarks Krønike
	1611- Kalmarkrigen	1605 Tugt- og Børnehuset
	1613 Freden i Knærød	
	1625- Kejserkrigen	1616 Dansk ostindisk Kompagni
	1629 Freden i Lübeck	1624 Postvæsen i Danmark
	1643- Torstenssonkrigen	1634 Det store bilager (bryllup)
1648- Frederik 3	1645 Freden i Brömsebro	1642 Rundetårn indvies
	1657- Krig mod Sverige	1650 Frederiksodde anlægges
	1660 Fred og Enevælde	1652 Første danske vestindiensfarer
1670- Christian 5		1666 Bordings Danske Mercurius
	1675- Skånske krig	1672 St. Thomas annekteres
	1679 Freden i Fontainebleau	1683 Ensartet mål og vægt
1699- Frederik 4		1699 Kingos salmebog
	1700 Kortvarig krig mod Sverige	
	1709- Store nordiske Krig	1711 Kongen overtager Postvæsenet

1505 Første avis i Augsburg	1507 Columbus dør	1507 Amerika får sit navn
1509- Henrik 8. i England		1510 Lommeuret opfindes
1517 Luthers teser	1599 Magellan på jordomrejse	1518 Første brandsprøjte
1521 Rigsdagen i Worms	1521 Mexico erobret	1522 Luthers bibeloversættelse
1529 Tyrkerne standses ved Wien	1531 Børs i Antwerpen	1529 Luthers katekismus
1534 England bryder med Paven		1538 Kaffe til Europa
	1540 Jesuitterordenen	1541 Fransk mænd i Canada
	1545 Sølvminer i Bolivia	
	1553 Søvejen til Archangelsk	1552 Strikkede strømper
1558- Elisabeth 1. i England		
1566 Oprør i Nederlandene	1565 Børs i London	1565 Tobak i Tyskland
		1568 Mercators verdenskort
	1580 Drakes jordomsejling	
1588 Den spanske armada	1584 Virginia grundlægges	1591 Shakespeare: Romeo og Julie
		1592 Galileis termometer
1603- Jakob 1. i England	1602 Hollandsk ostindisk Kompagni	1601 Juletræ i Tyskland
		1608 Kikkerten
		1610 Te til Europa
1618- Trediveårskrigen		
	1620 Mayflower	1626 Peterskirken fuldført
	1632 Maryland anlægges	1633 Galilei afsværger
1643- Ludvig 14. i Frankrig	1642 Richelieu dør	1647 Kvækerne
1648 Westfalske fred		1652 Postkasser i Paris
1653 Cromwell diktator	1652 Kapstaden grundlægges	1657 Penduluret
1660- Karl 2. i England	1664 Colbert ophæver toldgrænser	1661 Breve stemples i Tyskland
		1665 Huygens termometer
	1677 Hollænderne annekterer Java	1675 Integralregning
1683 Tyrkerne standses ved Wien		1682 Versailles
1688 Revolution i England	1688- Peter den Store i Rusland	1691 Pepins dampgryde
1701- Den spanske Arvefølgekrig	1701 Preussen kongerige	
		1709 Første ugeblad i England



Christian 4. oprettede Postvæsenet juleaftensdag 1624. I dette første bind af P&Ts historie fortælles om baggrunden for denne skelsættende begivenhed. Skrivefærdighed såvel som læsekyndighed var blandt forudsætningerne for både privates breve og statsmagtens skriftlige kommunikation med borgerne. Budsystemer eksisterede længe før grundlæggelsen af det offentlige Postvæsen, hvis service vi nu betragter som en selvfølge. Postvæsenet kom siden på private hænder, organiseret og bestyret af en af de mest farverige personer i 1600-tallets Danmark, Paul Klingenberg. Posten gav efterhånden gode indtægter, der senere blev brugt til at forsørge Christian Gyldenløve, en illegitim søn af Christian 5. Gyldenløves enke, Dorothea Krag, blev den første – og hidtil eneste – kvindelige chef for Postvæsenet. I det foreliggende bind føres Postens historie frem til 1711, det år, da Dorothea Krag måtte overlade sin indbringende forretning til Frederik 4.