



# 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

1711-1850





rest of Europe

Beværet og følger hos T. Vaih. i København.  
Sands Mille 11, paa en Grad.

rest of Prussia



Postrytter, dagvogn og fodpost



P&Ts HISTORIE 1711-1850

ANDERS  
MONRAD MØLLER

Postrytter, dagvogn  
og fodpost



© Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, København 1992

Tryk: Special-Trykkeriet Viborg a/s

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

87-89299-38-8 (bd.2)

*Redaktionskomité:*

Generaldirektør Helge Israelsen

Vicegeneraldirektør Arne Nielsen

Vicegeneraldirektør Ib Lønberg

Afdelingschef Christian Kofoed-Enevoldsen

Overpostinspektør K.F. Knudsen

Overpostinspektør P.K. Lund

Telechef H.P. Hansen

Overkontrollør A. Morell Nielsen

*Redaktionsudvalg:*

Overpostinspektør K.F. Knudsen

Overpostinspektør P.K. Lund

Professor, dr.oecon. Hans Chr. Johansen

Museumskonsulent, dr.phil. Anders Monrad Møller

Telegrafinspektør John Hansen

Grafisk tilrettelægning: Jens Lorentzen

Kort og grafik: Johs. Frederiksen

Billedredaktion: Anders Monrad Møller



# Indholdsfortegnelse

Indledning · 9

## Postvæsenet i 1700-tallet

Post, pest og pensioner · 11  
Generalpostmesterskabets overtagelse 11  
Postkassemidler til pensionister 13  
Postvæsenet i enevældens skuffeøkonomi 16

De vigtigste postruter · 21  
Ridende og agende til Hamborg 22  
Vinden var kontrær og postillonen forsinkede sig 27  
Kariol, diligence og andet nyt materiel på Hamborgruten 34  
*Tema: Postjagten Ørnen 40*  
Lollands Agende Postmestere 42  
Helsingør 46  
Jyske ruter 50  
Biposter, sideruter og et postvæsen i konkurrence 52  
*Tema: Postillon i den rette mundering 60*

Befordring over sø og land · 63  
Generalpostamtet og befordringen i hertugdømmerne 63  
Forordning angående befordring for de rejsende 1763 66  
Sejlpaketterne 68  
Postgårde i Danmark 71  
Holstenske vogne og befordringsforordningen af 1804 76

Hertugdømmer, Norge, bilande og udlandet · 83  
Et rutenet i hertugdømmerne 83  
Det norske postvæsen og posten til Norge 88  
Post over grænsen 93  
Bilande og kolonier 96

# I Postens tjeneste

Generalpostamtet · 99

Den første tid som statsinstitution 99

Christian Erlund 103

Direktører i stigende tal 107

Struensees postreform 111

*Tema: Johan Theodor Holmskjold 118*

Postmester i 1700-tallet · 121

Posthuset i København 121

Postmester på deltid 123

Løn, avispenge og andre biindtægter 127

Postmestre omkring århundredskiftet 134

Postkassens fristelser · 139

Kassemangel og misligheder 140

Postmester Gleerup og postmester Top 144

Større kasser, større underslæb 146

# Generalpostkassen

Takster og provenu · 153

At frankere eller sætte i porto 153

Takst for pakker, penge og personer 155

Frem mod betaling pr. mil 157

Brug og misbrug 162

Provenuet 166

*Tema: Avisen i 1700-tallet 168*

Mission, pension og porcelæn · 171

Frederik 4.s postkasselån 171

Pension af Postkassen 174

Postkassepensionsdirektionen af 1786 179

*Tema: Postmesteruniformen 1808 182*

# Et nyt århundrede med ny kommunikation

Den optiske telegraf · 185  
Tre telegrafstationer ved Storebælt 186  
Telegraf under fornyede krigshandlinger 190  
Den permanente Bælttelegraf 1835 194  
Telegrafene, et nyttigt beredskab 198  
*Tema: Telegrafkoder 200*

Dampskib med postsæk · 203  
Engelskmænd i Storebælt 204  
I konkurrence med damppaketter 207  
Dampskibe på de traditionelle færgeoverfarter 210  
Andre færgerier 213  
Vemmenæsfergen 214  
Koster Færgesgård 218

Ekstrapost og dagvogn · 223  
Vognmænd i vanskeligheder 223  
Pakkepost og ekstrapost i 1818 228  
Dagvognene ruller frem 232

Postgangen i Danmark · 241  
Postforbindelserne 1814 og 1848 243  
Fra kuglepost til diligence – hovedruten København-Hamborg 244  
Flere personposter 251  
Brev til Bornholm 256  
Private postbude 258  
Enkemadammerne og fodposten i København 260  
Post på skinner 263

Hertugdømmerne, Norge og udlandet · 267  
Slesvig-Holsten-Lauenborg og kontorerne i Hamborg og Lübeck 267  
Norge – og Sverige 269  
Danmark og det øvrige udland 274  
Bilateralt og – 277  
*Tema: Stempler 278*

# Embedsmænd under den sene enevælde

Generalpostdirektionen · 281

Et navneskifte 281

Direktion og konge 283

Direktion og postembedsmænd 290

*Tema: David Monrad 296*

Postmester, Postfører, Postbud · 299

Hovedstadens postkontorer 299

Postmester – tillige ved Befordringsvæsenet 303

Vant til orden, præcision og al slags strabads 307

*Tema: Postmester Peder Knudsen Limschou 316*

Konstitueret postfører og diligencekonduktør 318

Brev- og pakkepostbude 321

*Tema: Uniformer 1841 326*

Løn og kasse · 329

»Det er en sand uheld i disse pengeløse tider« 330

Postmester v. Platen og pengebrevene 334

Kontrol med kassen 337

På fast løn 340

*Tema: Portillon og posthorn 342*

# Porto og intrader indtil i 800-tallets midte

Takster og politik · 345

Porto og fragt under krig og pengekrise 345

Den dyre porto til debat 350

Den udeblevne reform 357

Misbrug 360

Aviser med Posten 365

Stænderne og den modererede avisporto 367

Postintraderne og pensionsvæsenet · 373

Det klækkelige overskud 373

Særlige formål, fonde og pensionsadministration 377

Et ændret syn på Posten 381

Noter · 386

Kilde- og litteraturfortegnelse · 393

Billedfortegnelse · 397

*Register · 399*

Kort og tabeller · 409

# Indledning

P&Ts historie fra statsovertagelsen i 1711 til tiden omkring 1800-tallets midte er ikke alene beretningen om det veletablerede Postvæsen, der besørgede breve, pakker og personer bragt frem ad landeveje og færgeløb, men *også* om den optiske telegraf, som ikke blot var et kortvarigt fænomen under Napoleonskrigene.

Visse forhold lå fast igennem det meste af perioden. Således opfattelsen af Posten som et kongeligt regale, en indtægtskilde, der kanaliseredes over i en pensionskasse, som også blev administreret af Postvæsenets ledelse. Rutenet og transportmidler var præget af en langsom udvikling, der først for alvor tog fart nogle årtier ind i 1800-tallet. Væsentligst var nok den stigende brug af Postvæsenets ydelser, hvad enten det gjaldt befordringen af breve, aviser, pakker eller – hvad man i vore dage har let ved at glemme – personer. Det betød, at den organisation, som i 1711 kun gav fuldtidsbeskæftigelse til ganske få, små halvandet hundrede år senere begyndte at ligne en moderne etat med talrige medarbejdere, hvoraf mange tilbragte hele deres aktive tid i Postens tjeneste.

Dette bind er disponeret i to dele, hver med tre store afsnit. Først behandles det lange, stille tidsrum fra 1711 til 1808, siden den følgende fyrrårig periode, da så meget nyt dukkede op. Under læsningen vil man ikke alene møde postfolk virksomme i 1700-tallet og i første halvdel af 1800-tallet, men tillige navnet på en historiker, postkontrollør Fritz Olsen, som i 1903 og 1908 udgav sine to grundlæggende bøger om netop denne tid. Det bør ikke give anledning til misforståelse, at Fr. Olsen således er trukket frem, og at denne bog på mange måder er skrevet i dialog – eller ligefrem i et slags stilfærdigt opgør – med en forlængst afdød, som ikke kan tage til genmæle. Af noterne vil dog fremgå, hvor meget også nutidens posthistoriker skylder Fr. Olsen, og det forhold, at hans synspunkter så mange år efter tages op til diskussion, er ret beset den største anerkendelse, man kan give ham. Hvilken historieskriver ville ikke være lykkelig ved forvisningen om, at hans arbejde i den grad måtte tages i betragtning næsten et århundrede efter fremkomsten?



*Kongen sad ikke altid og regerede i Kongens København. Frederik 4. opholdt sig under Den store nordiske Krig hyppigt i Nordtyskland. Da han overtog postvæsenet fra Dorothea Krag, foregik det pr. korrespondance, og få måneder efter udstedelsen af den grundlæggende fundats for anvendelsen af Postens midler kunne han triumferende lade sig overrække nøglerne til staden Stade. Det er næppe foregået helt som gengivet på dette maleri, men billedet illustrerer glimrende kongens optagethed af krigsførelsen, som betød at beslutninger på andre områder i denne tid kunne få et lidt tilfældigt præg.*

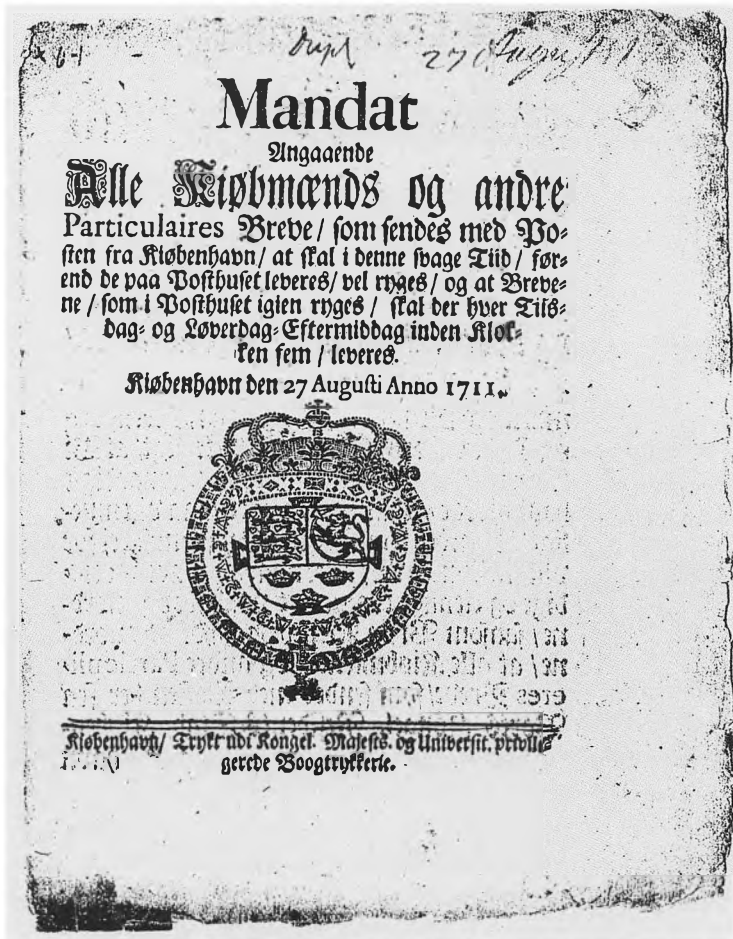
# Postvæsenet i 1700-tallet

## Post, pest og pensioner

Det velfungerende danske Postvæsen, der år efter år gav pæne overskud, var i 1685 af Christian 5. blevet overladt hans illegitime søn, Christian Gyldenløve, til forsørgelse for sig og sine efterkommere. Det var den uægte kongesøn ikke dårligt tjent med, men det skulle vise sig at blive så som så med fornøjelsen for hans efterslægt. I 1699 kom Frederik 4. på tronen, og nok kan blodet have været tykkere end vand, men ikke så meget, at den nye konge undte sin halvbroders spæde børn alt for store, arbejdsfrie indkomster hentet fra postintraderne. Knap var Christian Gyldenløve i 1703 død, før hans enke, Dorothea Krag, af kongen blev »overtalt« til en frivillig afståelse på sine to små sønners vegne. Det skulle dog først være efter otte års forløb, og i den mellemliggende tid bestyrede Dorothea Krag myndigt og bestemt det danske Postvæsen, som det er beskrevet i første bind af P&Ts historie. Den årlige indkomst, der er anslået til den nette sum af ca. 25.000 rigsdaler, var altså for hendes vedkommende ikke så arbejdsfri endda. Postvæsenets første – og hidtil eneste – kvindelige chef havde tydeligt nok sine private økonomiske interesser at pleje, men hun forstod tillige at få forretningen til at køre, bl.a. ved at sikre sig dygtige medarbejdere.

### *Generalpostmesterskabets overtagelse*

Da de otte år var gået, fik Dorothea Krag efter nogen tid tildelt et beløb på 4000 rdl. årligt i pension til børnene samt udbetalt 12.000 rdl., som familien fra gammel tid havde tilgode. Det var som en følge af tidligere aftaler, men ellers må det siges, at overdragelsen kom til at foregå under temmelig forvirrede omstændigheder. I 1709 var Danmark igen blevet involveret i Den store nordiske Krig i et fornyet opgør med arvesfjenden Sverige. Samme



Udtrykket »i denne svage Tiid« var det gængse om den pestepidemi, som hærgede både i Helsingør og København. Man havde en klar opfattelse af, at der var tale om smittespredning, men næppe om dennes art. En af de nytteløse forholdsregler var derfor den påbudte om »rygning« af breve både før og efter indleveringen på Posthuset.

år nærmede pesten sig sydfra, og også i Postvæsenet måtte der tages forholdsregler i forsøget på at værges sig mod den frygtede smitte. Dorothea Krag fik i august 1709 besked på, at breve fra Polen, Preussen og Pommern skulle »berøges« med en eller anden tjenlig røgelse, mens postsække, før de blev lukket til, skulle behandles med malurt eller andre stærkt krydrede urter. Det var sikkert gode husråd mod mangt og meget, men ikke som beskyttelse imod pesten, der snart gjorde sin hærgende entré i Helsingør – søvejen var ikke til at spærre, hverken med malurt eller røgelse. Postgangen mellem denne by og hovedstaden blev derfor i 1711 underlagt særlige regler, så budene fra de to byer ikke kom i direkte berøring med hinanden, og man indstillede for en tid den agende post på ruten til Hamborg – begge dele efter kongelig ordre.<sup>1</sup> Men det nyttede altsammen intet. Pesten kom også til København.



Da skæringsdagen – den 24. september 1711 – oprandt, befandt Frederik 4. sig i sit hovedkvarter ved Stralsund og havde utvivlsomt alt andet end Postvæsenet i tankerne. Der er intet spor af forudgående diskussion eller forberedelse af nogen som helst art, og alt tyder på, at kongen ikke havde haft stunder til at gøre sig klart, hvad han ville stille op med dette overskudsgivende væsen. Betegnende er det, at Frederik 4. greb til en på den tid helt aktuelt betonet anvendelse af pengene, da han fra »Vores hovedkvarter for Stralsund« noget forsinket afsendte tre breve om, hvordan afståelsen af »generalpostmesterskabet« skulle foregå.<sup>2</sup>

Det første brev var naturligvis til Dorothea Krag, mens det andet var til amtmanden over Møn, C.G. Moltke, der hørte til fruens medarbejdere. Han skulle have »indseende med postmestrene« og tillige »føre direktion over Postvæsenet«. Den tredje skrivelse var stilet til geheimeråderne C.H. von Vieregg og F. Gedde – henholdsvis amtmand og admiral – og det var dem, der skulle overtage »generalpostmesterskabet«. Denne noget uklare kompetancefordeling i forhold til C.G. Moltke kom der en del bøvl ud af i den følgende tid. Men én besked fik de alle. Hvad der indkom af penge, skulle, så længe der var smitsom sygdom i København, anvendes til understøttelse af fattige, nødlidende og syge sammesteds. Der lå altså i selve formuleringen en klart udtrykt foreløbighed. Når pestepidemien var overstået, måtte man nødvendigvis finde på noget andet.

Nu blev det ikke til noget med økonomisk hjælp til betrængte og pestsyge københavnere. For på det tidspunkt var der slet ikke penge i kassen. Dorothea Krag havde haft indtægten til og med skæringsdatoen den 24. september, og derefter skulle hun have udbetalt det gamle tilgodehavende på de 12.000 rigsdaler. Det skete på Fandens fødselsdag, den 11. juni 1712, på et tidspunkt, da pesten efterhånden var taget helt af. Så man måtte nu til at lægge mere langsigtede planer for anvendelsen af postkassens midler.<sup>3</sup> Som man vil se af det følgende, var idérigdommen dog fortsat, da det kom til stykket, inspireret af såre aktuelle begivenheder.

### *Postkassemidler til pensionister*

Den 19. juli 1712 er datoen for den grundlæggende bestemmelse for den fremtidige ordning, der kom til at bære titlen »Fundation angående det Kongelige danske Postvæsens indkomsters henlæggelse og perpetuation til det i Ostindien begyndte og til hedningernes omvendelse intenderede gode værk, så og til gamle betjen-

te, nødlidende enker og umyndige fader- og moderløse børn, hvis mænd eller forældre i kongens tjeneste have gjort sig meriterede (fortjente)«. <sup>4</sup>

Til de ovennævnte fromme og sociale formål – og til intet andet – skulle det hele overskud for fremtiden anvendes, og det tænkes iværksat på følgende måde: Halvdelen af overskuddet skulle år for år »udsættes« (sættes på rente), altså lånes ud imod fem procent pro anno mod passende sikkerhed. Og efterhånden som denne grundfond blev større, måtte direktionen også sætte penge i f.eks. adeligt jordegods, hvoraf man forventede at kunne opnå en tilsvarende forrentning.

Af den øvrige halvdel af overskuddet såvel som af renteindtægterne skulle forlods afsættes 2000 rigsdaler til Tranquebarmissionen samt hedninges undervisning og opdragelse sammesteds. Resten, og det måtte forventes at blive langt det største beløb, tænkes efter nærmere regler fordelt til »gamle fast udlevede betjente« og til de nødlidende enker og de umyndige forældreløse.

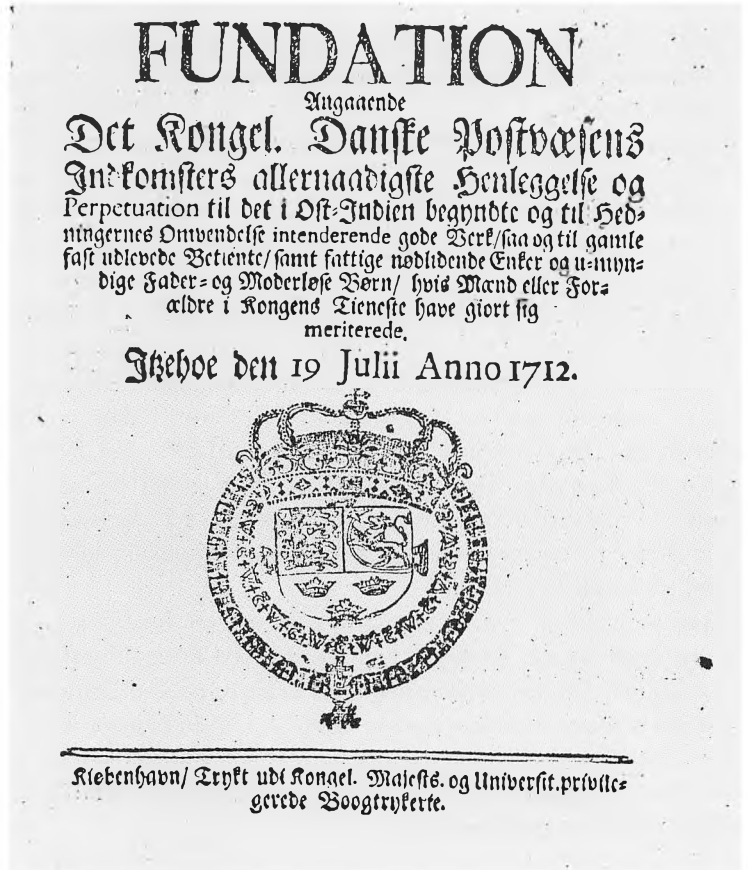
Der var helt klart tale om et trangskriterium, for disse »nådepenge« måtte kun tildeles personer, som kunne godtgøre, at de var fattige, og at de ikke ad anden vej – ved venners bistand eller ved arv – kunne klare deres underhold. Børnene kunne normalt ikke forvente støtte efter det 16. år, og enkeres pension skulle være afhængig af antallet af umyndige børn, hvis forsvarlige undervisning i »gudsfrygt og andre videnskaber« var en selvfølge. Det var direktionens pligt nøje at holde sig underrettet om »pensionærernes« forhold og indberette til Hans Majestæt, når der var pladser ledige.

Fundatsen blev grundlæggende for postkassemidlernes anvendelse i resten af 1700-tallet og første halvdel af det følgende århundrede, selv om det absolut ikke kom til at fungere helt, som det blev bestemt i 1712. For så vidt er den langtrækkende betydning klar nok. Men baggrunden for, at postkassen lige netop skulle anvendes til pensionsformål, var helt oplagt at finde i de aktuelle begivenheder omkring overtagelsestidspunktet.

For det første er det tankevækkende, at et af de få ældre dokumenter, som er bevaret i Generalpostamtets arkiv, er en afskrift af en fundats for en militær enkekasse fra 1707, affattet på tysk. Idéen var, at militærpersoner ved ansættelsen skulle indbetale til denne kasse, for at deres enker kunne være sikrede, i fald de blev ramt af den risiko, der uløseligt var forbundet med ægtemændenes erhverv. Unægtelig en risiko, som efter 1709 var blevet såre aktuel. <sup>5</sup>

Den militære enkekasse hører til de første af sin art, men den fik i øvrigt intet med Postvæsenet at gøre. Ret mange indbetalinger

Som det fremgår af Fundatsen for anvendelsen af Postens overskud, var hedningemissionen først nævnt først, de sociale hjælpeforanstaltninger i hjemlandet fulgte efter – trykt med mindre typer. Balancen blev en anden, da det kom til de økonomiske realiteter. Dateringen fortæller nok en gang om kongens optagethed af begivenhederne sydpå.



kan der under ingen omstændigheder have været tale om i de få år frem til 1712. Så at Frederik 4. ved postpensionskassens etablering tænkte på sine krigsfolk, undrer ikke, og det fremgår tillige helt tydeligt af den første »pensionærliste«, der daterer sig til 26. august 1712.<sup>6</sup> Her er angivet henved 150 personer, som tiltænkes at få del i postpengene, i alt til et beløb af 8977 rdl – man sammenligner uvilkårligt med Dorothea Krags årsindkomst på de 25.000 rdl. Helt som det er opgjort på den foreliggende liste, har udbetalingerne næppe formet sig, for i 1712 blev der efter regnskaberne kun uddelt 6882 rdl, men man får utvivlsomt et godt indtryk af, hvad den enevældige konge havde i tankerne, da fundatsen af 19. juli 1712 blev udformet.<sup>7</sup>

På pensionslisten træffer man forrige staldmester Molcken og forhenværende berider Klopenborg med henholdsvis 200 og 100 rigsdaler om året. En tidligere kongelig lakaj blev betænkt med 20 rdl., mens byfogden i Bogense havde gjort sig fortjent til 100 rdl.

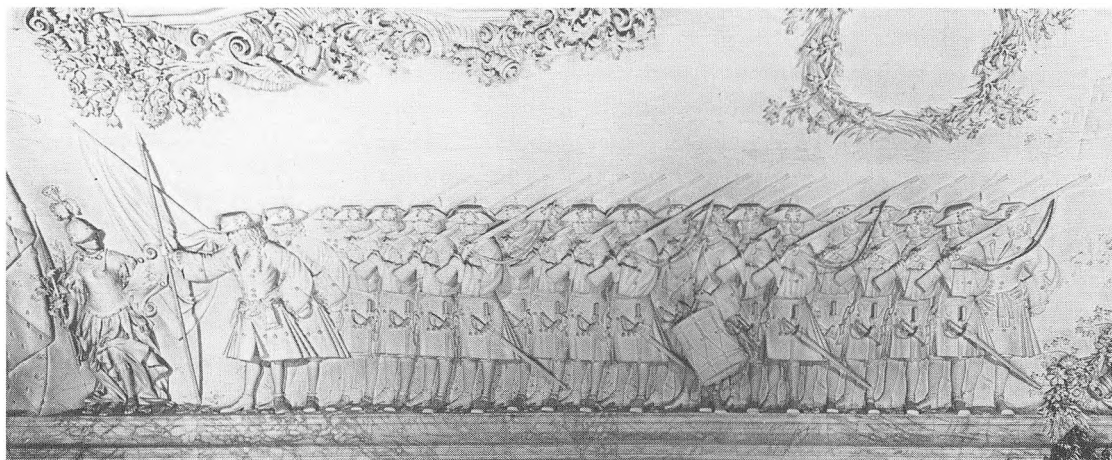
på livstid. Ved siden af disse såre civile – og udlevede? – embedsmænd var der endvidere en hel række enker, eksempelvis efter en landsdommer, en admiral, en ritmester, en major etc. etc. Mere ydmyge bestillinger var også repræsenteret, for der blev foreslået pension til en enke efter en kongelig gartner samt til seks husfolk i Dyrehaven. Men så opregnede i en gruppe for sig stribevis af officerer og officersenker – sidstnævnte havde i mange tilfælde været gift med løjtnanter, og var således enker efter folk, som næppe alle var døde af sygdom eller alder. Helt åbenbart var disse trængende en del af de direkte eller indirekte ofre for krigshandlingerne under Den store nordiske Krig. Og i tilgift rummer fortegnelsen en diversegruppe bestående af 40 afdankede menige og 10 underofficerer fra den kongelige livgarde til hest – alle unavngivne. De skulle hver måned have 2 rigsdaler – dog dobbelt til underofficererne. Den månedlige udbetaling må skyldes, at man ikke har turdet betro denne sidste kategori selv at disponere over pengene i længere tidsrum, for andre pensionister fik deres beløb udbetalt kvartalsvis.<sup>8</sup>

Hvorom alting er. Der er ingen tvivl om, at Frederik 4. fik klaret nogle akutte forsørgelsesproblemer ved hjælp af postkassens midler. Det behov skal nok have vejet tungt ved beslutningen om postoverskuddets stadige strøm over i en pensionskasse. Og i den følgende tid kom nye pensionister til, som det kan ses af kongelige befalinger i hvert enkelt tilfælde. De næste to var karakteristisk nok begge oberstenker.<sup>9</sup>

### *Postvæsenet i enevældens skuffeøkonomi*

Postpensionsvæsenet blev altså til under en krigsøkonomi, hvor midlerne overvejende blev til glæde for krigsinvalidere, krigsenker og disses uforsørgede børn – efter at der forlods var taget skyldigt hensyn til missionærerne og deres arbejdsmark i Indien. Ved fundatsens udformning var der dog fastholdt et generelt sigte for de danske pensioners vedkommende. Og eftersom man fra 1720 kom ind i den længste fredsperiode i Danmarks historie, fik skaren af pensionister, som det siden vil fremgå, efterhånden et betydeligt mere civilt præg. Hvad der hidtil var gået til den illegitime kongesøn og hans familie, kom nu en langt bredere kreds til gode. Så vidt, så godt – vel også set med øjne præget af en senere tids sociale indstilling.

Ikke desto mindre møder man i den posthistoriske litteratur ofte noget af et »vris« over udviklingen på Frederik 4.s tid ud fra den betragtning, at post og pension da overhovedet ikke havde –



*Pragtløftet i riddersalen på Rosenborg fortæller på sin måde om Frederik 4.s interesse for sine krigsfolk. Relieffet er fra 1706, og om lige netop disse landmilitarsfolk kom til at nyde godt af postkassens midler, skal være usagt. Men det kan ikke undre, at der efter Danmarks genindtræden i krigen i 1709 opstod sociale behov netop indenfor de militæres rækker.*

eller har – noget med hinanden at gøre. Og det er for så vidt ubestrideligt. Med umiskendelig irritation har man også konstateret, at enkelte ligefrem kom til at betragte Postvæsenet som en art forsørgelsesanstalt, og at skiftende regeringer først og fremmest anskuede væsenet som en forretning, der skulle give det størst mulige overskud, mens befolkningens nytte af et velordnet postvæsen alt for ofte kom i anden række. Kort sagt, det var et resultat af en urigtig »opfattelse af Postvæsenets øjemed«, at hensynet til pensionsudbetalingerne historisk set fik en mindre heldig virkning på den postale udvikling – ordet postal her anvendt i moderne, postfaglig betydning.<sup>10</sup>

Synspunktet har meget for sig, eftersom man ikke kan pege på nogen som helst naturgiven eller nødvendig sammenhæng mellem postintrader og pensionskasse. Nogen tanke herom har næppe heller strejft hverken 1700-tallets brevskrivere og adressater eller de postilloner, der besørgede det praktiske – lige så lidt som de nødvendigvis har sendt missionærene og hedningene i Ostindien så forfærdelig mange tanker. Postmestrene derimod fik dog af og til med pensioner at gøre, og det en gang i kvartalet. For man udbetalte naturligvis pensioner fra kassen på det lokale postkontor, hvad ellers?<sup>11</sup>

Og for direktionen i det, der efter 1711 konsekvent blev benævnt Generalpostamtet, stillede sagen sig helt klart. De skulle tage hensyn til både postkunders og pensionisters tarv. Det var simpelthen et grundvilkår for den øverste postadministration i resten af enevældens tid og dermed noget, man senere vil møde i dette bind af P&Ts historie.

Ret beset kunne man derfor med nogen rimelighed argumentere for, at der i det følgende burde gives en skildring med lige vægt

på væsenets to virkeområder, postdrift såvel som pensionsvæsen, for hele perioden fra 1712 til 1848, en idé, der dog næppe ville høste ubetinget bifald fra den posthistorisk interesserede læser!

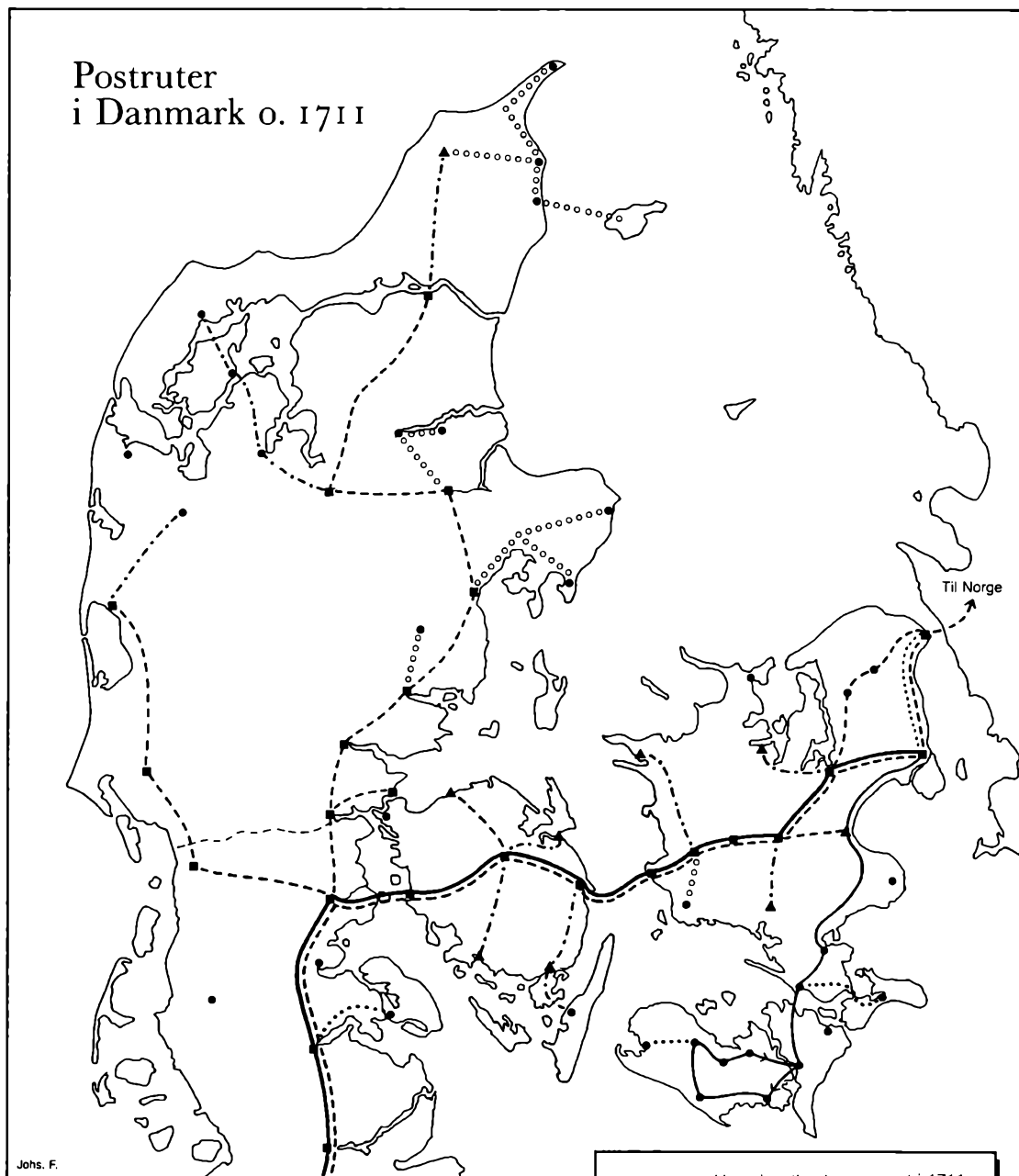
Naturligvis kan man fremhæve det absurde i, at postintrader og pensionsudbetalinger på denne måde blev forbundet. Og at det lige netop skete, fordi Frederik 4. i 1712, da han fik rådighed over postkassen, havde et ekstraordinært stort pensioneringsbehov. Man kan betragte det som et af historiens mange tilfælde og spørge, hvorfor det eksempelvis ikke ligeså godt kunne have været indtægterne fra Øresundstolden, der blev kanaliseret over i en pensionskasse? Og svaret er, at det kunne det naturligvis – under andre omstændigheder. Den tilfældige sammenkædning af post og pension er lige præcis et udmærket eksempel på den »cigarkasseøkonomi«, der var så karakteristisk for 1700-tallet. Provenuer, som løb ind i de mange forskellige offentlige kasser, blev ofte på forhånd øremærket og udbetalt til bestemte formål, altsammen historisk betinget, mere eller mindre tilfældigt bestemt og til stor forvirring for eftertiden, der på denne måde har svært ved at skaffe sig et overblik over udviklingen, når det gjaldt statens samlede indtægter og udgifter.

Ud fra en moderne økonomisk betragtning kan det forekomme vanvittigt, at man ikke skaffede sig det store overblik ved hjælp af én samlet »statskasse« for både ind- og udbetalinger. Men bortset fra, at man også i allernyeste tid kan finde cigarkasseprincippet anvendt – det *er* nu engang lettere at få eksempelvis en ny afgift til at glide ned, hvis pengene ubeskåret går til et formål, *alle* må sympatisere med – så har man i datiden næppe været særligt uforstandige, snarere gjorde man en dyd af nødvendigheden. Dels ville nemlig en samling af indtægter og udgifter i én enkelt kasse have betydet et nærmest uoverkommeligt opgør med en mængde velerhvervede rettigheder – hvoraf pensionisters krav på postkassen jo også snart blev en del – dels havde man helt andre, ikke mindre alvorlige problemer at slås med, når det gjaldt statslig og lokal administration. Højere og lavere embedsmænds mangel på evne – eller vilje – til at skelne mellem offentlige og private midler var en vanskelighed, som også posthistorien udviser talrige eksempler på. Dette skulle klart fremgå af senere afsnit. I de følgende kapitler vil der imidlertid først blive givet en oversigt over udviklingen af rutenettet for såvel de ridende som de agende poster, forholdet mellem hovedpost og bipost, postgangen til resten af monarkiet og forbindelserne til udlandet.



*Frederik Eiler Gedde var først og fremmest søofficer, søn af den berømte Ove Gedde, som ledede den første danske ekspedition til Ostindien. Sønnen fulgte i faderens kølvand og deltog i 1677 som skibschef i Slaget i Køge Bugt. Admiral F.E. Geddes indsats i Postens tjeneste var næppe betydelig og under alle omstændigheder af kort varighed. Men han er en karakteristisk repræsentant for direktørgruppen i årene lige efter 1711, da kongen tilsyneladende lidt tilfældigt indsatte folk, som det nu kunne passe.*

# Postruter i Danmark o. 1711



- Hovedpostkontorer nævnt i 1711
- ▲ Bipostkontorer
- Agende post
- - - Ridende post
- · - · Ridende og gående post
- · · · · Gående post
- ○ ○ ○ ○ Øvrige ruter, omløst 1694

*Ruterne er tegnet på grundlag af bestemmelserne fra 1694, der dog ikke alle var ført ud i livet. Lidt senere i 1700-tallet kan det med sikkerhed konstateres, at den lollandske sløjfe atter omfattede Nakskov.*



# De vigtigste postruter

Rutenettet år 1711, som kan ses på kortet overfor, bringer umiddelbart tanken hen på det 20. århundredes motorvejsbyggeri.<sup>12</sup> Der aftegner sig et modificeret og suppleret »H«, som repræsenterer de absolut hurtigste kommunikationsmuligheder over land. Den stærkt fortravlede, der i vore dage skal fra ét punkt tæt ved det primære vejnet til et andet, der er lige så favorabelt placeret, er ulige bedre stillet, end den stakkel, som først skal forcere en række biveje, inden farten kan sættes op – for måske i den sidste ende at skulle sætte den ned igen på nok en række biveje, før målet langt om længe er nået. Transporttiden er ikke ligefrem proportional med afstanden.

Således også i 1711. Den brevskriver, som siddende i Stubbekøbing ønskede at korrespondere med en person i Grenå, måtte kalkulere med både højere porto og længere tidsforbrug end den langt heldigere Helsingørborger, som f.eks. ville have en epistel sendt til Ribe. Den førstes brev skulle bringes over to strækninger, hvor det statslige postvæsen ganske enkelt ikke var inde i billedet, den sidste kunne umiddelbart gøre brug af to af de vigtigste postruter.

En del af det primære rutenet anno 1711 kan tegnes op ganske enkelt ved at forbinde hovedpostkontorerne, altså de steder, hvor der sad en kongelig udnævnt postmester med sit selvstændige regnskab, direkte ansvarlig overfor den øverste ledelse i Generalpostamtet. Hovedruten tværs over landet fra København mod vest dannede midterbjælken i det store H, inden den fra Haderslev førtes mod syd gennem hertugdømmerne Slesvig og Holsten til det postalt absolut vigtigste udenlandske knudepunkt, Hamborg. Andre vigtige ruter fremkommer ved at forbinde hovedstaden med Helsingør og Haderslev med Aalborg, idet supplementet til H'et udgjordes af den vestjyske rute over Ribe, Varde og videre nordpå. Endelig står tilbage postruten fra København gennem Sydsjælland til Falster og Lolland. Her var der af historiske grunde slet ingen regulære postkontorer, men nok en organiseret postgang under Generalpostamtets bestyrelse.

Hermed er de vigtigste ruter ved statsovertagelsen i 1711 opregnet. Kortet viser imidlertid andet og mere, nemlig de biruter,

der blev drevet med en eller anden form for offentlig autorisation, og som derfor kan siges at høre under det egentlige postvæsen.

På kortet side 25, som viser tilstandene et lille århundrede senere, genfinder man nogle af disse biruter, som i lighed med de »udækkede« områder får nærmere omtale i et senere kapitel.

Udviklingen 1700-tallet igennem betød ingen fundamentale ændringer. På 1807-kortet er der på lignende vis forbundet hovedpostkontorer. Det store H er letgenkendeligt, hvormed ikke sagt, at der ikke var sket et og andet i løbet af denne lange periode. Af kortet fremgår umiddelbart, at hovedpostkontorenes tal var øget betragteligt – der kom endda flere til i de nærmest følgende år – og mange af dem var forbundet med ruter, som helt og holdent var organiseret i Postvæsenets regi. Brevskriveren i Stubbekøbing kunne nu gå på et rigtigt postkontor i sin egen by, som ad en siderute havde forbindelse til det primære rutenet, mens hans adressat i Grenå på dette tidspunkt kunne regne med, at Postvæsenet havde et vist indseende med den bipost, som bragte brevet til det endelige bestemmelsessted.

Sideruterne gemmes også til senere behandling, idet de følgende afsnit handler om udviklingen på hovedruten til Hamborg, Lollandsruten, den korte, men vigtige strækning til Helsingør og endelig de jyske ruter.

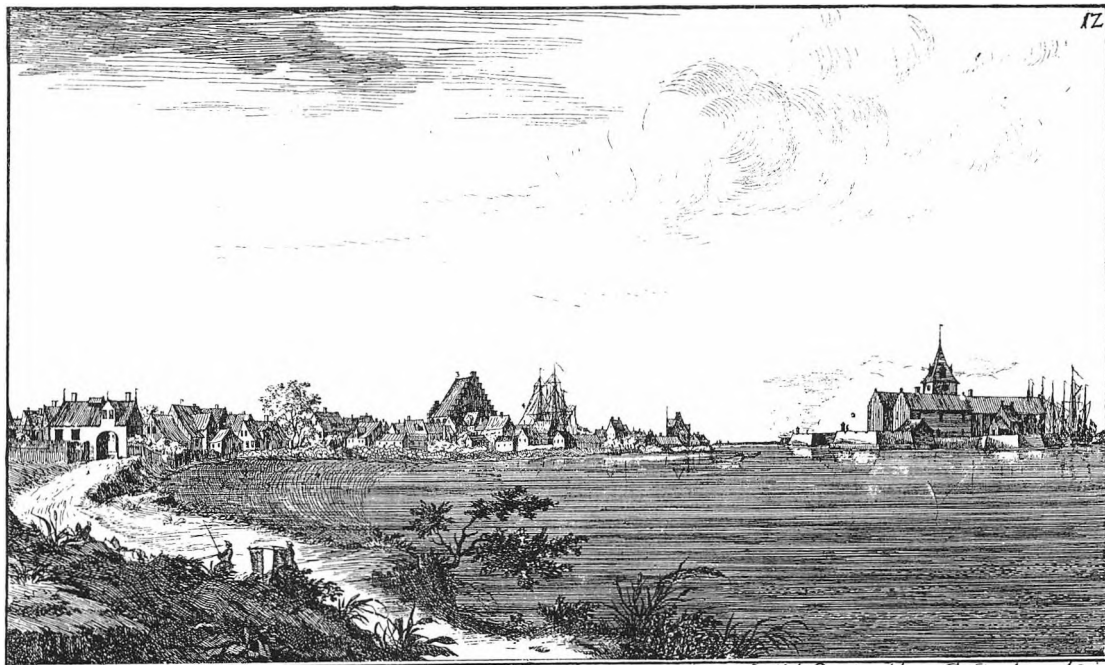
### *Ridende og agende til Hamborg*

Det dobbelte system med to ridende samt én ugentlig agende post hver vej året rundt var fortsat det gældende på denne, rigets ubestridt vigtigste rute.<sup>13</sup> Postrytteren på sin færd over Sjælland, tværs over bæltet, videre over Fyn, Lillebælt og sydpå gennem hertugdømmerne er skildret i det foregående bind.<sup>14</sup> De red fortsat den vej det meste af 1700-tallet iført de røde kjortler, kapper og kabudser med gult foer og med det kongelige navnetræk i gult påsat. Transporten til hest blev udført efter kontrakt, og kontrahenterne – i 1711 på hele ruten tilsammen otte i tallet – var ofte postmestre, som af Generalpostamtet fik betaling pr. mil for at holde både postryttere, også kaldet postilloner, samt de nødvendige heste parat ved skiftstederne. Alt skulle være rede til tiden, og turen til Hamborg kunne gennemføres på 51 timer, men der var rigeligt med usikkerhedsmomenter, så forsinkelser hørte til det, der hyppigst blev klaget over – også dengang.

Til vands over bælteerne foregik transporten ligeledes efter kontrakt med ejerne af de postjagter, der skulle ligge sejlklare i henholdsvis Korsør, Nyborg, Assens og Årøsund. Kontrahenterne



*Postrytter som »avishoved« 1729.*



1. om Eftermiddagen Kl. 7. den 14<sup>de</sup> Majs  
 ankom Hans Kongelige Majestæt **Corsøer** 2. Slottet, 5. og fra blev saluteret med 24.  
 Canon Skud 3. Kjøkken, 4. Waagt Skibet.

Reportagebillede fra Frederik 5.s rejse gennem Danmark i 1749 med en gengivelse af overfartsstedet Korsør, den beskudte ene ende af den trafikale flaskehals, som igennem århundreder har haft sin væsentlige betydning for kommunikationen såvel til og fra som indenfor det danske kongerige.

her blev i alt fald fra omkring 1730 betegnet »transportforvaltere«, og deres forpligtelse var uden forsinkelse at sejle poststrytteren over. Heste og vogne var derfor bandlyst om bord på postjagterne på de ordinære ture, mens medtagelse af passagerer dog var tilladt. På Storebælt regnedes med en overfartstid på fem timer, mens tidsforbruget over Lillebælt var anslået til to en halv time. Men så var venlige vejrguder en absolut forudsætning.

Mens poststryttere jog af sted fra København hver tirsdag og lørdag og fra Hamborg hver tirsdag og fredag, kunne man begge steder hver lørdag se den agende post trille ud på en rejse, der om sommeren normalt varede seks dage og om vinteren en hel uge. Det var præcis den samme rute, der med heste og vogn blev gennemkørt i skridtgang. Men i 1711 var der ikke umiddelbart noget økonomisk mellemværende mellem Generalpostamtet og de, der havde den agende post, tidligere benævnt messengerer, nu almindeligvis betegnet »Hamborger Agende Postmestre«. <sup>15</sup>

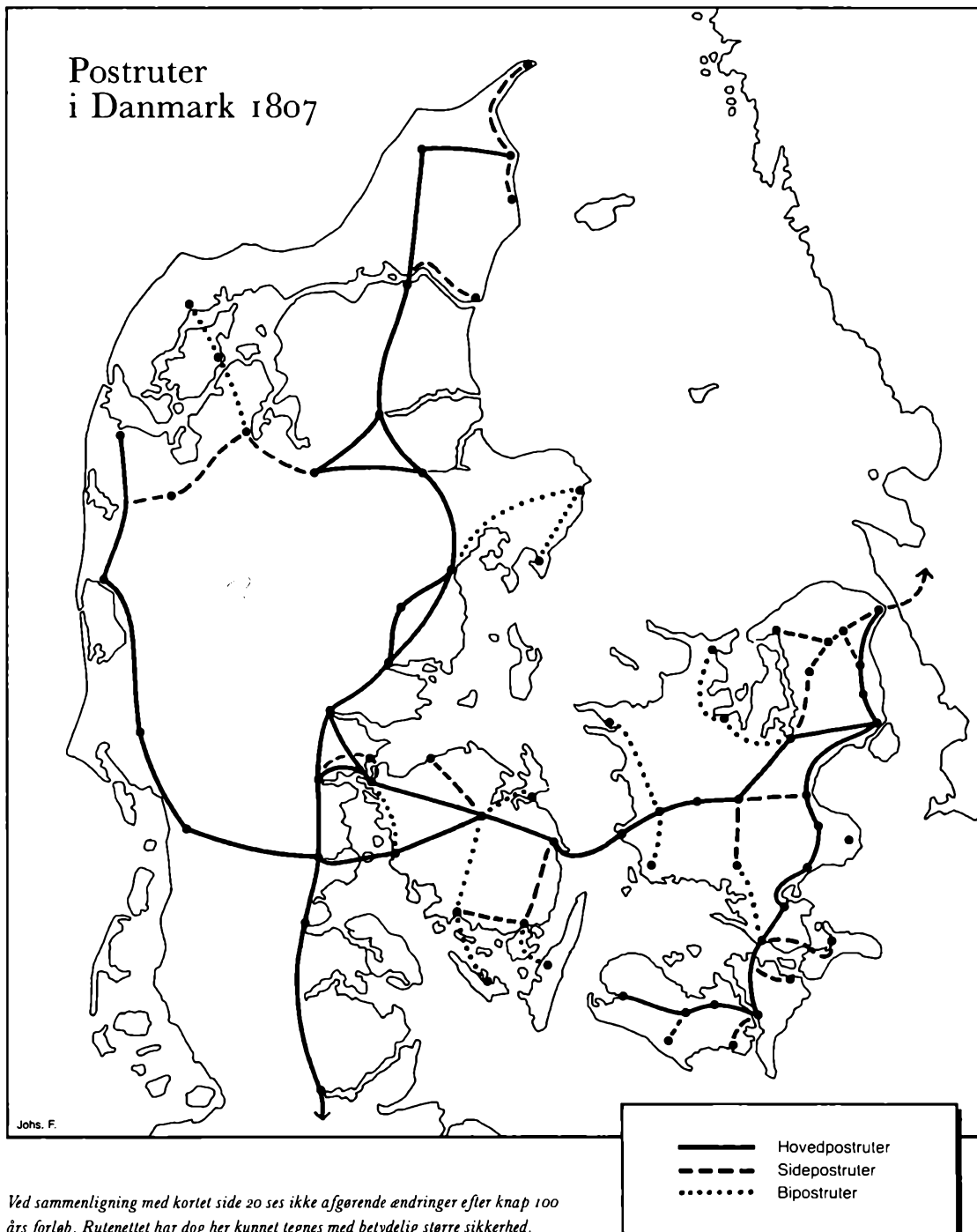
De fire personer, som udførte denne funktion, havde en kongelig bestalling, der forpligtede dem til 13 årlige rejser tur/retur, så de har tilbragt halvdelen af deres tilværelse på landevejen, for så vidt de ikke kunne slippe af sted med at sende en fuldmægtig.

Økonomien forventedes at hvile i sig selv, eftersom de inkasserede den hele fragtindtægt, men i Generalpostamtet fik man øjensynlig indtryk af, at den hvilede lidt for godt, for fra 1719 blev de fire Agende Postmestre afkrævet hver en afgift på 200 rdl for retten til at transportere passagerer, pakker og ikke mindst penge. De var nemlig på sin vis at betragte som en art betroede »rejsesførere«, der selv skulle følge med for at få de ofte temmelig kostbare vognlæs med tilhørende rejseselskab sikkert frem. Hvad heste, vogne og kuske angik, var den agende postmester henvist til at akkordere med de lokale vognmænd i de købstæder, der lå langs ruten – det blev til mange omladninger hen ad vejen. På overfarterne var de på samme måde kunder hos færgefolkene med de almindelige færgesmakker, og overnatning skete på godkendte gæstgiverier, der samtidig fungerede som en art ind- og udleveringssteder – det kunne angives ved at opsætte et postskilt. Der var visse fordele forbundet med at tilhøre »de forordnede værter i købstæderne«, idet de med 1694-postforordningen i hånden kunne påberåbe sig rettigheder såsom frihed for indkvartering af militær, borgerlige ombud m.v. på linie med postmestre, postillonner og transportforvaltere.

Den ridende post med breve kom således ruten igennem på godt og vel et par døgn, mens den agende post med de mere tålmodige passagerer, pakkeforsendelserne og værdisagerne var tre gange så lang tid undervejs. De to »væsener« varetog helt forskellige opgaver, de var helt forskelligt organiseret og havde intet med hinanden at gøre. Heller ikke lokalt, hvor postrytteren sadlede af ved postkontoret hos den stedlige postmester, mens den agende post gjorde holdt foran gæstgivergården. I Haderslev hed den naturligt nok Hamburger Herberge og lå i Nørregade, mens postmestrene i første halvdel af 1700-tallet havde ikke så få forskellige adresser andre steder rundt om i byen.<sup>16</sup> Særdeles anskuelige var forholdene også midt på Sjælland, ved Sorø, hvor postmesteren fra slutningen af 1730'erne var identisk med byfogeden, så han boede godt nok inde i byen, hvor postrytteren måtte opsøge ham. Den agende post kom derimod slet ikke ind til Sorø, der lå – og ligger – lidt syd for hovedlandevejen. Det var afsides og alt for besværligt, så de agende postmestre og hele deres følge tog ind på Krebshuset, som var anerkendt som det rette bedested.<sup>17</sup>

Fælles for de to ellers så forskelligt organiserede poster var dog overbestyrelsen i København, Generalpostamtet, som havde tilsyn med dem alle og blandt andet skulle overvåge, at taksterne blev overholdt, de takster, som for begge parters vedkommende var fastsat i forordningen af 1694.

# Postruter i Danmark 1807



*Ved sammenligning med kortet side 20 ses ikke afgørende ændringer efter knap 100 års forløb. Rutenettet har dog her kunnet tegnes med betydelig større sikkerhed.*



*Krebshuset ligger stadig, hvor landevejen slår et sving et stykke før man østfra nærmer sig krydset nord for den gamle del af Sorø. Denne udaterede tegning giver et godt indtryk af hovedvejen over Sjælland i det 18. århundrede.*

De agende Hamborger Postmestre i deres relativt fri entrepri­se kom dog snart under øget kontrol. I 1726 optrevledes en smuglerisag, der kastede et sørgeligt lys over disse embedsmænds vandel. De havde i betydeligt omfang drevet import af toldpligtige varer, og ladet sig betale godt for at liste kontrebanden forbi de toldere, der hævdedes med vilje at have set den anden vej. Som en følge heraf blev de agende posters ekspedition i København flyttet til et lokale i Generalpostamtets gård, og lister over godset blev optegnet og kontrolleret både ved afgang, ved ankomst og undervejs på ruten. Så nu skulle der standses op også ved postkontorerne. Det blev ved denne tid – i 1728 – tillige bestemt, at de skulle udstyre deres kuske med et posthorn »for derudi ved deres afgang og ankomst at blæse« samt iklæde dem det sædvanlige »post livré, som er en rød Kjole og Kabudse med gult underfoer«. <sup>18</sup> Symbolværdien i denne uniformering er umiskendelig. De oldenborgske farver signalerede, at her kom folk i offentligt ærinde.

I 1735 blev de agende poster yderligere reguleret. På indskrivningskontoret i København havde de en skriver, som de selv lønnede. Han blev nu ansat direkte af Generalpostamtet og fik kasseansvar. Man havde nemlig opdaget, at de Altonaiske agende Poster – betegnelsen brugtes en tid lang, fordi ruten på grund af stridigheder med Hamborg kun gik til Altona – tog brødet ud af munden på hinanden i deres indbyrdes konkurrence ved at gå under taksten. Det var de ikke så godt tjent med, og det blev der sat en stopper for samtidig med, at taksten blev revideret, specificeret og trykt. Alle indtægter gik herefter i samme kasse, og siden fik de fire hver deres fjerdepart udbetalt. <sup>19</sup>

I de næste mange år fungerede de agende postmestre efter dette kontrollerede forpagtningssystem. Først i 1777 tog man i Generalpostamtet skridtet fuldt ud og overtog også denne del af postbesørgelsen på hovedruten helt for egen regning. Tidspunktet var velvalgt. Tre af rutens fire agende postmestre havde en alder, som nødvendiggjorde, at de benyttede fuldmægtige, så dem kunne man uden alt for stor bekostning tildele pension. Den officielle begrundelse for ændringen var, at den skulle være til større bekvemmelighed for handelen og de rejsende, og især ville man gerne »erholde en bedre orden i Postvæsenet«. Det tror man gerne. Men der var også en formulering om at »formere« indkomsterne, og det kan der antagelig have været brug for, idet der de foregående år havde lydt talrige klager over manglende indtjening. Gods- og personbefordring kunne finde andre veje, som det siden vil blive skildret.<sup>20</sup>

I det daglige skete der efter 1777 først og fremmest den ændring, at de agende postmestre erstattedes af uniformerede postførere, som fik helt den samme funktion, nemlig personligt at følge vogntoget med passagerer og pakker fra sted til sted.<sup>21</sup> Selve hovedruten blev dog delt op i fire portioner, således at der var én ansvarlig for hver af strækningerne København-Korsør, Nyborg-Assens, Årø-sund-Rendsborg og Rendsborg-Altona. Langs ruten blev ekspeditionen nu varetaget af de samme, der havde med den ridende post at gøre, altså de »almindelige« postmestre, mens de nødvendige overnatninger naturligvis fortsat måtte klares efter aftale med en gæstgiver.

### *Vinden var kontrær og postillonen forsinkede sig*

At postgangen i 1700-tallet selv på den vigtigste rute kunne være temmelig uregelmæssig, kan ikke undre. Postilloner red af gode grunde ikke rundt med synkroniserede ure; de nye, dyre kronometre blev først opfundet i årene hen imod århundredets midte, så det var sejerværket i kirketårnet med tilhørende slagværk, der ofte var bestemmende for den daglige rytme i en hel by. Og der var ingen garanti for, at tårnure gik blot tilnærmelsesvis ens rundt om i landet – alene af den grund, at såvel solopgang som solnedgang sker senere, jo længere man kommer vestpå, og begrebet »dansk normaltid« hører i øvrigt en langt senere periode til.

Postillonernes tidsforbrug blev dog kontrolleret på de såkaldte memorialer eller timesedler, hvorpå skulle noteres afgangstid, ankomst og afgang ved de forskellige stationer og endelig den sidste ankomst, hvorefter opgørelsen blev sendt til granskning i Gene-



*En felleis – en postsæk – fra 1700-tallet er ikke bevaret. Man må nøjes med billedet af dette pragteksemplar af en »estafettetasker« med Frederik 5.s monogram på låsen, altså fra tiden mellem 1746 og 1766. Estafetten var ekstrabuddet, som red ekspres med særlige meddelelser, nok overvejende i offentligt ørinde.*

ralpostamtet. Her kan man have været mere eller mindre nidkære, men der var altså mulighed for at sammenligne attesterede timesedler for de samme strækninger så langt tilbage, som man havde fundet det ulejligheden værd at gemme dem.<sup>22</sup>

Ekstraordinære omstændigheder kunne være noteret på disse memorialer, og i de helt ekstreme tilfælde var forsinkelsen – eller rettere udeblivelsen – både undskyldelig og tragisk, som da den ridende post i 1735 kom på afveje på strækningen mellem Flensborg og Slesvig. »Udi et mørkt og meget ondt vejr med regn og snefog« var postillonen redet vild og endte i et morads, hvor både hest og rytter omkom. Felleisens – postsækkens – indhold var så ilde tilredt af vand og mudder, at udskriften på brevene ikke kunne tydes. Den ansvarlige postmester sørgede omhyggeligt for at sende nogle papirstumper ind til direktionen, for at de ved selvsyn kunne overbevise sig om miséren. Omhuen med disse slatne brevrestes skildres så detaljeret, at det næsten får én til at overse, at postillonens navn i denne beretning så sørgeligt ikke engang bliver nævnt. Og så understreges vejenes elendige kvali-

*Milestenen, der på Christian 7.s tid i berettiget stolthed blev opstillet ved en af de nye veje, markerer til overflod med relieffet af posthornet, at sigtet med chausséerne ikke mindst var at fremme den hurtige kommunikation i Postens regi.*



tet. For den nævnte postillon var ikke den eneste, der for vild i 1700-tallet.<sup>23</sup>

Hullede veje og faldefærdige broer kunne være til gene året rundt, og om vinteren kom i rigt mål et tillæg af pløje og ælte i de opkørte hjulspor. Det vidste man naturligvis kun alt for godt i København, hvor vejnettets slette tilstand tit var emnet for Generalpostamtets skriftlige henvendelser til amtmænd rundt om i landet. Man skal imidlertid frem til sidste halvdel af 1700-tallet, før der for alvor blev taget fat på byggeriet af moderne veje, chausséer, til glæde for ikke alene den ridende, men i allerhøjeste grad også for den kørende trafik.

I 1764 indkaldtes udenlandsk ekspertise i form af en ingeniør, der havde været i fransk tjeneste. Ham gjorde man til overvejningsspektør, og den første nyanlagte vej gik fra København mod nord til Fredensborg. I 1770 tog man fat på den østlige del af strækningen over Sjælland mellem Damhuset og Roskilde, og denne del stod færdig i 1776. To år senere nedsatte man Generalvejkommisionen, som i sit byggeprogram klart tilkendegav hovedrutens centrale betydning. Første prioritet havde vejforbindelsen mellem København over Sjælland og Fyn til Assens sammen med vejene nord og syd for København til henholdsvis Helsingør og Køge.

På hovedruten kunne man altså efter 1776 komme lettere fra København til Roskilde ad den lige vejstrækning, der – kendt som Roskildevej – ikke ligefrem er berømt for landskabelig skønhed. Den er netop med vilje anlagt efter en streg og ganske uden charmerende slyngninger. Arbejdet fortsatte tværs over Sjælland gennem mere yndige egne, og i 1791 var der 20 alen bred chaussée helt til Korsør. På Fyn var planerne på dette tidspunkt forlængst lagt og arbejdet i gang, men færdig var man ikke blevet, før krigene i begyndelsen af det følgende århundrede satte en bremse på de ambitiøse projekter. Eftersom de nye veje i slutningen af 1700-tallet så ensidigt var koncentreret på Sjælland, kan det ikke undre, at disse forbedringer følte utilfredsstillende. De »trafikerendes« klagesange forstummede ikke, så længe der ellers overalt i landet kunne fremvises hullet elendighed til gene for færdslen på både større og mindre veje.<sup>24</sup>

At vind og vejr spillede en afgørende rolle for begge hovedrutens bæltpassager var lige så åbenbart en selvfølge. En østenstorm i november betød meget ubehagelige vilkår for den postillon, der skulle krydse fra Fyn til Sjælland, og var det blikstille på en lummer sensommerdag, stillede sagen sig ikke meget bedre. Der er langt over Det store Bælt, hvis man må gribe til årerne. Endelig forekom af og til isvintre, som temmelig effektivt kunne isolere de danske øer.



I denne sidste henseende var man ved Assens-Årøsund ikke mindre plaget end ved Storebælt. Begge steder fornyede man i 1778 isbådene, de kraftigt byggede rofartøjer, som var beregnet til også at kunne slæbes over is. Man benyttede nu en norsk type, i daglig tale kaldet »østerlandske både«. Seks år senere skete ved Årø en af 1700-tallets største ulykker, hvor Postvæsenet var involveret. Den agende post skulle over fra Assens fordelt på to isbåde. Den, der havde de 13 passagerer samt værdiforsendelserne om bord, kom ind i dravis, sprang læk og sank. Kun en enkelt passager blev reddet, mens de øvrige samt den tre mand store besætning druknede.<sup>25</sup>

Dette hørte til de egentlige ulykker, for som sådan betragtedes den tragiske hændelse i Årøsund i 1784, idet Generalpostamtet ved Højesteret frikendtes for ethvert erstatningsansvar. Men når man så bort fra den slags begivenheder, gjaldt det ellers om at vurdere, om postilloner, kontrahenter og transportforvaltere nu også gjorde deres bedste. Eller rettere, at den hele postbesørgelse på hovedruten blev afviklet blot nogenlunde efter forskrifterne. Det var svært.

Vælger man f.eks. årene lige efter 1700-tallets midte, vil en gennemgang af Generalpostamtets formaningsskrivelser kaste – et måske lidt skævt – lys over de overordnede embedsmænds bestræbelser på at få de genstridige postfolk til at fungere.<sup>26</sup> I august 1752 fandt man, at der havde været for mange forsinkelser på Hamborgruten på det sidste, så der udgik et cirkulære til alle postmestre ved denne strækning med besked om øget påpasselighed. Hvis de ikke selv besørgede postridtet, måtte behovet for præcision indskræpes overfor postholderne – en gængs betegnelse for kontrahenter, der ikke var postmestre.

Herefter studerede man i Generalpostamtet med fornyet iver timesedlerne, efterhånden som de indkom, og med sorg måtte man få dage senere konstatere, at postillonen på strækningen mellem Flensborg og Slesvig havde brugt en halv time for meget, og herom blev følgelig postmester Seiffert i Flensborg afæsket en redegørelse. Det var heller ikke gået så godt på Storebælt, hvor transportforvalter Dam i Korsør måtte til at forklare, hvorfor en overfart havde krævet 10 timers sejlads. Så kraftigt havde det da ikke blæst på det tidspunkt! Kollegaen i Nyborg, transportforvalter Lemming, fik sin sag for ved modsat vindretning senere på efteråret. I Generalpostamtet indrømmede man gerne, at vinden havde været noget kontrær, men magsvejr havde det dog været, så hvorfor otte timers forsinkelse? Man kunne da have anvendt flere kræfter på at ro over, og Hr. Transportforvalteren måtte tilholde skibsfolkene, at de ikke sparede sig nogen møje, men

Den nære forbindelse mellem Posten og nythedsformidlingen understregedes fortsat i avisernes »hoveder«, her i en udgave netop fra 1752, da det så tydeligt kneb med præcisionen i »udbringelsen«.



sørgede for at få posten over »det snareste menneskeligt muligt«.

Lemming i Nyborg kom til at erklære sig nok engang det følgende år – i 1753 – da man i København højligt undrede sig over en 15 timers forsinkelse i august måned. Tilsvarende måtte transportforvalter Bøeg i Årøsund indberette om et ekstra tidsforbrug på syv kvarter.

Årets største problem var postholder Jens Jensen, som var kontrahent for postridtet Nyborg-Odense-Assens. Epistlerne fra Generalpostamtet til den forhærdede synder begyndte i 1753 i februar og sluttede dét år først i december, og hovedemnet var hele tiden det samme: Hvorfor var den stipulerede tid på hver af de to delstrækninger så tit overskredet med halvanden til to timer? Han måtte dog være klar over, at der ifølge postforordningen kunne idømmes ham mulkt for sådan efterladenhed. I skrivelse nr. to var problemet det samme, men han blev tilgivet for denne gang under fortsat trussel om mulkt, og i det tredie brev gjorde man Jens Jensen opmærksom på, at det nu var sommer, og vejene var absolut fremkommelige. De andre postridere kunne være præcise, så hvorfor kunne han ikke? For sidste gang formanedes han til bedre opførsel – ellers ville man tage bestillingen fra ham.

Der er ingen grund til at gå nærmere ind på de fire næste skrivelser udover at notere, at Generalpostamtet havde bemærket sig, at de pågældende fynske veje faktisk hørte til landets bedste,



så derfor var hans ringe præstationer med hensyn til præcision komplet uforståelige – de andre red med ligeså tunge felleiser. Og der blev serveret den samme trussel i fornyet indpakning: Når han ikke anderledes kunne besørge postridtene, så var han da velkommen til at frasige sig dem, for der var skam allerede andre, som havde søgt om denne kontrakt.

Dette sidste har nok været lidt af en tilsnigelse fra ledelsens side, for man nævnte ikke senere den løsning på problemet. Men i årets ottende skrivelse blev Jens Jensen faktisk idømt en beskeden bod, om hvis betaling man dog ikke hører siden. Der blev i den følgende tid skrevet endnu otte – man fristes til at sige ømt – formanende breve til den uheldige kontrahent.

Hvad Jens Jensen helt konkret forsvarede sig med, kan man desværre ikke mere se i detaljer, for den del af brevvexlingen er ikke bevaret. Men han havde i alt fald fundet ud af, at der var en forskel – i hans favør, fandt han – på et kvarter, hvad angik tidsforbruget, når man sammenlignede fortrykket på timesedler-

*Færgestedet Assens i 1745. Skibsbroen ses tydeligt, men hvis et færgefartøj skal udpeges, må man i alt fald se bort fra de to tremastede skibe, hvoraf det ene med splitflaget synes at antyde, at der var tale om et flådebesøg.*

ne og hans kontrakt. Den indvending måtte gendrives utallige gange, når overskridelserne beløb sig til det fem-, seks- eller syv-dobbelte.

Jensen havde også en lokalt betinget indvending om, at forsinkelser kunne opstå, fordi postsækken skulle hales op over Nyborg vold – byen var dengang en lukket fæstningsby, hvis porte ubønhørligt blev stænget om natten. Den gik heller ikke, for det *var* der taget højde for.

Den morsomste del af Jens Jensens forsvar er den ofte citerede påstand om, at postillonen havde »forsinket sig«, fordi uret i Assens i mange år havde haft en tilbøjelighed til at gå et par timer for stærkt.<sup>27</sup> Med drøbende ironi forespurgte man både postholderen i Nyborg og postmesteren i Assens, om dette virkelig havde sin rigtighed, for »det var hel sælsomt, om da alle tider, når postillonen ankom der til byen«, så gik uret galt, »men derimod rigtig, når han red derfra, thi på ridtene fra Assens til Odense ses det derimod, at han de fleste gange har holdt præcis sin tid« – her må være underforstået, at afgangstidspunktet blev dokumenteret af færgesmakkens ankomst og dermed var forbundet med en mere korrekt tidsregning på den anden side Lillebælt.

Man kan more sig over den lidt halvkomiske eftergivenhed fra Generalpostamtets side, som kommer så klart til udtryk i skrivelserne til Jens Jensen. Men der er måske også grund til at undre sig over, at der ikke blev grebet kraftigere ind. Forklaringen kunne netop ligge i den dokumenterede forskel på tidsforbruget mellem turen *til* Lillebælt og turen *fra* Lillebælt. Den rimeligste årsag må vel være en forskel i felleisens vægt. Der var måske i virkeligheden det i vejen, at Jens Jensen havde kontraheret i en tid med stigende postmængder, hvorved både han og hans overordnede brændte sig. Han blev bebrejdet, at han åbenbart havde slette folk, hvorimod der ikke forlød noget om ridedyrenes kvalitet. Hvis vægten lå i overkanten af det rimelige, hjalp det ikke meget, at vejene på Fyn notorisk – som man i Generalpostamtet på denne tid ikke blev træt af at fremhæve – var de bedste mellem København og Hamborg. Jens Jensen har nok ladet sin postillon ride i skridtgang, når felleisen var lidt vel tung, for hvorfor risikere bæstets førlighed ved at presse ridtet igennem til normeret tid? Det ville dog være alt for tåbeligt. Bevises kan det ikke, men mon ikke man har anet en sådan sammenhæng i København? Og derfor lemfældigheden?

Posten blev således ofte fremsført med en hastighed, der netop svarede til skridtgang. Normen for en posttrytter var fortsat 3/4 mil i timen, altså omkring 5½ kilometer, men med de forsinkelser, der her er nævnt, har farten ofte været noget i retning af de

fire kilometer i timen, som en rask fodgænger sagtens kan klare, så længe det går nogenlunde ligeud.

I øvrigt var det notorisk ukorrekt, når man forklarede Jens Jensen, at de andre postilloner var præcise. Præcisionen lod faktisk på denne tid meget tilbage at ønske også på resten af Hamborg-ruten. Endvidere kunne man have forestillet sig en fordobling af posten – altså to ryttere sendt afsted på samme tid – når vægten blev for stor, men det var der åbenbart ikke taget højde for i kontrakten, for så havde han helt sikkert fået det at vide. Noget tyder derfor på, at man var ved at få et kapacitetsproblem, som på et eller andet tidspunkt måtte finde en løsning.<sup>28</sup>

Betegnende er det, at interessen først og fremmest koncentreredes om at få den ridende post med breve ført frem. Det hang naturligvis sammen med, at den vigtigste udenlandske korrespondance gik denne vej. Hoffet og andre højt på strå var ikke sene til at klage, hvis posten ikke kom til tiden, for alle og enhver vidste, når det var postdag. Men der var naturligvis også det aspekt, set med Postvæsenets øjne, at det var her, de gode portopenge var at hente.

Når der var mere stille om de agende poster, hang det længe sammen med, at disses mere eller mindre rettidige gang jo skete på de kongelige forpagteres, de agende postmestres ansvar. Og de var selv – eller deres fuldmægtige – til stede under hele turen. Også efter overtagelsen i 1777 var der postførere, som publikum kunne henholde sig til. Det skal nok have været en nyttig foranstaltning med disse rejseledere, som med det samme kunne gøre noget ved de problemer, der opstod hen ad vejen på den ugelange tur fra København til Hamborg.

### *Kariol, diligence og andet nyt materiel på Hamborgruten*

De mange forsinkelser for den ridende post kan have været forårsaget af slendrian, men utvivlsomt også af stigende brevmængder. En egentlig statistik over forsendelsernes antal savnes, men sigende er det, at portointraderne steg pænt i årtierne lige omkring århundredets midte.<sup>29</sup> Siden fladede fremgangen noget ud, men i slutningen af 1770'erne tog indtægtsstigningen atter fart, og det er nok i denne sammenhæng, man skal se løsningen på kapacitetsproblemet for den ridende post. Den blev sat på hjul. Der var råd til det, og landevejen, den nye chaussée over Sjælland, var strækning for strækning ved at blive bygget.

Byskriver Siersted i Ringsted skrev i efteråret 1781 kontrakt om at besørge den ridende post på strækningen mellem Ringsted og Slagelse. Få dage efter henvendte han sig til Generalpostamtet og spurgte, om han kunne få lov til at benytte en vogn. Det måtte han godt, men dog under den forudsætning, at der ikke på denne vogn samtidig blev befordret hverken personer, gods eller noget som helst andet. Og så skulle køretøjet være forsynet med det kongelige monogram, »at det kunne være kendeligt, at den fører den Kongl. Post.«<sup>30</sup>

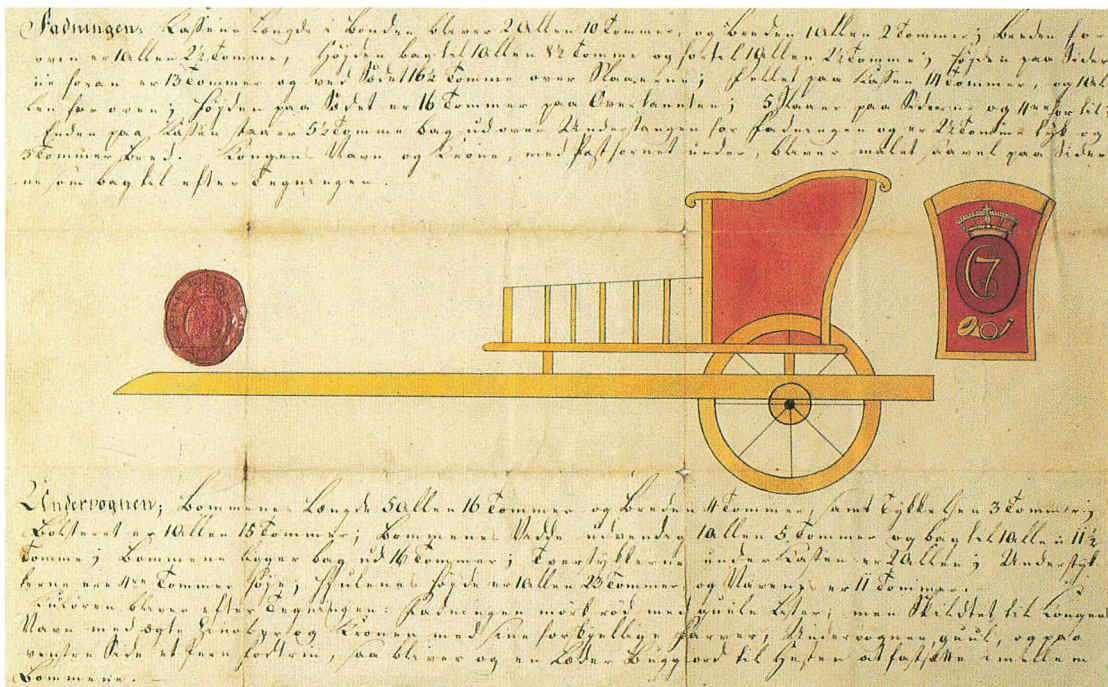
Om byskriveren har æren af at have sat den første danske brevpostvogn i fart, er ikke hermed godtgjort. Men det er ikke usandsynligt. I alt fald blev der henvist til ham, da postmester Femmer i Slagelse to år senere skrev ind i samme ærinde. Han meddelte, at det ville være vanskeligt, ja næsten umuligt at få heste, der var både stærke og hurtige nok til at klare ridtet med postsækken, så han ville gerne bruge vogn mellem Slagelse og Korsør. Det fik også han lov til, men med det forbehold, at vognen skulle være rødmalet, have huller i bunden, så regnvandet kunne løbe ud, og den skulle være forsynet med en anselig bagklap, påmalet det kongelige monogram. Det tilføjedes, at han skulle kontakte Siersted i Ringsted, som jo tidligere havde fået en lignende tilladelse.<sup>31</sup> Herefter kan det med sikkerhed siges, at der rullede brevvogne i alt fald på Sjælland, for i 1790 konstaterede man i Generalpostamtet, at denne kørsel ikke altid foregik, som den burde. Man havde erfaret, at der på nogle stationer blev brugt firhulede vogne og ikke de rette postkarioler, og det var noget, der kun kunne tolereres i nødstilfælde – underforstået, at der ellers ville være alt for stor en risiko for ulovlig befordring af passagerer. Det blev indskærpet, at kariolen skulle have det udseende, som det allerede syv år tidligere var forklaret postmesteren i Slagelse. For at der ikke skulle være nogen tvivl, lod man udarbejde en vejledende tegning af den tohulede, rødmalede postkariol, og der blev sendt kopier af denne til postmestrene i Roskilde, Ringsted, Slagelse, Korsør, Nyborg og Odense. Det blev også understreget, at postillonen måtte være iført den rette mundering, den røde klædes kjole med det gule underfoer og gule opslag, den røde kabuds – også den med gult foer – og hertil postskilt på både bryst og kabuds. I dårligt vejr var en kappe fornøden, og den skulle ligeledes være rød med »et bredt slag om halsen af gult klæde«, og endelig måtte man ikke glemme posthornet, »hvori de må være vant til at kunne blæse«.<sup>32</sup>

Således blev den ridende post kørende, men når man ser på tegningen af den lille rødmalede, kan man ikke andet end spørge sig selv, om ikke manganen postillon savnede hesteryggens naturlige

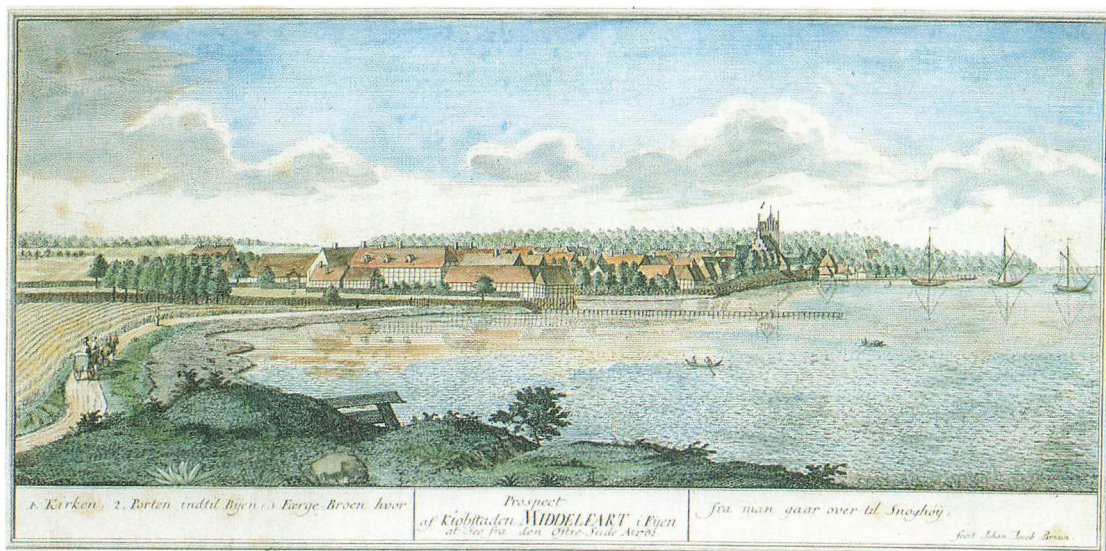
ge affjedring, når han blev skumplet af sted i denne lette, men fuldstændig stive kariol. I virkeligheden er det vel et spørgsmål, hvor mange der blev fremstillet af lige netop denne type. Behageligere vogne dukkede senere op, som følge af bedre vognteknik til de forbedrede veje, en sammenhæng, der har været helt åbenbar i samtiden. I forbigarten kan det bemærkes, at indskærpelsen af uniformspligten jo nok også har sin baggrund. Gad vide, hvor mange posttryttere, der i den foregående tid, når det kom til stykket, havde været iført den forskriftsmæssige mundering?

Også for de agende posters vedkommende kom der nyt materiel på landevejene. Normen havde ved den tidligere nævnte overtagelse i 1777 været, at vognmænd stillede køretøjer og heste – og kuske i den rette påklædning! – til rådighed mod passende betaling. Postvæsenet anskaffede imidlertid nu med det samme nogle nye og større holstenske vogne, som så blot skulle forsynes med forspand. Det var vognmændene ikke begejstrede for, men et fortsat skænderi om betalingen endte med, at Postvæsenet fik tilladelse til at slutte kontrakter med folk, der ikke stod i noget vognmandslaug. Det viste sig i denne omgang at blive billigere, men vognmændene var dog ikke for altid ude af billedet. De kom snart igen til at tage sig af det meste af den agende posts transportbehov.<sup>33</sup>

Den lille røde kariol fra 1790 kan karakteriseres som den første »typegodkendte« postvogn. Tegningen med tilhørende forklarende tekst kendes i flere eksemplarer, fordi den blev udsendt til en række postmestre langs hovedruten.





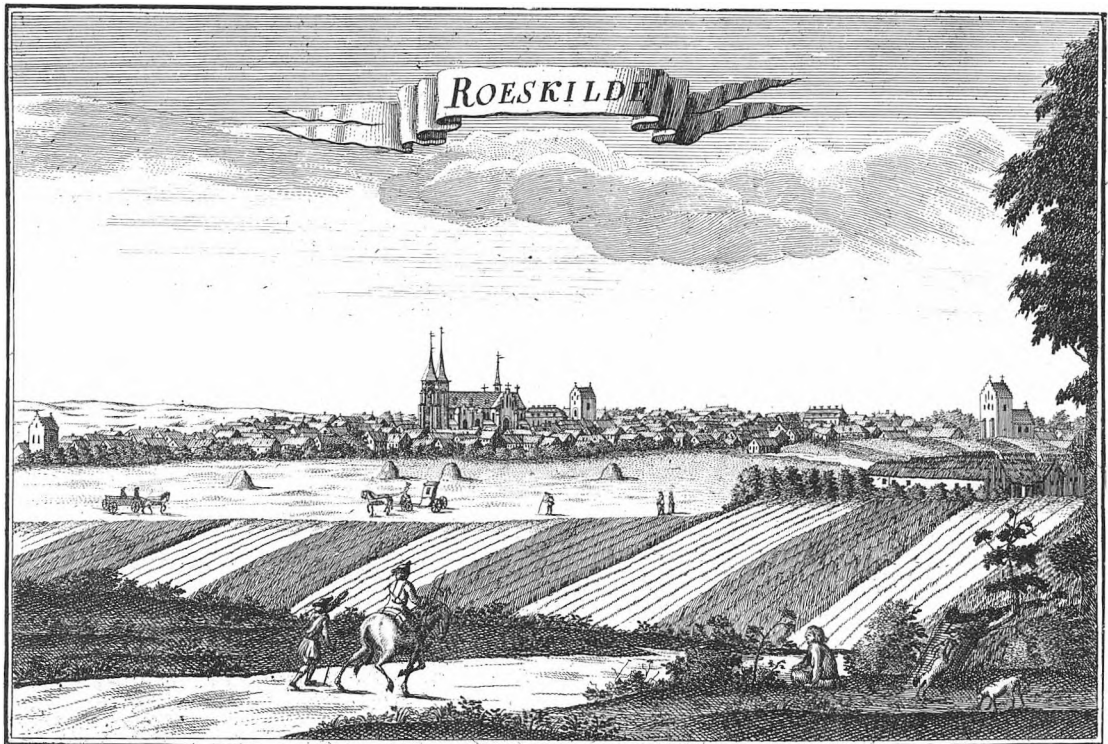


Johan Jacob Bruuns prospekt af Middelfart fra 1762 giver atter et eksempel på et færgested med den centralt placerede skibsbro. Som teksten understreger, var det herfra, man »gik over« til Snoghøj.

I den agende post var vognen, hvad enten den tilhørte vognmanden eller Postvæsenet, traditionelt altid åben. Der skulle om-lades så tit, at lukkede vogne ville være til uforholdsmæssigt stort besvær. Den, der ville have tag over hovedet undervejs, måtte punge ud til en af vogmandens lukkede vogne. Man tog ekstra-post. Et første forsøg på at yde udvidet service og komfort i persontransporten nåede man faktisk at gennemføre allerede inden århundredskiftet. Det var ikke landets første diligence, som senere vil blive omtalt, men det var køretøj nr. to af denne type, der i 1799 en gang om ugen blev indsat på chausséen mellem København og Korsør. Her var det altså muligt – så længe der var plads – for en beskeden merpris at undgå den åbne og lade sig trille tværs over Sjælland i en af Postvæsenets egne lukkede vogne. Det var nyt, men det varede længe, før den slags luksus blev gængs på de danske landeveje.

Den nævnte diligence var i øvrigt så stor, at en købmand i Korsør måtte fjerne både en sten og en trætrappe, for at den kunne komme igennem, og det ville han forståeligt nok have erstatning for. Og så hører man naturligvis nogle gange om uheld, hjul, der var gået i stykker og lignende, senest i 1803, da en reparation hævdedes at ville blive meget arbejdskrævende. Resten er tavshed, så diligencen må nok i denne omgang have været et kortvarigt intermezzo.<sup>34</sup>

På Storebælt havde færgelaugene hidtil haft hævde på at sætte den agende post over, men lige omkring overtagelsen af denne fik



Postvæsenet tilladelse til at entrere med transportforvalterne, så-  
dan at alle poster herefter kom med postjagterne. I den følgende  
tid udbyggedes nu faciliteterne på begge sider såvel som midt i  
bæltet. Nye isbåde blev anskaffet og i 1785 opførtes der vagthus  
både i Halskov og på Knudshoved, mens man i 1792 indrettede  
nye bygninger på Sprogø, som en gæstgiverenke i Korsør påtog  
sig at holde forsynet med et tilstrækkeligt lager af fornødenheder  
til eventuelle rejsendes ufrivillige ophold.<sup>35</sup>

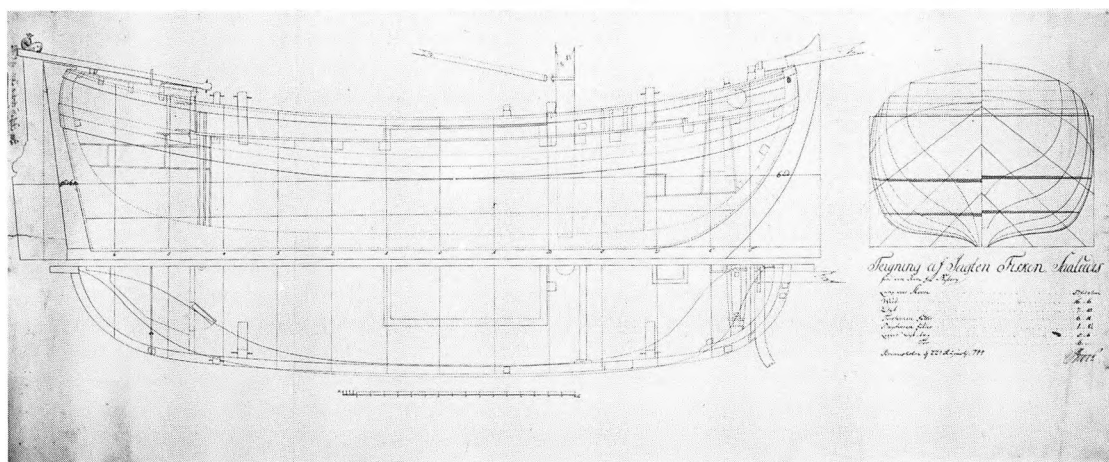
Det følgende år tog Generalpostamtet skridtet fuldt ud og over-  
tog al postsejlad på Storebælt for egen regning, herunder anskaf-  
felse af nye og bedre fartøjer. Kronprinsen, den senere Frederik  
6., havde udtrykt ønske om mere komfortable forhold om bord,  
og det måtte man da gøre noget ved. I en sådan situation søgte  
den ene myndighed råd og støtte hos den anden, så det var tre  
søofficerer, der tog stilling til de nye postjagters udseende og  
udstyr. Begge blev de bygget i det sydfynske skibsbygningscen-  
trum i Troense, og *Mercurius* var færdig allerede i 1793. Der var  
ikke udelt tilfredshed med sejlegenskaberne – postjagten var ikke  
hurtig nok – men det fik man rettet op på året efter med den lidt  
større *Ørnen*. Generalpostamtet ansatte nu to postskippere, der

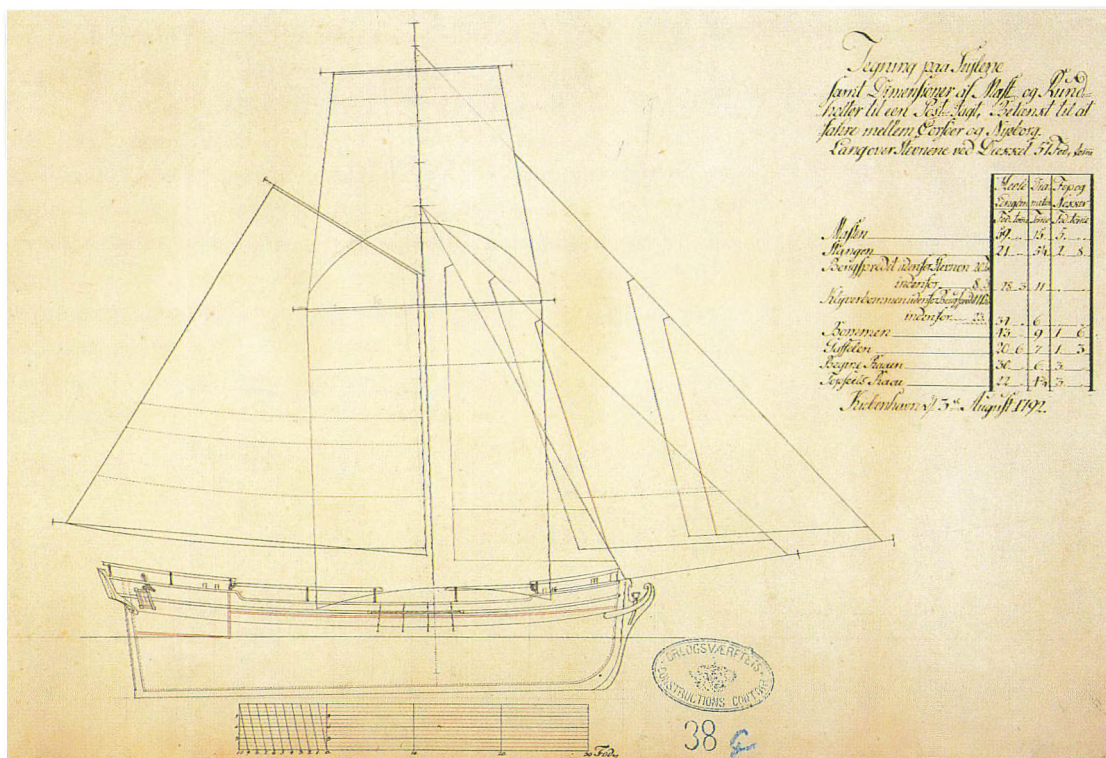
*Først nogle år efter 1700-tallets midte  
finder man den første gengivelse af en  
postrytter på sin færd gennem det danske  
landskab. I forgrunden ses her postillonen  
med felleisen fastspændt bag på hesten og  
hornet i en rem over skulderen. Den gåen-  
de persons gestus kunne næsten tyde på,  
at der har været problemer med at finde vej –  
eller den oprakte venstrearm skal måske  
blot antyde, at det går hurtigt mod højre?*

selvfølgelig fik uniform. Fra 1797 var det en maritimt blå kjole med hvidt foer og krave – og ankerknapper, naturligvis. De to postjagter var en succes hos de rejsende, og man tør gætte på, at færgelaugets folk med de gamle færgesmakker har skumlet noget over denne øgede konkurrence fra Postvæsenets side.<sup>36</sup>

Ved Årøsund havde ulykken i 1784 betydet, at man overvejede at lade den agende post gå over Middelfart og videre via Kolding, hvis isen blev for besværlig og Årøsund følgelig for farlig. I vinteren 1792-93 blev den ridende post – altså i virkeligheden nu antagelig med kariol – forsøgsvis sendt den vej. Diskussionen endte i 1794 med, at den agende post for fremtiden permanent flyttedes til den nordlige rute, hvor færgelauget tog sig af transporten mellem Middelfart og Snoghøj.<sup>37</sup> Brevene gik fortsat normalt den gamle vej over Assens, hvor det stadig var transportforvalterne, der efter kontrakt besørgede overfarten.

*Jagten Fisken blev bygget og indsat i overfarten ved Nyborg i 1742. To år senere har man åbenbart fra højeste sted fundet særdeles behag i dette fartøj og dets egenskaber. Den blev derfor hentet til København og ombygget til lystjagt for kongen. Men inden da blev den målt op, udtrykkeligt fuldstændig, som da den kom fra Nyborg. Og hermed har man den tidligst kendte, helt autentiske gengivelse af et af de fartøjer, der var i fart tværs over Storebælt.*





Sejltegning til en postjagt dat. 3. august 1792.

## Postjagten Ørnen

I Sætatens store samling konstruktionstegninger på Rigsarkivet findes disse af en »Post Jagt bestemt til at fare mellem Korsør og Nyborg«. Desværre står fartøjets navn ikke anført, og de meget velbevarede tegninger har næppe været i brug på en skibsbyggeplads. Men det udelukker naturligvis ikke, at en kopi af netop dette sæt tegninger blev sendt til Troense, hvor to postjagter rent faktisk blev bygget i disse år.

Anledningen var kronprinsens ønske om bedre komfort på Storebælt, et ønske som faldt sammen med Generalpostamtets overtagelse af postoverførslen. I første omgang kiggede man på tegninger både til postjagter og isbåde, som orlogslådens konstruktører var leveringsdygtige i. Næste fase var overvejelser over omkostningerne, hvis størrelse i første omgang virkede afskrækkende. To jagter og

fire isbåde ville koste i alt 9.000 rigsdaler, og det fandt man i Generalpostamtet i december 1792 lige lovligt dyrt.

I februar det følgende år var man nået frem til den løsning, at der i første omgang skulle bygges en lidt mindre jagt. Det godkendte kongen i maj 1793, og så var der banet vej for anskaffelsen af den 12 læster (ca. 29 nettoregister-ton) store *Mercurius*, som løb af stabelen i Troense samme år.

En postjagt ejet af Generalpostamtet måtte naturligvis føre et særligt flag – det første danske postflag blev antagelig sat på *Mercurius*. Det blev et splitflag med et posthorn i midten af det hvide kryds, og postskipperen skulle tillige føre en vimpel – en distingveret vager, hed det – fra toppen »med et Posthorn udi, alt paa det Postjagten i ingen Maade skal forsinkes i Fortsættelsen af dens Reise«. Altså,

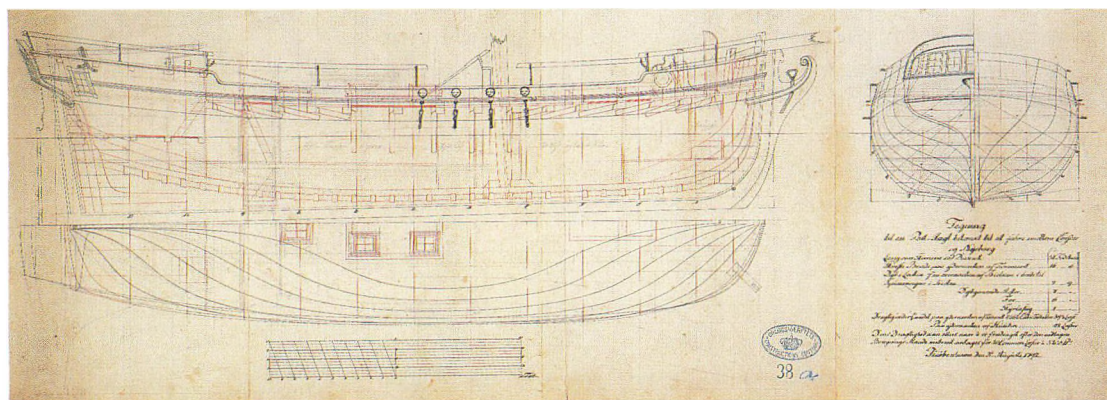
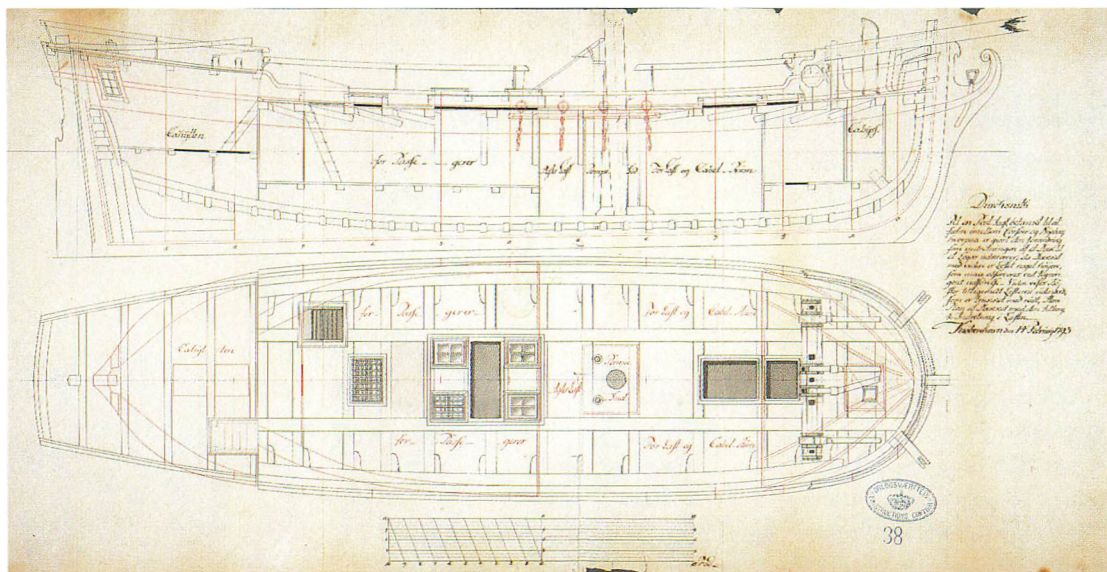
til side, her kommer posten! Flaget skulle på Storebælt have samme funktion som hornet på landevejen.

Mercurius var der ikke fuldstændig tilfredshed med, og derfor måtte man alligevel se at få bygget en større postjagt, nemlig *Ørnen*, som var færdig i 1794. Det foreliggende tegningssæt viser en jagt på omtrent 20 kommercelæster, mens den jagt, som kom i fart på Storebælt i begyndelsen blev angivet til 16 kommercelæster (ca. 38 nettoregister-ton). Nu har der imidlertid alle dage været megen usikkerhed om skibenes måling og størrelsesangivelser, og den megen kahytsplads kan meget vel have givet anledning til

visse fradrag, inden man kom frem til skibets officielle læstetal. Så på det foreliggende grundlag kan man ikke helt udelukke, at disse tegninger viser postjagten *Ørnen*.

Endelig kan man sammenligne med billedet side 256 af Postjagten *Ørnen*, som den så ud i 1845, da den sejlede på Bornholm. Man genfinder hækken med det lille spejl agterude og foran i stævnen en krølle, begge dele stemmer nydeligt overens. Derimod vil det være nytteløst at sammenligne rigningen. Alt vedrørende stående og løbende rigning blev almindeligvis udskiftet adskillige gange på skibe, der som *Ørnen* fik så lang en levetid.

Øverst dæksplan og gennemsnit dat. 14. februar 1793, nederst linietegning dat. 3. august 1792.



## *Lollands Agende Postmestere*

I 1711 kunne den, der agtede sig mod vest, om lørdagen tage med den agende post på hovedruten til Hamborg. Lå rejsens mål i Sydsjælland eller på øerne omkring Smålandshavet, var lørdag også afgangsdag. Så gjorde man brug af den lollandske agende post.

Den agende post over Køge, Præstø, Vordingborg, Nykøbing, Aalholm og Rødby til Nakskov var flere dage undervejs. Efter afgang lørdag aften forventedes vognen – eller vognene – at være fremme om tirsdagen. Allerede samme dag begyndte hjemturen over Maribo og Saksøbing og derefter fra Nykøbing via de tidligere nævnte købstæder tilbage til København, hvor den forventede ankomst var om torsdagen. Sløjfen på Lolland betød, at man kunne nå et par købstæder mere, end det ellers ville have været muligt, og det var så meget desto nyttigere, som »Lollands Agende Postmestere« bestyrede en rute, der af historiske grunde som den eneste af de danske postruter havde både passagerer, pakker, penge og breve med. På hovedruten til Hamborg gjorde man sig store anstrengelser for at skelne mellem brevene, der *skulle* med ridende post, og de andre kategorier, der var henvist til den agende. Helt anderledes på Lollandsruten. Her var det altså så at sige det ganske posthus, med postmester og det hele, der én gang ugentlig blev ført ruten igennem.

Af samme grund var der slet ikke postkontorer, endsige fastboende postmestre i de nævnte byer på denne rute, men nok gæstgiverier, der fungerede som ind- og udleveringssteder. Dér vidste man, når postmesteren kunne ventes.

Postmestrene var to i tallet, og såfremt de delte arbejdet ligeligt imellem sig, må de begge have kørt turen igennem 26 gange om året. Det må have givet et ikke ringe lokalkendskab, og man kan notere sig, at agende postmestre i modsætning til stort set resten af befolkningen kun har haft mulighed for kirkegang hver anden søndag.

Den lollandske agende post benyttede vognmænd på Sjælland, men ved færgestederne havde de fra gammel tid ret til fri overfart, og kørslen på både Falster og Lolland besørgedes af kronens fæstebønder, der til gengæld slap for anden slags hoveri. Man kan roligt karakterisere dette som et gammeldags træk, og om den hele organisation sige, at disse omrejsende postmestre, der standede op ved de anordnede gæstgiverier, så helt åbenbart ikke havde været udsat for væsentlige ændringer siden Klingenbergers tid. Men det fungerede tilsyneladende, vel netop, fordi systemet var så godt indarbejdet. Man kan se det, da postværten i Nak-

*Johan August Boelsen var gæstgiver og postmester og boede ifølge folketællingen 1787 med kone, tre faste logerende, tre tjenestepiger og et postbud i det hus, der nu til dags må siges at være det mest kendte i Nykøbing Falster. Endnu så sent som i 1840'erne ses ved postmesterudnævnelser et udtrykkeligt krav om, at den tiltrædende var forpligtet til at anskaffe sig en bolig med de nødvendige faciliteter. Eftersom posthuset så ofte var identisk med postmesterens privatbolig, vil en nøjere undersøgelse afsløre, at der gennem tiderne har været posthus – eller vel bedre: postkontor – utroligt mange steder.*



skov, Mathias Horn, døde. Enken indsendte i 1730 en ansøgning om at måtte beholde postbetjeningen, og det fik hun lov til, fordi der aldrig havde været klager i hendes mands tid, og postmestrene sagde god for hende. Det hus, hun havde efter sin mand, var velegnet, og så længe hun gjorde god rigtighed for det, postmestrene leverede hende, kunne hun fortsætte – og dermed tillige nyde de fordele, som var knyttet til bestillingen, først og fremmest frihed for indkvartering.<sup>38</sup>

Også på Lollandsruten blev det i 1728 tilkendegivet postmestrene, at deres kuske for fremtiden skulle være forsynet med posthorn og den rette rød-gule mundering, så man kan heraf slutte, at den slags på de kanter næppe havde været gængs tidligere.

Brevskrivere på Sydsjælland, Falster og Lolland bidrog kun i ringe mål til Postkassens indtægter, idet de to agende postmestre stak den hele indtægt i egen lomme imod en afgift, der i 1711 beløb sig til 40 rigsdaler om året. Den forhøjedes stærkt nogle år senere, men blev i 1724 nedsat til 80 rigsdaler. Embederne har været anset for indbringende, hvad der viste sig tre år efter, da det ene blev ledigt, og nu blev udbudt på en slags auktion. Den, der tilbød den højeste afgift, skulle i princippet kunne regne med at få stillingen – en ganske almindelig procedure ved bortforpagtning af embeder langt op i 1700-tallet.

Da det højeste bud kom op på 410 rigsdaler, burde sagen have været klar, men Frederik 4. godkendte ikke stillingsbesættelsen med den interessante motivering, at hvis man pressede en sådan »forpagter« for meget, kunne han få svært ved at klare betalingen

og derved blive opmuntret til smugleri og anden slem misbrug. Resultatet blev derfor, at en af hans egne livkuske blev agende postmester imod at betale de hidtil gængse 80 rigsdaler. Dette synes på den ene side at være et rendyrket eksempel på den for enevældens tid så berygtede »lakajisme«, altså besættelse af embeder med netop lakajer eller andet underordnet personale fra fyrsters og adelsmænds omgivelser. Men på den anden side var denne kusk måske en pålidelig mand. Og hvilken offentlig ansat vil ikke skrive under på det fornuftige i tankegangen om, at en ordentlig løn er det bedste værn mod korruption? Det kan tilføjes, at det nærmest blev en tradition, at de agende postmestre på Lollandsruten var forhenværende kongelige lakajer, og at det med tiden nok blev temmelig lukrativt. I 1751 var der igen en stilling ledig, og da søgte hele 60 personer med tilbud om ganske betydelige beløb. Men kongen fortsatte længe med på denne måde at skaffe sine egne folk en god forsørgelse.<sup>39</sup>

Lollandsruten sluttede med sløjfen omkring Nakskov, men det var en nærliggende tanke med en forbindelse videre sydpå til Femern og derfra over land til Hamborg. Sagen blev grundigt overvejet lige efter århundredets midte, men lagdes på hylden, da man havde set nærmere på de vanskelige overfartsforhold.<sup>40</sup> Idéen kom op igen i reformperioden i 1770'erne, for da Postvæsenet i 1777 overtog de andre agende poster, kom Lollandsruten også i betragtning. De daværende agende postmestre blev sat på pension i 1779, og i deres sted blev der ansat to lønnede postførere. Samtidig oprettedes der hovedpostkontorer på ruten, og det er derfor, at hele rækken af posthuse i Vordingborg, Nykøbing, Saksøbing, Nysted, Maribo, Rødby og Nakskov i modsætning til så mange andre i dette land ikke kan føre deres »officielle« historie længere tilbage end til 1779.<sup>41</sup>

I forbindelse med denne omlægning blev det til alvor med en forbindelse over Femernbælt. Der var nu utilfredshed med befordringen med bøndervogne, som dog ikke blev afskaffet i denne omgang. Vejenes kvalitet kom til diskussion. De var dårlige på Sjælland, slemme på Falster og værst på Lolland, ikke mindst på det sidste stykke inden Nakskov. Enden på det blev i 1779 – trods nogen skepsis fra Generalpostamtets side – en omlægning af selve ruten, så den altid skulle gå over Maribo til Rødby, hvorfra der gik en færge til Heiligenhafen. Byfogden i Rødby, der tillige blev postmester, stod også for færgedriften fra det nærliggende Dragsminde, men ordningen viste sig ikke at blive den store succes, og overfarten blev indstillet otte år senere.

Herefter var man tilbage i det gamle mønster med den ugentlige agende post, der udgik fra København og endte blindt i Nak-



skov på Lolland. Det forhold, at alle forsendelser vestfra skulle helt til København for derefter at blive overført til Lollandsruten, blev ændret ved, at Postvæsenet overtog en birute mellem Ringsted og Køge. Fra 1799 blev der »taget fra« i Ringsted og i Køge, og postgangen mellem Lolland-Falster på den ene side og Jylland og Fyn på den anden blev forbedret med indtil flere dage.

Samtidig udnævntes en række kroejere til postekspeditører – det skete i Karise, Vindbyholt, Gåbense, Ludvigslund og Stokke-marke. Det så på papiret ud som en øget service overfor publikum, men må snarere betegnes som en form for rationalisering. Sagen var den, at de nyansatte postførere fra 1779 og frem udtrykkeligt havde haft tilladelse til at benytte de vante »aflægningssteder«, der inkluderede samtlige bedesteder på ruten og flere til. Da man efter 20 års forløb satte en udefra kommende postmester til at kigge nærmere på forholdene, rapporterede han om ikke færre end 11 af disse aflægningssteder alene på strækningen mellem Køge og Nykøbing. Og de bestod tildels af usle kroer eller bønderhuse, hvor løse breve, pakker og penge blev afleveret, og det ikke altid mod kvittering. Ofte var måske kun en pige hjemme, som ikke på nogen måde kunne stå til ansvar for den slags ting. Kort sagt, de mange aflægningssteder var både til megen ophold for posten og forbundet med »usikkerhed«.

Rapportøren gik så langt som til at bruge ordet »usikkerhed«, men så heller ikke længere. Det morsomme er imidlertid, at på trods af, at de mange aflægningssteder reduceredes til fem, så steg overskuddet af Lollandsruten prompte fra 3600 rigsdaler i 1799 til 5000 det følgende år. Det var en meget smuk stigning blot som følge af en hurtigere postgang, og uvilkårligt melder sig den mistanke, at portoen for lokal post på ruten velsagtens i et vist omfang hidtil var gået i postførernes lommer på samme måde, som den tidligere fuldt legalt var blevet inkasseret af de agende postmestre. Gamle vaner kan være svære at udrydde, blot må det indrømmes, at noget egentligt bevis i dette tilfælde savnes. Men de nye postekspeditioner *skulle* føre fortegnelser over afsendte og modtagne breve, så der *blev* tale om en kontrol, som hidtil havde manglet.

Det var også i 1799, at man fik taget fat på at afskaffe den sidste befordring med bøndervogne, og de stigende indtægter gjorde, at der alt i alt i 1802 var basis for en egentlig brevpost én gang om ugen til supplerung af den traditionelle agende. Hermed havde tilstandene på denne gamle rute efterhånden nærmet sig meget til det, der var normen i den øvrige del af landet.<sup>42</sup>

## Helsingør

Året rundt gik der i bogstaveligste forstand post mellem sundtoldbyen og hovedstaden. Det har været noget af en dagsmarch, der om sommeren begyndte kl. 9, mens de to postbude, én i hver retning, måtte en time tidligere op om vinteren for at nå det. Posten i 1711 var gående, men man spørger uvilkårligt sig selv, om det da ikke af og til var muligt at få kørelejlighed og midlertidigt hvile de ømme fødder.

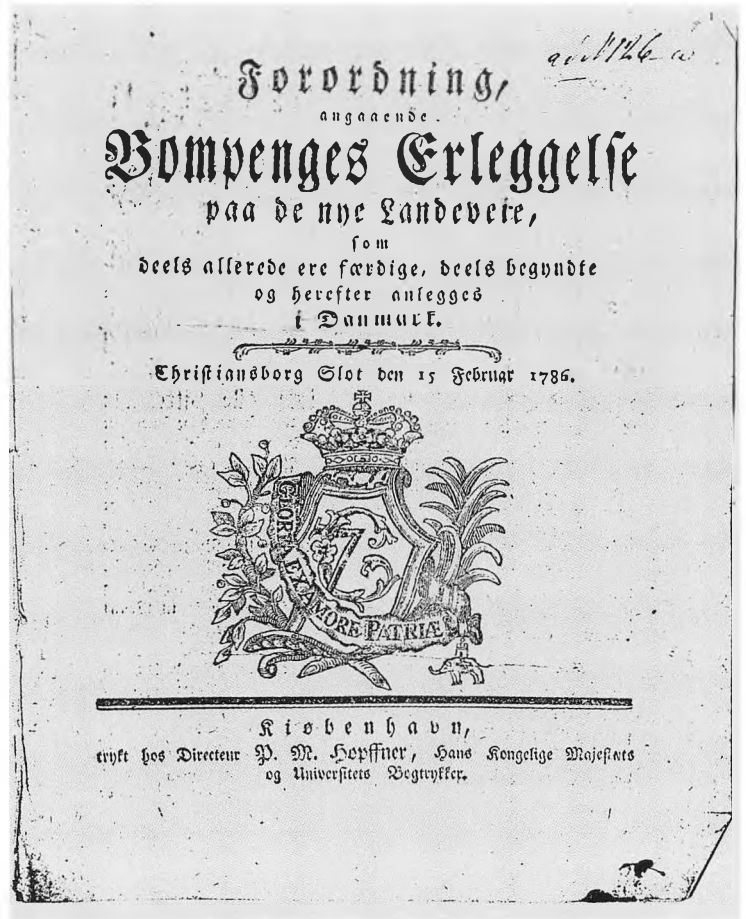
Den hyppige postforbindelse mellem København og Helsingør har sin oplagte forklaring. Hvor der svarede Øresundstold, indløb der også nyheder fra de tusinder af skibe, som passerede til eller fra Østersøen. Helsingør havde overfarten til Sverige, og post dertil afleveredes i normale tider til den svenske postkommissær, der var fast stationeret i byen – det var dog uaktuelt i 1711. Endelig var det ikke uden betydning, at Nordsjælland havde – og har – den store koncentration af kongelige slotte. Det trak tidligt også andet fornemt folk op langs Øresundskysten.<sup>43</sup>

Når posten var gående, siger det sig selv, at det kun var breve, der blev bragt frem og tilbage. Tidsforbruget betød endda, at officielle meddelelser, der virkelig hastede, blev sendt med en estafet, d.v.s. et ridende ekstrabud, og der kom naturligvis også tidligt forsøg på at sætte en agende post i fart. I årene 1726-27 var der én til to gange ugentlig kørsel med vognmandsvogne belæsset med pakker, personer og penge, men kontrahenten viste sig at være både stridbar og upålidelig, så dette forsøg endte i det fuldstændige kaos.

Sporene synes at have skræmt direktørerne i Generalpostamtet, for ibrige ansøgere i de følgende år havde ikke held til at opnå tilladelse til nye forsøg. Først Struensee tog i 1772 et initiativ til at få indført en postvogn, der tre gange om ugen skulle gå over Lyngby, Hørsholm og Nivå. Slottet midt på ruten var Struensees og Caroline Mathildes yndlingsopholdssted, og i øvrigt hang idéen helt oplagt sammen med, at den første af de nye chausséer få år før var blevet ført frem netop hertil. Både Hørsholm og den nyoprettede postforbindelse mistede dog efter Struensees fald samme år enhver popularitet, og det hed sig ved årets slutning, at ruten skulle ophøre, og »bør ej igen af nogen anlægges«. Retfærdigvis må det tilføjes, at den havde givet dundrende underskud.

Det manglende held med postkørsel i det nordsjællandske havde en forklaring, der har været ganske åbenlys i datiden. Eller som man formulerede det i Generalpostamtet: Indbyggerne i Helsingør savnede ikke lejlighed til at få deres varer og pakker til København. Hvor megen vognmandskørsel, der har været, skal

Vejbyggeriet søgtes finansieret ved brugerbetaling, og at der var tale om en langvarig proces afspejles tydeligt i ordlyden af denne forordning om betaling af bompengene. Den skulle gælde for både de færdige, de påbegyndte og de planlagte nye landeveje.



være usagt, men andre muligheder var ganske tæt for hånden. En af verdens betydeligste vandveje, Øresund, gav forbindelse til København, og op og ned ad Sundet pilede færgbåde i stigende tal århundredet igennem. I 1733 har trafikken betydet noget i retning af mindst to ugentlige bådaneløb hver vej, og særgelaugets joller og »mellembåde« har, når vinden søjede sig, været et oplagt – og i det mindste om sommeren tit også et charmerende – alternativ til en skumplende postvogn.<sup>44</sup> Dette, for så vidt det gjaldt personer, pakkerne turde have været ligeglade. Og endelig kan det om den socialt mest fremtrædende del af personskaren nok sluttes, at de selv under alle omstændigheder havde egen vogn at køre i. Derfor var der mellem København og Helsingør først og fremmest behov for et brevud, som også gik, når vinden var imod.



*Generalmajor Walterstorff er her først og fremmest fremstillet som militærperson med uniform og prangende ordensbånd. Men diskret antydes tillige rollen som Postens førstemand med det nyåbnede brev, stilet netop til »General Walterstorff«. Charles Pierre Verhulst (1774-1820) malede ham i Bruxelles 1804.*

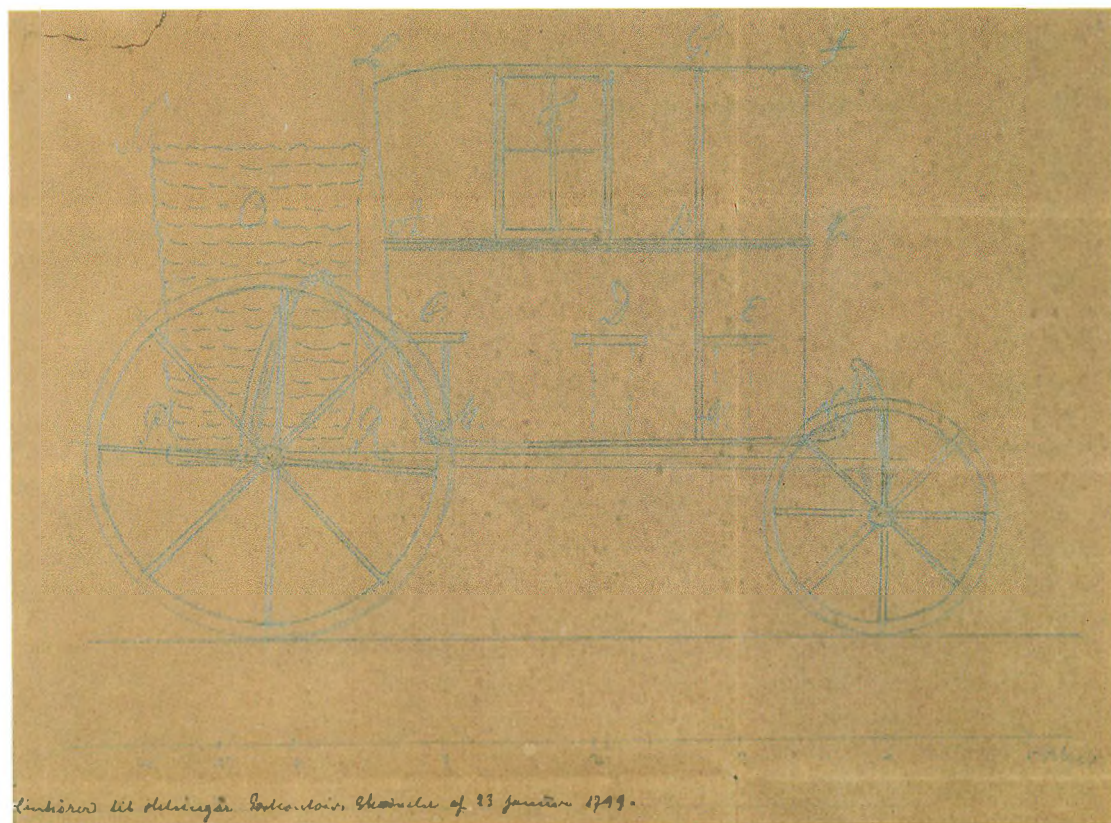
Man skal frem til 1777, før de gående bude som et led i dette års reform blev afløst af kørende. Man oprettede trods den stærkt negative udtalelse fem år tidligere en daglig agende post med både breve, pakker og passagerer over Lyngby og Hørsholm til Helsingør, og den blev permanent. Chausséen var blevet ført op til Fredensborg, så det meste af vejen var nu så god, som den kunne blive. Karakteristisk nok var det herefter noble landligere og ejere af lyststeder på strækningen mellem København og Vedbæk, der stærkt følte savnet af de gående bude, og da de ikke kunne få Postvæsenet til at fortsætte ad kysttruten, måtte de indgå et privat arrangement med et bud. Han blev oven i købet udstyret med postuniform, for at det skulle tage sig rigtigt ud. Man gætter på, at dette »sommerhuspostbud« har kunnet hvile fødderne det meste af vinteren.

Den agende post var altså kommet for at blive på Helsingørtruten, men den var ikke særlig hurtig, og denne befordring i åben

vogn var i dårligt vejr ikke nødvendigvis ret meget behageligere end i åben båd. Dette problem havde postdirektør, kammerherre og generalmajor Walterstorff råd for. Han havde en fortid som generalguvernør i Dansk Vestindien og havde få år tidligere aflagt et besøg i Nordamerikas forenede Stater. Ved den lejlighed kørte han med stage-coach, som han senere beskrev som en art diligence, hvor der indeni var tre bænke med plads til tre på hver, hvortil kom plads til en tiende person ved siden af kusken. En sådan diligence forspændt to par heste forekom yderst velegnet til danske forhold – underforstået, på de nye veje – og man ville gerne indforskrive et sådant køretøj, der eventuelt kunne tjene som mønster for en dansk produktion.

*Denne tegning er forsynet med en påskrift, som henviser til en skrivelse fra januar 1799 fra det helsingørske postkontor. Det synes derfor at dreje sig om netop den første diligence på de danske landeveje, lige præcis den, der blev indforskrivet fra Amerika.*

Efter godkendelse på højeste sted bestilte man en stage-coach i Philadelphia, og den ankom i adskilt stand på to skibe, som anløb Altona. Herefter fragtedes den til København, blev undersøgt og samlet, og den modificerede kopi blev, som det allerede er frem-



gået, sat ind på strækningen mellem København og Korsør. Men den første diligence i Danmark var altså af ægte amerikansk oprindelse, og den allerførste diligencenkørsel fandt sted med denne den 18. november 1798 mellem hovedstaden og Helsingør, hvor der nu var chaussée hele vejen. Den første danske diligencenkushed Jens Pedersen, og han kørte i de følgende år turen to gange ugentlig. Økonomien i dette initiativ var foreløbig udmærket.

Den amerikanske diligence holdt i syv år, så var den nedslidt og blev erstattet af en karet med fire indvendige og tre udvendige pladser. På Helsingørruten var man således kommet godt kørende ind i det nye århundrede og fortsatte standsmæssigt frem til landets endelige inddragelse i Napoleonskrigene.<sup>45</sup>

### *Jyske ruter*

Haderslev havde en ubestridt position som knudepunktet i det nordlige Slesvig, hvor igennem ikke alene hovedruten til Hamborg passerede; fra denne by udgik også de to jyske ruter, den lange helt op til Aalborg og den vestlige fra Ribe og nordefter.<sup>46</sup>

Mellem Haderslev og Aalborg afsendtes ridende post to gange om ugen, og postillonen passerede rækken af østjyske havnebyer – Kolding, Vejle, Horsens, Århus og Randers – og herfra gik det over Viborg til Aalborg. Turen varede to til tre dage, og det fandt man var lige lovlig langsomt. I 1712 blev ruten derfor omlagt, den lange afstikker mod Viborg faldt bort, og der blev tilsyneladende redet direkte mellem Randers og Aalborg. Med indsættelse af tilstrækkelig mange heste lykkedes det at få tidsforbruget helt ned på godt 26 timer, men det var til gengæld så dyrt, at man senere affandt sig med en normaltids på 40 timer. Viborg, der således blev hægtet af den gennemgående rute, blev herefter betjent med ridende post fra Randers.

Den vestlige rute til Ringkøbing var i 1711 organiseret på tilsvarende vis med to ugentlige postridt over Ribe via Varde til Ringkøbing, hvor en bipost fortsatte til Holstebro. Det ser ikke ud til, at behovet for postbesørgelse her var så forfærdelig stort, for i 1732 gik man over til at nøjes med ét ugentligt ridt fra Ribe og nordefter, og bipostkontoret i Ringkøbing blev endda nedlagt.

Når man sammenligner med det øvrige Danmark, fremgår det klart af kortet side 20, at det nørrejyske i postal henseende var præget af store, hvide områder. Dels var rutenettet ikke særligt veludbygget med hensyn til ridende post, dels var der simpelt hen ingen agende poster nord for Haderslev.

Det sidste søgte man i 1723 at råde bod på. Generalpostamtet

kontraherede med en vognmand i Haderslev om en egentlig agende post over Kolding, Fredericia, Vejle, Horsens, Skanderborg, Århus, Randers, Viborg og Hobro til Aalborg og en tilsvarende hver 14. dag ad den vestlige rute til Ringkøbing. Dette initiativ led dog hurtigt en krank skæbne. Vognmanden måtte give op allerede i 1725, og projektet havde efter hans eget udsagn fået meget beklagelige følger for hans private økonomi.<sup>47</sup>

Man kan undre sig over denne tilsyneladende mangel på behov for kommunikation i Nørrejylland. Var der virkelig ikke brug for bedre udlandsforbindelser sydpå, og hvad med kontakten til København? Sendte man ikke pakker til og fra Jylland? Som forklaring kan man atter pege på de danskes vej til ros og magt i form af de søværts muligheder. Ringkøbing, eksempelvis, havde skibsanløb direkte fra ikke alene Hamborg, men også Amsterdam – hele seks fartøjer indkom i 1733 fra Holland. Og vender man sig mod de østjyske havnebyer, viser det sig, at de alle havde skibe i fart på hovedstaden. Når en meget stor del af indenrigsfarten bestod i pendultrafik mellem København og blandt andet samtlige havnebyer ved de østjyske fjorde, måtte det naturligvis gå ud over mulighederne for en nordgående agende post, som var koblet til Haderslev på hovedruten. Det var da netop også muligheden af at gå på tværs til søs, som kom til udnyttelse, da en agende jysk post ved århundredets midte igen søgtes etableret.

Det var, som det oftest var tilfældet, et initiativ, der bestod af en kombination af privat foretagsomhed og godkendelse fra oven. En kommerceråd og en regimentskvartermester henvendte sig med idéen, og Generalpostamtet var interesseret og udvirkede de nødvendige tilladelser. De to initiativtagere fik i 1750 bestillinger som agende postmestre, og kom naturligvis til at virke på lignende vilkår som kollegerne ved de andre agende poster – dog i dette tilfælde uden afgift til postkassen.

Tanken var at forbinde København med Aalborg ved at køre hver 14. dag fra hovedstaden over Roskilde til Kalundborg, hvor der skulle omlades til færgen, børtsmakken, som bragte posten til Århus, hvorefter turen gik videre over Randers, Viborg og Hobro til Aalborg.

Allerede efter et par års forløb var posten kommet på andre hænder, og eftersom overfarten mellem Kalundborg og Århus ikke fungerede tilfredsstillende, fik de nye postmestre tilladelse til at føre den over Korsør-Nyborg og Middelfart-Snoghøj. Den ene af de to trak sig snart ud af foretagendet, og den tilbageblevne måtte gældbetyngt give op i 1757 med et løfte om ansættelse i næste ledige stilling som agende postmester på en af de andre ruter – det skulle være en trøst for hans økonomiske ofre. For

ruten havde helt åbenbart ikke kunnet betale sig, men var alligevel fundet så nyttig, at Generalpostamtet gerne så en eller anden form for fortsættelse. Der var da også andre, som gerne ville til.

Løsningen blev fra 1758 en samkørsel med Hamborgerposten under fællesbetegnelsen »hamborgske og jyske agende poster«. Det betød tillige, at Haderslev nu også blev udgangspunktet for den agende post, som hver 14. dag transporterede pakker, passagerer og penge nordpå i Jylland, hvad enten de kom fra København eller sydfra. Specielt pengesendelserne var nu i øvrigt ikke, hvad de havde været, for siden Kurantbankens oprettelse i 1736 var pengesedler blevet mere og mere almindelige, og på grund af deres ringe vægt var det også tilladt at forsende dem med den ridende post. Følgen var, at de agende postmestre i disse år klagede og – foreløbig forgæves – søgte at få deres afgift til Postkassen nedsat. I 1777 løstes det problem én gang for alle ved at samtlige agende postmestre erstattedes af fastlønnede postførere, som det tidligere er skildret.

Fra 1794 blev den agende post, som nævnt i afsnittet om Hamborgruten, ført over Middelfart-Snoghøj, hvilket gjorde Kolding til det nye knudepunkt for pakkepost, og året efter var der baggrund for en afgang hver uge. Mod nord forlængedes ruten fra Aalborg via Hjørring helt op til Fladstrand – det nuværende Frederikshavn – med en pakkepost en gang om måneden.

På dette tidspunkt var der fortsat ingen agende post på den vestlige rute, hvor man måtte trøste sig med, at den ridende post fra 1802 nu to gange ugentlig gik hele vejen fra Haderslev over Ribe, Varde og Ringkøbing til Lemvig. Det vil sige, den ridende post var jo ikke nødvendigvis mere på hesteryg, men kunne nu lige så vel føres frem pr. kariol – gamle betegnelser ændres blot ikke altid lige med det samme.

### *Biposter, sideruter og et postvæsen i konkurrence*

Med biposterne bevæger man sig ind i den grå zone mellem Postvæsenet og den helt private, totalt uorganiserede og lejlighedsvis overbringelse af forsendelser. De ruter, der på kortene side 20 og side 25 er opstregt for henholdsvis 1711 og 1807 repræsenterer det officielle postvæsen med det autoriserede rutenet, og hermed illustreres så at sige Postvæsenets historie i snæver forstand – ikke mindst som posthistorikeren Fr. Olsen så det i sin klassiske behandling af dette emne. Hvis man derimod vil beskæftige sig med »brev- og pakkebesørgelsens historie«, for ikke at tale om en »personbefordringens historie«, må man også have gråto-





*Posttrytteren var kendt gennem flere hundrede år, men en virkelig realistisk skildring finder man først med denne tegning fra 1839 af J. Th. Lundbye (1818-48). Bemærk posttasken, der i dette tilfælde er trådt i stedet for felleisen.*

nerne med for at gøre billedet mere anskueligt. Nogle eksempler kan belyse dette.<sup>48</sup>

I 1711 gik Postvæsenets jyske rute ikke længere end til Aalborg, og spørgsmålet er da, hvordan eventuelle forsendelser kom til Hjørring, Fladstrand, Sæby og Skagen? Det gjorde de med en bipostrute organiseret af byfogden i Hjørring, som havde drevet denne for privat regning helt tilbage fra 1698. Ikke alene fik han dermed bragt post til sin egen by, men den blev også besørget videre nordpå til Skagen. I 1714 fik han oven i købet en bestalling som postmester og bevægede sig dermed ind i en mere grå zone. Blot ændrede denne udnævnelse ikke ved arrangementets private karakter, så følger man de klassiske kriterier, som de er anvendt af Fr. Olsen, så kan det »vendsysselske postvæsen« for så vidt ikke henregnes til Det danske Postvæsen, uanset postmesterens status som kongeligt udnævnt og det faktum, at der virkelig var tale om en regulær postgang.

Postbefordringen i Vendsyssel forblev længe i den grå zone. Først i 1751 fik toldereren i Fladstrand bestalling som postmester i Sæby, Fladstrand og Skagen. Han havde to år tidligere fremsat et forslag om en ridende post fra Aalborg over Sæby, suppleret med et gående bud fra Fladstrand til Skagen. Imod et passende vederlag ville han lade portointtægterne gå i Postkassen, og herefter var der etableret et hovedpostkontor og en officiel forlængelse af ruten op gennem Jylland – man kan så efter behag kalde det en hovedrute, fordi den kom til at forbinde to hovedpostkontorer, eller nok bedre en siderute, fordi der trods alt ikke var tale om andet end en spinkel tilføjelse til det primære rutenet.

På dette tidspunkt var Hjørring fortsat helt og holdent betjent ved privat foranstaltning. Man skal frem til 1802, da en amtmand flyttede til byen, før der her kom et postkontor. Nu førtes posten, som tidligere omtalt, over Hjørring videre til Fladstrand og nordpå, og med ét lå Hjørring ikke mere i et af de lysegrå områder på det postale Danmarkskort.

Også i byer som Ebeltoft og Grenå har man antagelig i 1711 fået bragt breve frem ved en privat organiseret budtjeneste. Forbindelsen fra Århus til de to købstæder på Djursland er nævnt som en bipost i 1694-forordningen, men postgangen foregik længe ganske uafhængigt af Generalpostamtet, og derfor er det så vanskeligt at få noget at vide. Man skal også her frem til midten af århundredet, før det officielle stempel blev påtrykt i form af udnævnelsen af en postmester, der skulle fungere i begge byer på én gang. Det var byfogden i Ebeltoft, som i 1747 etablerede ridende post to gange ugentlig og herefter i 1750 og 1751 fik de to bestallinger som postmester. Indtægterne af denne bipost gik helt og

# Placet,

angaaende

ad 33.

at Fragten for de med de Kongelige Postjagter over det store Belt følgende Passagerer herefter skal betales med 56 Styver, i Steden for at der hidindtil ikkun har været betalt 40 Styver pro Persona.

Da der saavel til Posternes, som de med disse følgende Reisendes sikkrere og hastigste Befordring, samt de sidstes store Bequemmelighed, er til Overfarten over det store Belt, for Kongelig Regning bleven bygget og vedligeholdt tvende nye Postjagter, ligesom der og i samme Tiemed er indrettet tvende Lygtefyre ved Corsøer med flere hensigtsmæssige Indretninger, saa har Hans Kongelige Majestet, ved Resolution af 25de f. M. allernaadigst befalet: at de med bemeldte Postjagter over det store Belt følgende Passagerer skulle, til nogen Erstatning for de saaledes anvendte og end videre aarligen medgaaende større Udgifter, erlægge 56 Styver i Steden for at der hidindtil ikkun har været betalt 40 Styver pro Persona for Transporten over bemeldte Belt; hvilken allerhøjestes Resolution herved til alle og enhveres Efterretning bekendtgøres.

General-Post-Amtet den 11 August 1794.

Koefoed.

zum Hagen.

Lange.



Monrad.

*Udviklingen var 1700-tallet igennem karakteriseret ved, at mere og mere af befordringen blev direkte underlagt Generalpostamtet. Ofte medførte det investeringer, som man ville have forrentet. Da de nye postjagter blev indsat på Storebælt, kom der kort efter en prisforhøjelse – hidtil 40 styver, for fremtiden 56 styver pro persona. En styver = 10 skilling.*

holdent i hans egen lomme imod, at han betalte en afgift til Postkassen på 20 rigsdaler om året, og dermed var bipostkontorerne de to steder etableret som en del af Postvæsenet. Havde han aflagt selvstændigt regnskab og fået løn, ville betegnelsen have været hovedpostkontor.

Kortet over postruterne i 1711 viser en forbindelse fra Roskilde over Slangerup og Frederiksborg (Hillerød) til Helsingør, en ridende post, som forbandt de to byer to gange om ugen. Dermed var en del af Nordsjælland godt dækket ind. Allerede i 1722 kom der et bipostkontor i Hillerød, mens den videre postbesørgelse i Slangerup og Frederikssund ordnedes ved helt private arrangementer mellem lokale beboere og postmesteren i Roskilde, der havde ridtet i entreprise. I 1729 henvendte en borger i Slangerup, Henning Hessel, sig og udtrykte interesse for at fungere som regulær postmester i sin hjemby.<sup>49</sup> Umiddelbart formuleredes betingelserne således, at Hessel pr. kvartal ville betale 2 rigsdaler til Postkassen imod til gengæld selv at »nyde« portointdægterne, altså af den lokale post, der var fastsat til fire skilling, hvad enten det drejede sig om strækningen Roskilde-Slangerup, Roskilde-Frederikssund eller Slangerup-Hillerød. Det var så tanken, at

han skulle føre regnskab over eventuelle overskydende indtægter mod selv at finansiere postsæk og nøgler hertil.

Såvidt, så godt. I Generalpostamtet var man interesseret i Hessel som postmester, men for en sikkerheds skyld blev denne »recognition for at holde et postmesteri« udbudt på offentlig auktion i Slangerup, uden at nogen dog bød Hessel op. På dette tidspunkt kan man se, at han forlængst var i funktion, for der var problemer med postmesteren i Roskilde. Sidstnævnte fik blandt andet en meget klar ordre til, at han herefterdags *ikke mere* måtte udlevere breve adresseret til Slangerup til Anders Jensen, de skulle gå via Henning Hessel, og det samme gjaldt brevene til Frederikssund, som nu ikke mere måtte afgives ved Værebros Mølle eller andetsteds. Postmesteren i Roskilde havde altså haft svært ved at ændre vaner og få postillonen til at holde op med at benytte de vante kontakter på ruten. Nogen lokalporto gik den Roskildepostmester jo nok også glip af.

Imens blev Hessel udsat for et blidt, men bestemt pres fra Generalpostamtets side. Han havde endnu ikke fået nogen bestalling, og man forklarede ham pædagogisk, at det ville være lettere for alle parter, hvis han bød noget mere og til gengæld undgik at føre regnskab for det, postindtægterne oversteg de otte rigsdaler. Han ville jo som postmester få fritagelse for indkvartering og anden borgerlig tyngde, og Hessel, der nu havde haft tid til at vurdere de reelle indtægtsmuligheder, gik først op til ti, siden til tolv rigsdaler i årlig rekognition. Herved blev det, og i december 1730 modtog Henning Hessel sin bestalling og fungerede så stille og roligt i de næste 27 år, indtil han fik sin afsked i nåde, dog uden pension. Men efterfølgeren tilpligtedes at yde ham 18 rigsdaler om året, så længe han levede, foruden at han skulle betale de 12 rigsdaler til Postkassen. Hermed har man nok et godt udtryk for det beskedne indtægtsniveau for et postmesteri i en lille by som Slangerup.

Mens posten til Djursland således gav et årligt bidrag til Postkassen på de nævnte 20 rigsdaler, og postmesteren i Slangerup kom af med 12, var der andre af de anerkendte biposter, som kun kunne holdes i gang ved hjælp af tilskud. Netop 20 rigsdaler var, hvad der årligt blev givet for at få post frem og tilbage mellem Odense og Bogense, biruten Nyborg-Langeland kostede 36 rigsdaler og mellem Vordingborg og Stege var beløbet 52 rigsdaler.

Når man sammenligner de postale landkort 1711 og 1807, fremgår det klart, at det primære rutenet 1700-tallet igennem var blevet suppleret med et antal sideruter, og at nye biposter var kommet til. Lige så klart er det imidlertid, at dækningen set med moderne øjne stadig forekommer særdeles ringe. Hvad holdt

*Posttrytters legitimationskommissionens slutning af 1700-tallet til at antage form af et sådant ovalt messingskilt med det kronede kongelige monogram og nedenunder et posthorn.*



egentlig Generalpostamtet tilbage fra at udvirke helt anderledes radikale forbedringer i postgangen? Fr. Olsen i sin tid var ikke i tvivl, og han er ofte citeret for bemærkninger som f.eks. denne: »Der spores ikke hos postdirektørerne den mindste stræben hen imod en udvidelse af Postvæsenets virksomhed. I det væsentligste stod Postvæsenet i 1771 på samme standpunkt som i 1694....«, og som årsag angives, at Postvæsenet først og fremmest betragtedes som en institution, der skulle give overskud til pensionsformål.<sup>50</sup>

Det sidste kan være rigtigt nok, men det første dækker ikke helt det indtryk, som de foregående afsnit har givet af forholdet mellem Generalpostamtet og de forsøg på fornyelser, der fandt sted i løbet af 1700-tallet. Når folk mødte op med en god idé, fik de jo som oftest meget let Generalpostamtets velsignelse til at føre den ud i livet, men vel at mærke på egen regning og risiko. I 1723 var det den agende post mellem Haderslev og Aalborg og i 1726 mellem København og Helsingør. I begge tilfælde gik det ilde, for disse initiativer var helt åbenbart ikke økonomisk bæredygtige. Generalpostamtet lod med glæde private løbe risikoen, og det kan man finde kynisk, men fornuftigt og konsekvent var det i alt fald efter de forudsætninger, postdirektørerne helt tydeligt arbejdede under, nemlig at der ikke i større udstrækning måtte foretages underskudsgivende investeringer.

Det samme gjaldt, da man i 1750 tillod forsøget med den agende post ført over mellem Kalundborg og Århus, og Generalpost-

amtet havde heller ikke store midler i klemme, da det i 1779 blev forsøgt at sejle posten over mellem Rødby og Femern. Den eneste væsentlige transporttekniske ændring i 1700-tallet var overgangen fra ridende til kørende brevpost, men også postkariolernes fremkomst var jo helt og holdent betinget af kontrahenternes investeringslyst samt vejenes forbedrede tilstand.

Hvad man ikke må overse, er, at det hele system i 1711 var bygget op på, at alle de enkelte led i den praktiske postbesørgelse så at sige var privatiseret, hvad enten det gjaldt kontrahenterne, der tog sig af postridtet, transportforvalterne ved færgeoverfarterne eller de agende postmestre, der i begyndelsen fungerede helt for egen regning. Først efterhånden forsøgte man at stramme kontrollen, og organisatorisk gav det sig i 1777 udtryk i en reform af de agende poster – stadig kørt af private vognmænd – og i 1793 foretog man noget så opsigtsvækkende som overtagelsen af postbefordringen på Storebælt for Generalpostamtets egen regning. I alt fald det sidste skete på en tid, da postintraderne var steget så stærkt, at man med rette har følt, at der var overskud til initiativer. Det kom så landets mest betydelige trafikale flaskehals tilgode. Men sådan var det ikke tidligere i århundredet, idet Postvæsenet helt klart var i en konkurrencesituation.

De nævnte initiativer, som vel stammede fra privat side, men som efterfølgende var blevet lyst i kuld og køn af Generalpostamtet, fik tit og ofte en krank skæbne, ikke mindst fordi den eneret på brevbefordring, som Postvæsenet helt grundlæggende var tillagt, jo af gode grunde ikke kunne håndhæves i alle landkortets grå og hvide områder. Således bed tingene sig selv i halen. For brevenes vedkommende har utallige af landets borgere under alle omstændigheder helt eller delvis måttet klare sig uden Postvæsenets mellemkomst. Og det har de så fundet udveje for. Endvidere var der ikke nogen eneret for pakkeforsendelser, så på det område var folk i deres fulde ret til at få dem besørget på egen hånd. Og lige for hånden havde man det i tidligere afsnit nævnte alternativ, søvejen, – nærliggende, fordi de fleste købstæder i det havomskyllede Danmark faktisk er placeret ved fjorde, sunde og bæltter.

De mange småskibe i sejlads mellem hovedstad og provins blev naturligvis brugt til forsendelse af både pakker og breve. Eneretten for brevforsendelser forsøgte man af og til at håndhæve, men den har været temmelig illusorisk i et århundrede, der er berygtet for omfattende smuglerier af mere voluminøse ting som spiritus og manufakturer.<sup>51</sup> Og alt det gods, der ikke hastede meget, er naturligvis blevet forsendt med den skipper, der alligevel skulle en tur til København med fødevarer eller brænde, eller med ham, der sejlede til Aalborg efter sild, til Mariager fjord efter kalk, eller

hvor færden nu gik hen. Denne trafik har desværre ikke efterladt sig mange spor, men det kan dog godtgøres, at også embedsmænd benyttede dette uautoriserede forsendelsesnet. Illustrerende for situationen er en notits i Københavns toldbog fra 1733. Da indkom en skipper fra Hirsholmene med en ladning flyndere fra Fladstrand samt »Fladstrands toldregnskab for 1732«. Tolderen skulle have sit regnskab sendt til revision i centraladministrationen i København, og det foregik naturligvis ad søvejen.<sup>52</sup> Hvad var mere nærliggende, når man boede i Fladstrand?

Postvæsenets muligheder lå først og fremmest i den hurtige, regelmæssige og sikre forsendelse af breve og pakker, og behovet herfor var utvivlsomt stigende på langt sigt, ikke mindst i 1700-tallets sidste årtier. Det gav efterhånden en margen for forbedringer og tillige initiativer for egen regning. Konkurrenceforholdet til indenrigssøfarten var der dog stadig, og det træder endnu mere i forgrunden, når det gælder personbefordringen.

*Posttrytteren kunne ikke altid leve op til myndighedernes forventning om forskriftsmæssig mundering og øvrig passende udrustning – i alt fald ikke, hvis man skal tro C.D. Gebauers satiriske tegning fra begyndelsen af 1800-tallet.*





## Postillon i den rette mundering

I 1704 var krævet til en postmester, at han skulle forskaffe og underholde det nødvendige antal dygtige postilloner og heste, der skulle forsynes med behørig mundering, nemlig sadler, røde klædes kapper, kabudser med gult underfor samt skilt og støvler. Det var postrytteren, der med den rette mundering blev den helt centrale skikkelse i Postvæsenets uniformshistorie.

Hornet var ikke nævnt i 1704, men i 1712 hed det, at hver postillon skulle have et posthorn, »og derpå lære vel at blæse, på det Postens ankomst på behørigte steder dennem kan tilkendegives«. Uniformen blev ved denne lejlighed beskrevet som en rød kappe med gult underfor, og på den højre side eller arm skulle sættes kongens, Frederik 4.s monogram med gult klæde og udformet med store dobbelte bogstaver. På samme vis skulle postillonen hvert tredje eller hvert fjerde år forsynes med en rød kabuds med gult underfor, og på klappen af denne fordredes også anbragt »F4tus« i gule bogstaver. Kongens overtagelse af væsenet blev altså med det samme markeret, og således har det været siden.

I alt fald for kabudsens vedkommende ses postrytteren

fra 1752 øverst på næste side at være forskriftsmæssigt udstyret. De kongelige initialer på siden eller armen er dog ikke at se, men der kan meget vel gemme sig et skilt på brystet. Påsætning af et sådant var nævnt allerede i 1704, og dukker op gentagne gange. I 1725 formuleredes kravene til et postbud på strækningen mellem Holstebro og Viborg, at det skulle være en skikkelig og ædruelig karl, og postmester Peder Pedersen Grøn skulle bekoste hans skilt med det kongelige »chiffer«, et posthorn og en brevsæk. I en kontrakt fra 1734 hed det kort, at postillonerne skulle have »behørig Mondur, såsom røde klædeskapper og kabudser med gult underfor, postskilte, støvler og sadler«, en formulering, som også postholder Jens Jensen i 1743 blev stillet overfor.

Endnu i 1760 er nævnt det gule kongemonogram – nu »F5tus« – på kabuds og ærme, men i 1774 var der entydigt tale om skilte såvel på kabudsen som på brystet – et skilt fra Christian 7.s tid er gengivet side 57.

Fra kontrakt til kontrakt blev kravene til den rette mundering skrevet af, men efterhånden vidste alle, hvad det drejede sig om. Man nøjedes derfor til sidst – som i 1790 –



med blot at nævne en »anstændig fuld postmundering og posthorn«.

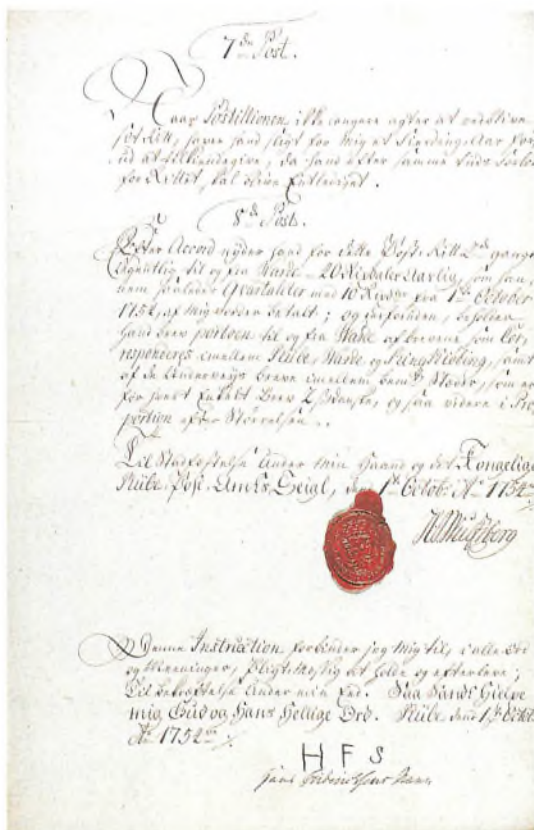
Postillonens mundur eller uniform blev automatisk forbilledet efterhånden som andre grupper blev ikklædt de røde og gule farver. Kuskene på den agende post håde på Hovedruten og på Lollandsruten skulle, som det allerede er nævnt side 26 og 43, fra 1728 være udstyret med posthorn samt bære det sædvanlige »postlivré, som er en rød kjole og kabudse med gult underfor«, og efter befordringsforordningerne i 1760'erne kom det til at gælde alle kuske, der kørte under Generalpostamtets overopsyn. Og endelig blev en ny kategori uniformeret, da den agende post fra 1777 og 1779 blev drevet direkte for Postkassens regning. Det var de agende postmestres efterfølgere, postførerne, der nu også skulle optræde i de oldenborgske farver – se side 27.

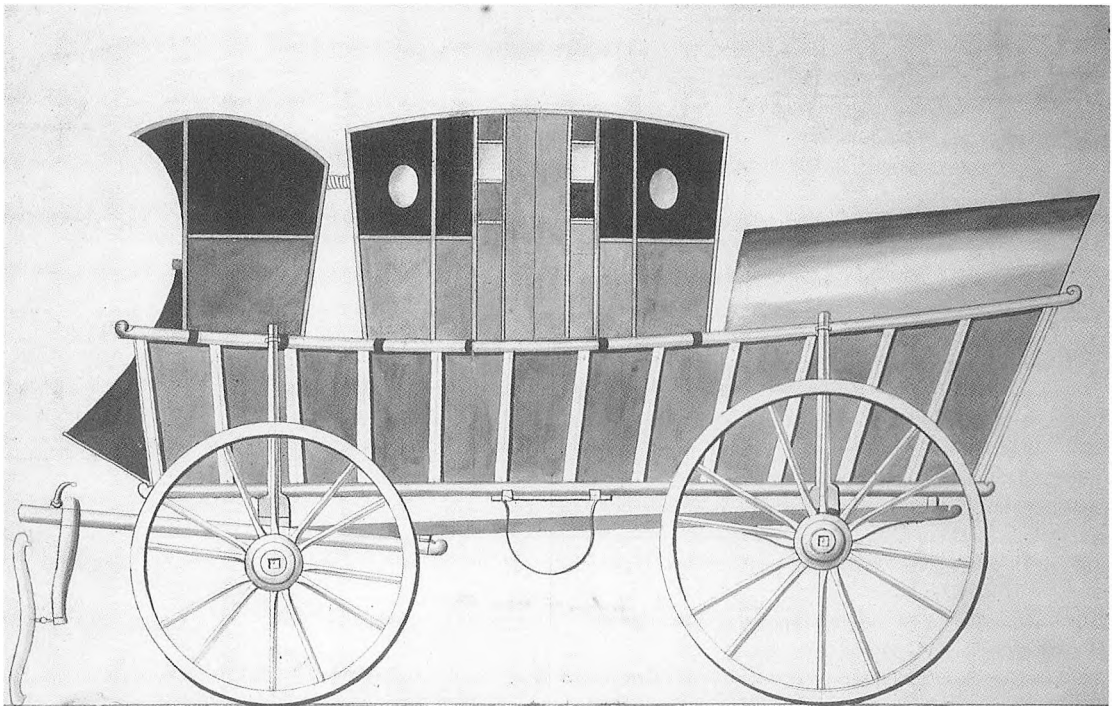
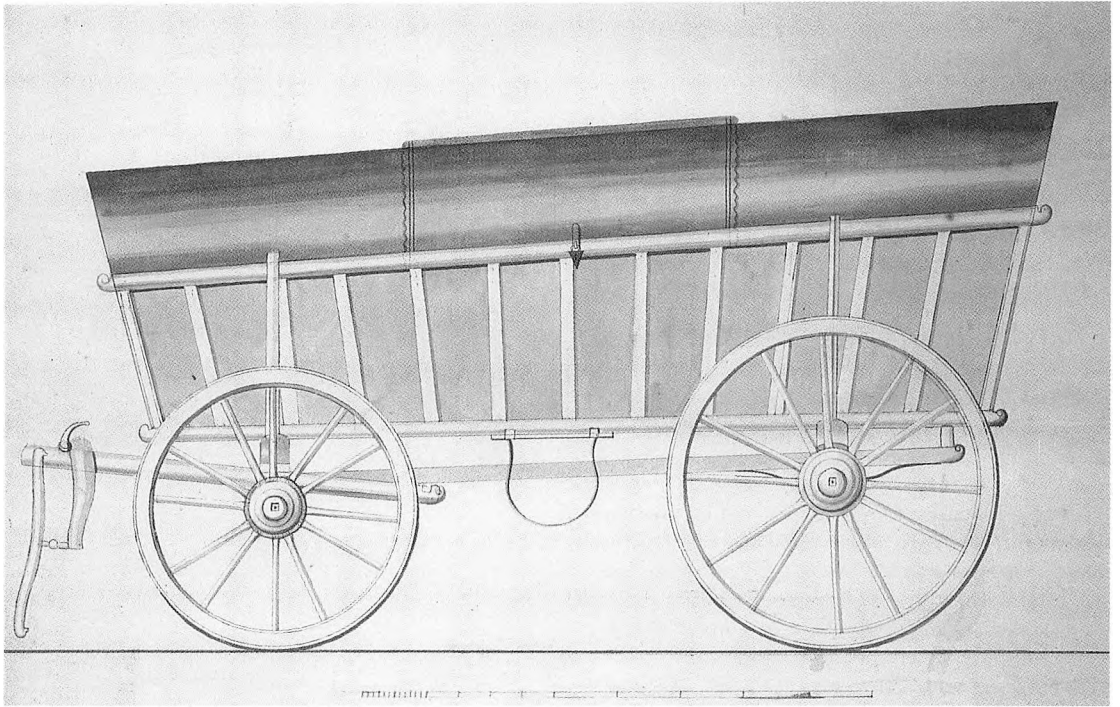
Poststrytteren eller postillonen beholdt både sin mundering og sin betegnelse, da han fra 1780'erne i større og større udstrækning blev sat på bukken af en postkariol. Betydningen af ordet postillon ændredes, og som ordbøgerne fortæller, endte det med først og fremmest at være betegnelsen for en kusk på en postvogn – uanset at poststrytteren til hest stadig var på færde i de områder af landet, hvor postens mængde ikke krævede mere, end hvad en postsæk kunne rumme.

De ideale krav til det 18. århundredes postillon fremgår af den eneste bevarede instruks i Generalpostamtets arkiv. Den daterer sig fra 1754 og gjaldt Hans Friderichs, der skulle besørge ridet mellem Ribe og Varde. Betydningssærligt nok foreligger der hverken i den tilsvarende postmesterinstruks fra 1750 eller i det foreliggende dokument noget om munderingen, hvis udseende åbenbart i denne sammenhæng har været betragtet som en selvfølge. Men ellers er der interessante oplysninger.

Hans Friderichs forventedes at klare strækningen på syv timer, hvorefter han havde seks timers pause, inden turen gik den anden vej. For de to ugentlige ridt modtog han ti rigsdaler i kvartalet, idet han dog selv måtte beholde lokalportoen, altså den for breve til og fra Varde – og i øvrigt også Ringkøbing. Posthornets betydning understregedes, idet han både ved afgang og ankomst, såvel i Ribe som i Varde, skulle »ridende lige til posthuset i posthornet blæsende sig forføje«.

En afsluttende detaille stiller dog uvilkårligt forskellen mellem påbud og realiteter i relief. Hans Friedrichs skulle i en særlig protokol optegne alle de breve, han modtog undervejs. Hvordan han bar sig ad med det, forbliver et åbent spørgsmål, for da han underskrev denne line instruks, måtte han nøjes med at sætte sine vaklende initialer. Postillon Hans Friedrichs kunne faktisk ikke skrive.





# Befordring over sø og land

*En holstensk vogn, den type, som ofte vil blive nævnt på de følgende sider. Udateret tegning, antagelig fra slutningen af 1700-tallet.*

Personbefordring var en del af Postvæsenets arbejdsområde i kraft af de agende poster, der helt overvejende var kunder hos de vognmænd, som forventedes at være organiseret i laug rundt om i de enkelte købstæder. Vognmandslaugene skulle tage sig af forefaldende transport af gods og personer fra sted til sted og udgjorde altså en slags offentligt befordringsvæsen, som Postvæsenet benyttede sig af på de lange ruter. De to »væsener« overlappede så at sige hinanden, men må ellers siges at have været et par svært sammenlignelige størrelser. Postvæsenet havde sin centraliserede struktur med direktører og den centrale Postkasse, som med sit overskud stod for en del af statens pensionsudbetalinger. Befordringsvæsenet som sådan er allerede for den foregående periodes vedkommende skildret i bd. 1 af P&T's historie. Der var ikke tale om en fast organisation, men om et sæt bestemmelser, hvorefter vognmandserhvervet var søgt reguleret. De danske vognmænds laugsartikler var fra 1683, den gældende postforordning fra 1694 og i denne sammenhæng må også peges på forordningen om de offentlige herberger og værtshuse i Danmark fra 1695.<sup>53</sup> Her fandtes bestemmelser for, hvordan der skulle være overnatningsmuligheder dér, »hvor de ordinære agende poster fare igennem og hvor almindelige landeveje gå«. Disse herberger var altså forordnet med lige hensyntagen til de agende posters specielle og den øvrige samfærdsels almindelige behov.

Ét er regler og forordninger, noget andet praksis, og der var ikke udelt tilfredshed med hverken vognmændene, personbefordringen eller overnatningsmulighederne i kongens riger og lande. Utilfredsheden har måske været størst i hertugdømmerne, men også andre forhold kan have gjort sig gældende. I alt fald er det et faktum, at det var her, man først fik reformeret befordringsvæsenet på en måde, som fik betydning for kongerigets forhold i almindelighed og Generalpostamtet i særdeleshed.<sup>54</sup>

## *Generalpostamtet og befordringen i hertugdømmerne*

*Tegningen viser et forsøg på at udstyre den holstenske vogn med mere komfort i form af en aflagelig »kabine« og et løst »førerhus«. Om dette forslag blev ført ud i livet, vides ikke. Udateret tegning, antagelig fra slutningen af 1700-tallet.*

Forholdene i hertugdømmerne blev taget under overvejelse i en kommission med deltagelse af to postdirektører. Med datidens respekt for velerhvervede rettigheder, som også ved denne lejlighed gjorde sig gældende, stod det klart, at vognmændenes eneret



på personbefordring ikke kunne fratages dem uden en passende erstatning, som man så måtte finde udvej for. Vognmandserhvervet som sådan var naturligvis ikke dermed afskaffet, men hovedvægten blev nu lagt på de befordringsstationer, der i de følgende år blev oprettet. I en række byer skete det i forbindelse med anskaffelse af postgårde, og det hele foregik under den nævnte kommissions fortsatte tilsyn – den var i øvrigt efter forordningen af 28. maj 1762 underlagt Generalpostamtet.

Som det var tilfældet på andre områder, blev der også her indgået aftaler med kontrahenter, som skulle stå for den praktiske drift af befordringsstationerne, anskaffelsen af heste og vogne samt uniformer til postillonerne. Til disse formål såvel som til erhvervelse af postgårde med de nødvendige overnatningsfaciliteter var man endvidere indstillet på at yde lån, og Postkassen viste sig at være stedet, hvor de fleste midler blev hentet. For at bevare overblikket skulle der for dette nye befordringsvæsen føres et særskilt regnskab.

Umiddelbart ville det have været lettest, om den stedlige postmester, der hidtil blot havde haft med ridende poster at gøre,

*Sønderjysk landevej ved en fjordby. Maleri fra 1823 af C. Frederik Thøming, som fornedet til højre har anbragt en holstensk vogn udstyret med den karakteristiske aflagelige presenning.*

kunne træde til og tillige optræde som bestyrer af befordringsvæsenet med tilhørende hotelhold, men det var ikke uden videre praktisabelt. Man kom derfor uundgåeligt i den lidt barokke situation, at der i én og samme købstad herefter kunne være ansat to postmestre, én for den ridende og én for den agende post, herunder de supplerende ekstraposter m.v., som altsammen nu var reguleret med timesedler, straffebestemmelser for ubehøvede postilloner etc.

I Haderslev hed den ridende postmester på denne tid Christian Brorson – en nevø til salmedigteren – og foruden at varetage de lokale ekspeditioner var han kontrahent for postridtene fra Årø-sund til Flensborg og mellem Haderslev og Ribe. Postmester Brorson var fortsat ridende postmester til sin død i 1777, men fra 1762 hed byens anden postmester, den agende, Bendix Hojer.<sup>55</sup> Han flyttede ind i den postgård, som Generalpostamtet havde ladet en kommissionær købe, og som Hojer siden selv overtog. Her var der tale om en befordringsstation i fuld skala med alle faciliteter. Bendix Hojer rådede over fire vogne og et dusin heste, men havde i øvrigt kontrakt med et par vognmænd som supplement. Postgården fungerede som gæstgiveri med værelser og sovepladser, hvis udstyr var afstemt efter de rejsendes stand og pengepung. I gården lå bryggeri og brænderi og i kælderen et passende lager af vin og spirituosa. Staben på stedet bestod af en fuldmægtig, seks postkarle, en dreng, tre piger og en husholderske, idet postmesteren var ugift. På postgården var tinglyst en servitut, hvorefter denne bygning for evigt skulle være posthus. Men som man så ofte ser, var evigheden i praksis et noget devalueret begreb. Haderslev Postgård i Nørregade var ikke i brug læn-gere end til 1820, men i de sidste mange år var til gengæld alle postale aktiviteter samlet her, for da Brorson døde i 1777, blev de to embeder forenet under Bendix Hojers efterfølger.

En lignende todelt ordning eksisterede også en del år i Sønderborg, selv om det varede nogen tid, før der her blev organiseret en egentlig befordringsstation.<sup>56</sup> Først i 1767 ansatte man en agende postmester med den udtrykkelige tilføjelse, at han, når den ridende postmester faldt fra, også skulle varetage dennes funktioner. Det skete i 1773. Eftersom Sønderborg ikke lå ved hovedruten, blev den lokale agende post til Flensborg såvel som den øvrige befordring drevet helt for den agende postmesters egen regning frem til 1780.

Befordringsvæsenet i hertugdømmerne var ikke umiddelbart nogen økonomisk succes. Ganske vist skulle de mange kontrahenter betale en afgift, som førtes selvstændigt til regnskab i Generalpostamtet, men til gengæld kunne man også her konstatere løben-

de udgifter i samme størrelsesorden, og der var blevet gjort betydelige tilskud ved oprettelsen. Fra Postkassen havde man således hentet godt 21.000 rigsdaler, der var udbetalt til vognmænd for afgivelsen af deres eneret. Men ellers var der ingen tvivl om, at der nu skete betydelige fremskridt til bedste for de rejsendes bekvemmelighed i hertugdømmerne. Og siden bedredes økonomien.

### *Forordning angående befordring for de rejsende 1763*

De økonomisk beskedne resultater i hertugdømmerne kunne man af gode grunde ikke vide noget om i den kommission, der næsten samtidig – i slutningen af 1762 – blev nedsat for på tilsvarende måde at se på befordringsvæsenets forhold i kongeriget. Ikke desto mindre indskrænkede man sig til først og fremmest at sætte ind med forbedringer på hovedruten København-Haderslev, idet det blev fremført, at der ikke var så mange rejsende i Jylland og på Lolland-Falster. Fyn var slet ikke nævnt i denne sammenhæng. Og selvom det ikke blev formuleret, var årsagen sikkert, at der fra øerne og fra Østjylland var rigelige muligheder for at tage ad søvejen i stedet. En sammenligning med hertugdømmerne viser endvidere, at nok kunne man siden synge om et havomslynget Slesvig-Holsten, men ikke desto mindre er det geografisk set en skæv firkant med et naturligt behov for landværts transport på kryds og tværs.

Eftersom man ikke mente, at der i kongeriget havde været helt så store problemer med vognmændene, ville man ikke pille ved deres rettigheder, så den forordning, der i 1763 blev udsendt om befordring for de agende poster fra København til Haderslev, medførte ikke ændringer af samme gennemgribende karakter, som den tilsvarende for hertugdømmerne fra året før. Men der var meget, der lignede.<sup>57</sup>

Ved de forordnede værtshuse – eller i de gæstgivergårde, som nu tænkte indrettet – skulle vognmændene være forpligtet til at give møde og holde parat, eventuelt efter tilsigelse af værtshusmanden, der skulle have rollen som vognmester. Denne funktion havde hidtil ligget hos vognmandslaugenes oldermænd, der havde fået 4 skilling for hver tilsigelse. Den indtægt kunne man ikke uden videre fratage dem, så de fik dem fortsat udbetalt »indtil deres tid var omme«.

Vognmesteren havde tillige tilsyn med, at heste, vogne, postmunderinger, posthorn og postkarlenes skilte forefandtes i god stand, og der skulle udfyldes timesedler. Postkarlen fik en sådan

med sig og afleverede den ved rejsens slutning hos den næste vognmester, der ugevis samlede dem sammen og overgav sin stabel af timesedler til byfogden – i København politimesteren – for at det kunne kontrolleres, at befordringen var sket på rette vis.

Værd at notere er også, at hvis vognmændene ikke kunne overkomme de rekvirerede befordringer, skulle andre borgere med heste og vogn være forpligtet til at træde til, men det indskærpedes da, at den karl uden for laugget, som kørte, skulle tilbagelevere mundering, horn og skilt til laugget i ubeskadiget stand.

Der var både praktiske og morsomme bestemmelser om den lygte, der skulle være tændt, og den karl, der skulle være oppe for at kunne modtage sildige rejsende, og om den rene stue, som skulle stå klar til at huse vedkommende. De rejsende forventedes at være høflige og gæstgiverne tjenstfærdige og skikkelige, og ikke mindst måtte postkarlene være ædruelige. Når man læser det omfattende afsnit om forbud mod grovheder og skældsord, hug såvel som slag *både* leveret af postkarle og passagerer, får man uvilkårligt det indtryk, at omgangsformen i datidens landevejs trafik åbenbart kunne være temmelig barsk. De mange straffebestemmelser må have haft en baggrund.

Det mest interessante ved 1763-forordningen er sådan set, at Generalpostamtet ikke er nævnt. Det var byfogederne, der skulle kontrollere timesedlerne, og det er en udmærket demonstration af, at det øverste tilsyn med befordringsvæsenet som sådan, med vognmestrene, vognmands laugene og gæstgiverne fortsat lå i

*Grev Laurvigens fik i 1767 befordring med en »Chaise« forspændt med fire heste på en tur til Frydenlund og tilbage igen til København. Bemærk den nederste regnskabspost, to gange fire skilling til vognmændenes oldermand.*

1767			J. 8 Octo		
H. J. Laurvigen					
Hil. Frydenlund 2 1/2 Mil a Mil					
pr 4 1/2 6/-			3 Ad 3 1/4		
Mad i Chaise i Ueturs vogn fra					
deschberg 3 Mil a M. p. 3 1/4 1/2			3 - 1 - 11		
Old. m. d. J. p. 11			- - - - 8		
Summa J. 8 Octo			Summa Total = 11		
A. 1767.			Svinn. kaldet		
			B. Winckel		

Danske Kancelli, hvor det hele tiden havde ligget. Men ikke desto mindre skulle alle disse vognmands-postkarle køre rundt på de danske landeveje iført munderingen i de oldenborgske farver, og det kan tilføjes, at de første 170 postmunderinger blev anskaffet for postkassens regning.<sup>58</sup> Generalpostamtet leverede således uniformerne, men et ønske om at få hånd i hanke med hele befordringsvæsenet ligesom i hertugdømmerne, blev ikke imødekommet.

Generalpostamtet var dog på grund af de agende poster fortsat involveret med hensyn til både gæstgiverier og befordringsforhold. Det vil fremgå af et senere afsnit. Men sindene var i denne tid ikke mindre optaget af et fænomen, som en tid lang syntes at udgøre en trussel mod befordringsvæsenet og de agende poster på hovedruten.

### *Sejlpaketterne*

En københavnerkøbmand fik i 1762 ikke alene privilegium på, men også statsstøtte til at indrette en paketrute med sejlskibe, der afsejlede hver 14. dag mellem København og Lübeck, og som vel at mærke fik eneret på personbefordring ad denne vej. Atter dukker det søværts alternativ op, men denne gang ligefrem med det offentlige hjælp og godkendelse. Sejlpaketterne blev en givtig forretning, hvad tydeligt fremgår af situationen 10 år senere, da købmandens enke meget gerne ville have privilegiet fornyet ganske uden statstilskud – hun ville ovenikøbet betale en rekognition for at måtte beholde sine paketers eneret til personbefordring.<sup>59</sup>

Fra højeste sted, det vil i praksis på dette tidspunkt sige Struensee, blev der givet ordre om, at sejladsen med disse fartøjer burde overtages af det offentlige, og at Generalpostamtet skulle stå for administrationen. Så indtraf Struensees fald, og postdirektørerne fik i den følgende tid rig lejlighed til at komme af med opsparet irritation over de søgående konkurrenter. Paketterne havde, mente man, i de forløbne 10 år i høj grad skummet fløden til skade for både gæstgivere og vognmænd på Hamborgruten. De hævdedes af den grund at have lidt store tab. Det antydedes også, at lübeckerpaketterne havde opmuntret til smughandel, et af tidens ømme punkter, idet alle og enhver vidste, at Lübeck var det sted, hvorfra der udenom Toldvæsenet hentedes krydderier, kramvarer og andre højt fortoldede eller ligefrem forbudte importvarer. Det kunne så ske enten med sejlpaketterne eller med de mange småskibe, der var i fart mellem de danske købstæder og den gamle hanseby. Man havde allerede i 1760 forsøgt sig med udrustning af



Postvæsenets betydeligste konkurrenter var hærskaren af skippere, der sejlede både inden- og udenrigs. De sejlfærdige annonceredes i Københavns Adresse-Contoirs Efterretninger, som her for den 11. juli 1780. Odense, Stege, Horsens, Nakskov og mange flere destinationer bekendtgjordes til glæde for dem, der ville have noget med. Og drejede det sig om pakker, var det fuldstændig legalt. For brevenes vedkommende stillede sagen sig ganske anderledes.

### Sejlfærdige Skibe.

Ved Christianshavn og dens Pladser: Kapitain L. P. Clementsen, Th. Møller, H. P. Koefoed og J. D. Steenbeck, alle til Vestindien; H. E. Arsenius og J. F. Kernst til Guinea; Skipper E. Lorengen, V. Mørk og J. Ketelbatter til Amsterdam; P. Petersen til Lybet; J. Ehlers til Ostende; N. Thure til Gothenborg; J. Tebling til Rostok; U. Olsen til Sønderborg; J. Christians til Tønningen; J. Peter Kock til Fleusborg; L. Haaland til Stavanger. 22 finlandske Skibe ved Nyeborg. Ved gammel Våg: Skipper K. Jespersen til Nysted; M. L. Botker til Erreskiøbing; J. Westen til Marieboe; M. Berg til Stubbeboing; P. Hartvig til Nykiøbing; A. Goderberg til Odense; P. Hansen til Steege; H. Hendrichsen og L. W. Schou til Borupholm; J. Houmann til Horsens; B. Hellesen til Randers; A. Rasmussen til Solding; E. Brandt og P. Fr. Schmidt til Svendborg; P. Michet og A. Møller til Faaborg; M. Stephansen til Bogenfse; J. Maas og D. Raftens til Femera; M. Kock til Helligenhavn. Ved gammel Strand: S. O. Lonning til Hellefford; B. Johansen til Stubbeboing; E. Michelsen til Nysted; J. Iversen til Rødbne; J. Brandt og M. Faber til Rastou; L. B. Johnsen og P. H. Rickelsen til Capel; P. J. Petersen til Lyttenborg; H. Hendrichsen og J. Biørn til Ribe; J. Christensen til Gladstrand; E. P. Schmidt og P. Hauman til Schagen; S. Rasmussen til Aalborg. Ved Kalleboderne: Skipper J. M. Mariager til Færø; E. H. Kruse til Amsterdam; J. Jørgensen til Greenaer; E. H. Winberg til Helsingør; P. O. Schmidt til Steege.

toldkrydsere og genoptog snart igen den praksis, som ikke mindst havde med smugleribekæmpelse i de sydlige farvande at gøre.<sup>60</sup>

Generalpostamtet havde altså rigeligt med ammunition til sit felttog mod de paketter, der gav sine ejere så gode indtægter i sejl sæsonen, mens den agende post jo skulle holdes i gang også i vintermånederne, når skibene var lagt op og rejselysten ringe. Postdirektørerne ville helt tydeligt absolut ikke ind i rederibranchen og kunne i alt fald ikke støtte et fortsat sejlpakketprivilegium. De havde heldet med sig, for så vidt som de privilegerede Lübeck-paketter blev afskaffet. Det blev i 1773 faktisk forbudt at benytte betegnelsen paket om fartøjer i denne fart, og skibe, der sejlede på Lübeck måtte heller ikke medtage breve eller værdiforsendelser.

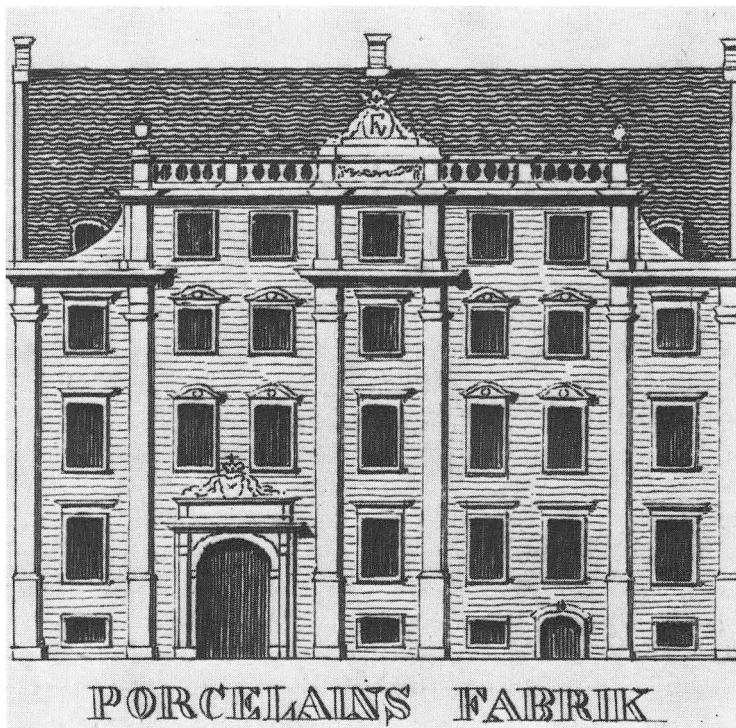
Men tilbage var persontransporten, og folk foretrak tilsyneladende fortsat en behagelig sommersejltur over Østersøens bølger fremfor at lade sig skumple afsted på landevejen. Og man kunne hverken forbyde den ene eller den anden skipper at avertere i avisen, at nu var han rede til afsejling, destineret til Lübeck eller andetsteds.

Lübeckerfarten fik man først for alvor ram på efter 1780, men da skete det rigtignok i forbindelse med nye sejlprivilegier, nu for ruten København-Kiel. Der var helt tydeligt tale om et handelspolitisk tiltag rettet imod Lübeck, og ved samme lejlighed fik Generalpostamtet indført en afgift for at rejse med skib mellem København og denne by. Fattige rejsende og håndværkssvende på valsen var tildels undtaget, men ellers kostede det en rigsdaler for en rejsende med almindeligt rejsegods, det samme for en hest og hele ti rigsdaler for den, der ville have en karet med sig sydpå. Pengene skulle erlægges om bord, men senere indbetales i Postkassen. Antallet af rejsende til Lübeck faldt derefter drastisk, men de nye kielerpaketter, som afgik hver uge i sæsonen, trak til gengæld trafikken til sig. Og således var man lige vidt.

Det er svært at vurdere, hvor store økonomiske virkninger, disse sejlpaketter egentlig havde for de agende poster og befordringen på hovedruten i øvrigt. Da man i 1777 overtog de agende poster var det vel ikke med nogen forventning om hermed at få fingre i en guldgrube, men på den anden side synes overtagelsen ikke at kunne betegnes som nogen redningsaktion, men nok som en rationalisering. Og de agende postmestre tilkendtes pæne pensioner, hvilket tyder på, at de ikke har været så ilde farne. Alt i alt ser det ud til, at man her holdt skindet på næsen, og selv om der helt frem til 1783 måtte gives tilskud til befordringsvæsenet i hertugdømmerne, viste regnskabet, at det herefter gik den rigtige vej. Kort efter århundredskiftet var al gæld udryddet.

Lignende beregninger kan ikke laves for kongerigets vedkommende, men mon ikke det i virkeligheden var stigende rejseaktivitet i sidste halvdel af 1700-tallet, der både muliggjorde fremkomsten af sejlpaketterne og tillige fortsat gav et underlag for hovedruten over land til Hamborg, hvor de forbedrede veje havde deres andel i, at man her kunne fastholde passagerer. Eller også var det hele omvendt. Nye Chausseér og bekvemme paketter lokkede flere afsted? Man står med det intrikate problem om ægget og hønen. Men hvad Generalpostamtets indædte modvilje mod sejl-skibene angår, må den vel helt enkelt hænge sammen med, at de løb af med de passagerer og det gods, som ellers langt hurtigere ville have kunnet gøre den agende post og de øvrige investeringer overskudsgivende.

Den gård i Købmagergade, som søgtes indrettet til »Kongelig allernaadigst privilegeret Post- og Gæstgivergaard«, endte i 1775 med at blive overtaget af Den kongelige Porcelains Fabrik. Som sådan fik den senere på en ny måde betydning for Postvæsenet, men for en sikkerheds skyld skal det understreges, at den ikke er identisk med den nuværende postgård i Købmagergade, som siden vil blive omtalt.



### *Postgårde i Danmark*

Det danske befordringsvæsen sorterede som nævnt fortsat under Danske Kancelli, men Generalpostamtet var alligevel involveret, dels i fortsat kommissionsarbejde vedrørende mulige forbedringer, dels mere konkret med anskaffelser. Nævnt er allerede de postmunderinger, som vognmænd blev udstyret med for Postkassens regning. Tilsvarende gik man ind med støtte til gæstgiverier eller postgårde på hovedruten – på den ene side til glæde for de agende poster under Generalpostamtet, på den anden side til oplysning af det befordringsvæsen, man på dette tidspunkt i kraft af 1763-forordningen kun mere indirekte havde indflydelse på.

I København købtes i 1763 en gård på Købmagergade, som indrettedes til glæde for medlemmerne af vognmandslauget, der her under magistratens tilsyn skulle have laugshus, tilsigelseskontor, værtshus, aftrædelsesværelser til rejsende, stalde til 12-16 heste og tilhørende kareter og postvogne, fourageloft og lejlighed til postkarlene etc. Vognmændene forventedes selv at stå for driften af hele etablissementet, men de beklagede sig i de følgende

år gentagne gange over, at de ikke kunne få det til at løbe rundt. I 1773 overtog Generalpostamtet hele redeligheden og forsøgte at komme af med den igen under forudsætning af, at den nye ejer fortsat drev gæstgiveri under den smukke betegnelse »Kongelig allernaadigst privilegeret Post- og Gæstgivergaard«. Der var ingen købere, da gården blev sat på auktion, så det endte i 1775 med, at Den kongelige Porcelænsfabrik rykkede ind i lokalerne.<sup>61</sup>

I Odense anskaffedes i 1763 en nyopført gård på det centrale strøg i Overgade. Generalpostamtet stod som ejer, men ønskede naturligvis heller ikke her at gå direkte ind i hotelbranchen, så postgården blev bortforpagtet til en apoteker fra Sorø, Christian Martini, der havde haft fortalere højt på strå. Som gæstgiver var apotekeren imidlertid alt andet end heldig, og siden beklagede han sig tit og ofte. I 1775 skrev han sørgmodigt om flytningen fra Sorø, som blot havde givet ham skuffelser. Seks uforsørgede børn blev også nævnt, og så var hans næring år efter år aftaget, »særdelles i de sidste åringer og fra den tid af, at Paqvæt baaden blev anlagt«. Folk havde også den kedelige vane, at de hurtigst muligt fortsatte gennem Odense. Rejsende opholdt sig ikke dér længere tid, end det tog at skifte heste. Det gjaldt om at komme videre til færgestederne for at være parat, hvis en hurtig overfart var mulig. Martinis mere eller mindre slette økonomi betød, at man i 1778, da han døde, ikke havde haft held til at vriste én eneste skilling fra ham i forpagtningsafgift.

Den nye forpagter blev en tidligere gardist, siden sadelmager ved navn Martin Christopher Lausen, som et par år senere, i 1780, tilkøbte sig postgården under den forudsætning, at privilegiet fulgte med – også for hans efterkommere. Til gengæld var han forpligtet til at sørge for en ordentlig vedligeholdelse, hvad han nu ikke til stadighed formåede. I de følgende år fungerede Lausen imidlertid så godt som gæstgiver og vognmester, at han, da postmesterembedet kunne forudses at blive ledigt, også fik lovning på det. Fra 1793 var Martin Christopher Lausen således tillige postmester i Odense, og samtlige funktioner var herefter samlet på ét sted. Han havde endda fået løfte om, at postmesterembedet også i fremtiden skulle være knyttet til Postgården. Resultatet var, at det altsammen forblev på familien Lausens hænder helt frem til 1861.<sup>62</sup>

Da Generalpostamtet i 1763-64 investerede i postgårde i København og Odense, blev der også tænkt på forbedringer i Assens og Nyborg. Transportforvalter Christian Langsted i Assens indrettede sin ejendom til gæstgivergård, og hertil modtog han et tilskud på 800 rigsdaler. I 1776 blev postgården i Assens synet, og forholdene fandtes tilfredsstillende, for Langsted rådede over de

fornødne faciliteter. Men i Generalpostamtet tog man ingen chancer. Da der i 1784 blev udnævnt en ny postmester i Assens, skete det under den udtrykkelige forudsætning, at han i påkommende tilfælde var forpligtet til »at indrette en Post- og Herberger gård og at forskafe sig vognmandslaug«. <sup>63</sup>

En lignende forpligtelse blev faktisk til alvor i Nyborg. Her havde gæstgiver Maltha Freudendahl i 1764 fået skænket 500 rigsdaler til den bedre indretning og istandsættelse, som han netop havde foretaget. I 1775 blev også postgården i Nyborg kigget efter i sømmene, og den beboedes nu af en hr. Windholt. Synsforretningen afslørede, at både værelserne i stueetagen og logementerne på 2. etage var vel møblerede, og alt således i skønneste orden. Tyve år senere var situationen en anden, og den stedlige postmester fik besked på at gøre noget ved det.

A.P. Bruun havde i 1796 været postmester i Nyborg i 10 år, da han modtog et brev af følgende indhold: I Generalpostamtet var man blevet bekendt med et avertissement i Iversens Fynske Avis, hvoraf fremgik, at en gård beliggende tæt ved Strandporten i Nyborg nu skulle på auktion. Tit og ofte havde man »erindret Dem om opfyldelse af den pligt, som påligger enhver postmester, der vil have belønning for pakkeposters ekspedition, nemlig, at anskaffe Dem en dertil bekvem gård«. Nu måtte han ikke lade lejligheden gå fra sig, for man kendte udmærket hans økonomiske kår, der i de senere år var blevet væsentlig bedre. Bruun fik kort sagt besked om ikke at forhale sagen længere.

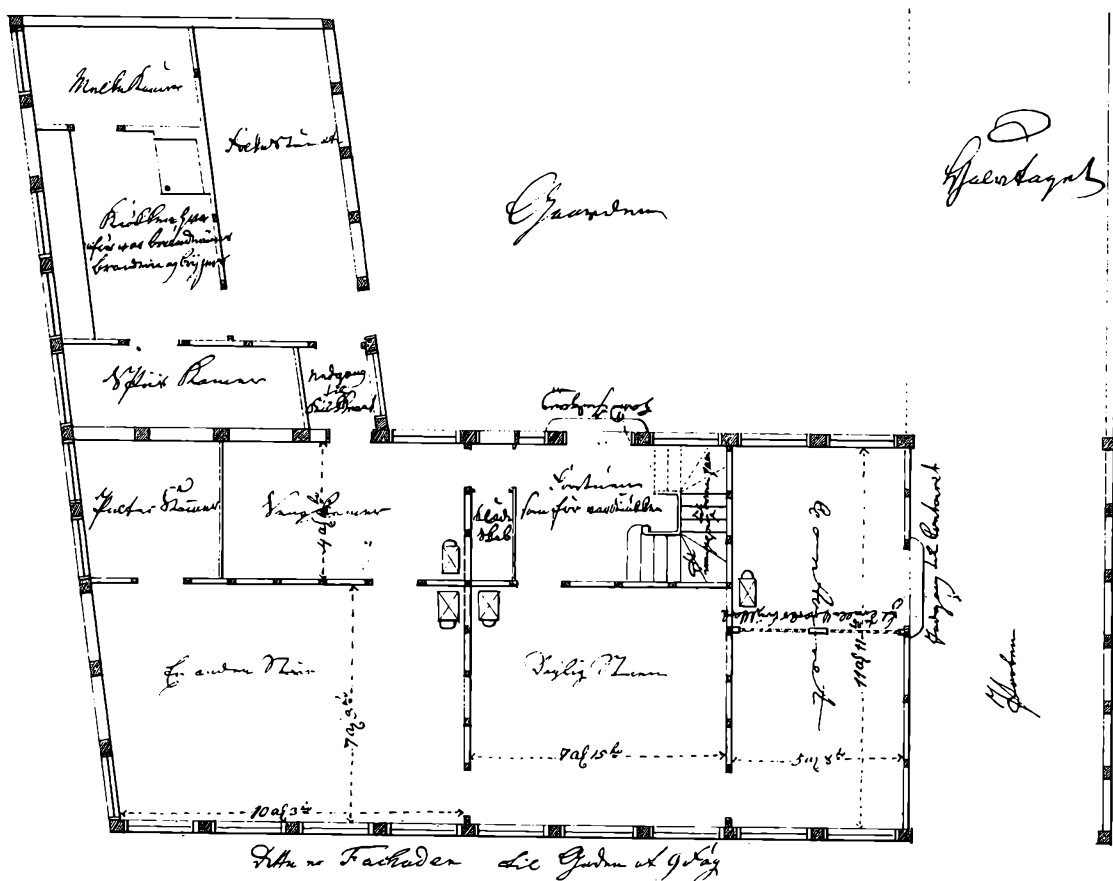
Postmesteren måtte derfor skride til værket og købe gården i Adelgade. Den lidt brutale ordre om på denne måde at kaste sig ud i ejendomskøb skal ikke tages helt for pålydende, for Postkassen stod åben for lån til dette formål. Den nye postgård blev ombygget og istandsat, hvad man i Generalpostamtet fulgte i alle detaljer. Bruun såvel som hans efterfølgere helt frem til midten af 1800-tallet blev en slags prioritetsbestyrere på den gård, de selv stod som ejere af. For Postkassen havde en 1. prioritet, der udgjorde mere end 90 % af ejendommens værdi. Det må dog bemærkes, at der her ikke var tale om et egentligt gæstgiveri, idet et sådant fandtes længere oppe i byen. Men Postgården skulle naturligvis være udstyret med aftrædelsesrum til de rejsende, med pakrum til postgods, hestestald og andet til faget henhørende. <sup>64</sup>

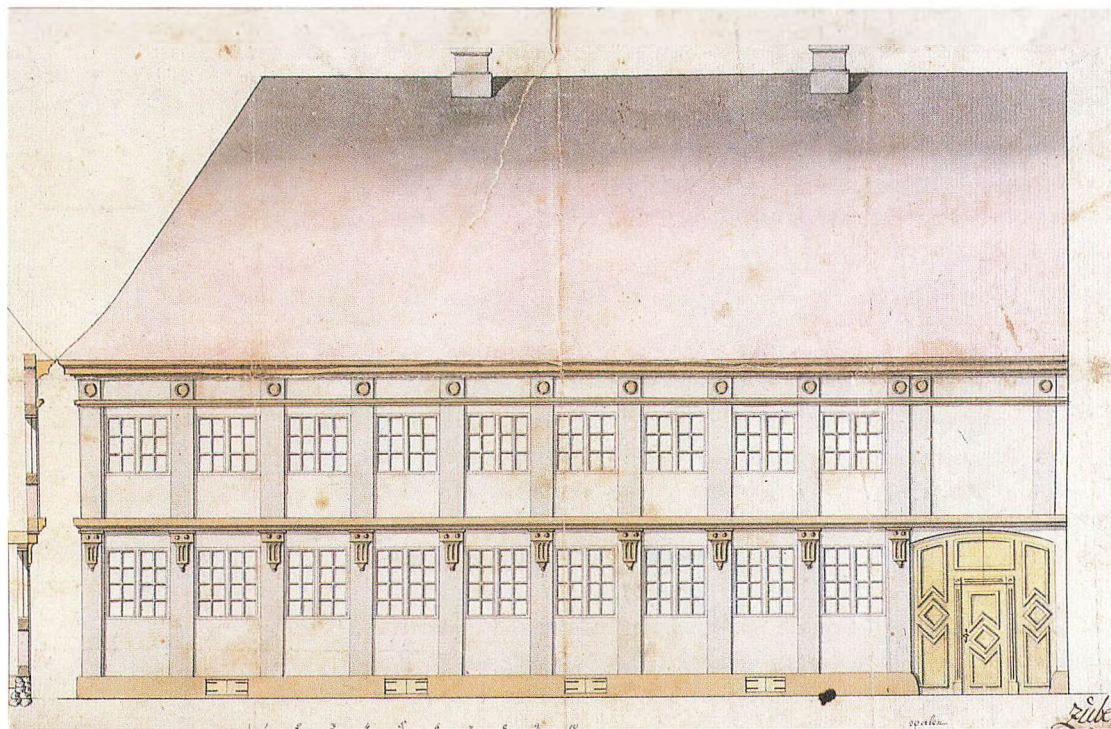
På den anden side af Storebælt udviklede det sig på en lidt anden måde. Hedevig Johanne Bagger blev i 1769 enke og sad tilbage med tre »små og spæde børn«. Uforknytt tog hun fat og købte sig en lille, ussel ejendom i Korsør. Her opførte hun siden på egen bekostning en stor og bekvem bygning indrettet til gæstgiveri, idet der var givet hende løfte om støtte fra det offentlige.

Den fik hun i 1782 bl.a. i form af en rentefri 2. prioritet på 600 rigsdaler af Postkassens midler. Men hun fik mere end det. Efter at hun i årene 1781-82 havde indrettet gården til et »sornødent og bekvemt opholdssted i denne usle og fattige by«, opnåede hun et løfte om, at post- og vognmestertjenesten i Korsør for eftertiden, når den daværende postmester var afgået ved døden, bestandig skulle følge med denne gård. Gæstgiverenken Bagger, som hun blev kaldt, gjorde sig i de følgende år fortsat bemærket med låneansøgninger, mens hun ventede på, at transportforvalter og postmester Iver Dam skulle forlade denne verden. Endelig, i 1798, blev gæstgiveri og postkontor forenet, og fra da af var titulaturen Postmesterinde Hedevig Johanne Bagger.<sup>65</sup>

Dette, at knytte gæstgivergård og postmesterembede sammen, skulle vise sig at give problemer, når en ny postmester tiltrådte. I Roskilde var gæstgiver Ole Zimmer tillige postmester i årene 1782-97 og fra 1787 havde han papir på, at postmestergården i

*Eftersom Generalpostamtet satte penge i postmesterens gård i Nyborg, skulle der indsendes nøjagtige tegninger over de nødvendige ombygninger. Som man kan se, fik A.P. Bruun kontor med direkte indgang i porten, og det var altså, hvad der var brug for i en provinsby i 1796.*





Nyborg postgårds pyntelige facade til gaden bestående af ni fag samt port.

Skomagergade, Hamborg Herberg kaldet, skulle følge postmestertjenesten. Da Zimmer døde, ville enken gerne fortsætte, men der kom ingen postmesterinde i Roskilde, for i Generalpostamtet havde man ingen tiltro til hendes kvalifikationer. Efterfølgeren i embedet blev en postfører fra Lollandsruten, som nu med kone, fem »u-opdragne« børn samt en gammel mor skulle rykke ind i postgården Hamborg Herberg. Enken Zimmer stod, så længe hun kunne, på sine rettigheder, men udgangen på sagen blev, at Generalpostamtet afkøbte hende gården for 7000 rigsdaler – og ikke de 12.000, hun oprindelig forlangte. Den nye postmester blev herefter lejer af gården, hvad han endda fandt hårdt nok. Reparation og møblering samt 18 munde at mætte blev ham en dyr affære, og han anmodede i indtrængende vendinger om eftergivelse af husleje.<sup>66</sup>

Som man ser, blev hovedruten i årene efter 1763 efterhånden helt godt betjent med gæstgivergårde, og også andre steder i landet dukkede der privilegerede postgårde op. I ikke ringe grad virkede befordringsvæsenets behov tilbage på postvæsenets organisation, for i de sidste par årtier af århundredet finder man flere steder, at kravet til en postmester, der tidligere blot havde beskæftiget sig med den ridende post, nu blev, at han *også* skulle

kunne drive både en post-gæstgivergård og fungere som lokal vognmester. Alle funktioner blev dog ikke overalt samlet under ét tag, men det var helt tydeligt en tid lang en bevidst politik fra Generalpostamtets side. Og herfra deltog man beredvilligt i finansieringen både ved direkte køb af købstadgårde og indirekte ved udstrakt långivning til postgårdenes ejere. I et senere kapitel vil der blive givet en oversigt over, hvordan resultatet af denne udvikling så ud omkring år 1800.<sup>67</sup>

### *Holstenske vogne og befordringsforordningen af 1804*

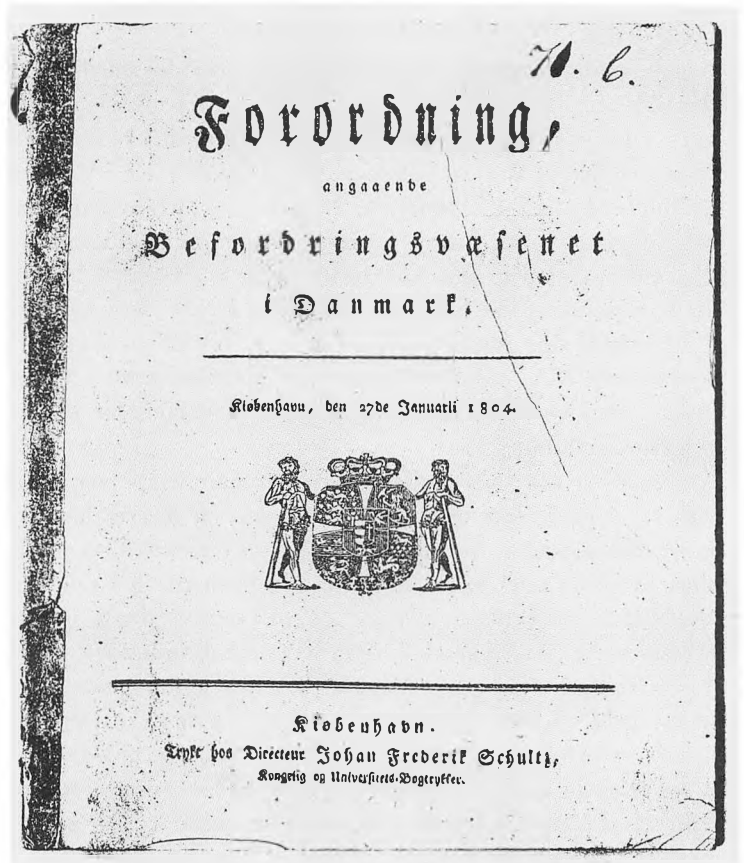
I Generalpostamtet kunne man så meget desto lettere blande sig i landbefordringsvæsenets forhold, som dette i 1794 helt og aldeles blev underlagt Postvæsenets øverste ledelse – præcis, som det længe havde været tilfældet for hertugdømmernes vedkommende. Det betød ikke øjeblikkelige ændringer, for både før og efter var man involveret ikke alene i postgårdsproblemerne, men tillige i en række forhold vedrørende vognmændene og deres materiel. Tidligere er omtalt, hvordan vognmændene strittede imod, da Postvæsenet forlangte, at den agende post skulle føres frem med nye og større vogne. I 1782 satte man penge i nogle kareter og »chaisers«, som blev udstationeret i sjællandske byer til brug for befordringen på hovedruten, men ellers var slagordet i disse år »holstenske vogne«.<sup>68</sup> Denne større og forbedrede vogn til pakke- og personpost, der som så meget andet vedrørende befordringsvæsenet havde sin oprindelse i hertugdømmerne, gjorde sin entré i 1770'erne, men foreløbig viste det sig vanskeligt at få de genstridige vognmænd til at gå bort fra de mindre køretøjer, som de var vant til at bruge. Problemerne fremgår klart af den store befordringsforordning af 1804.

Der var tale om et omfattende lovgivningsarbejde, grundlæggende for det næste halve århundrede. Og som det ofte er tilfældet, var der både tale om en slags opsamling og ordning af det, der var blevet gængs i de foregående år, og samtidig blev der formuleret nogle normer, som var udtryk for, hvordan man gerne ville have tingene indrettet i fremtiden. Vanskeligheden kan ligge i at gennemskue, hvad der var hvad.

I forordningens indledning understreges ønsket om forbedringer med hensyn til bekvemmelighed, hurtighed og orden, altså en målsætning, som alle gode kræfter skulle kunne medvirke til. Modsætningsvis kan man slutte, at det altså har knebet i disse henseender, men det bliver med det samme slået fast, at man i Danmark *fortsat* ville satse på vognmændenes medvirken. Gene-



Forsiden til den store forordning om befordringsvæsenet i Danmark af 27. januar 1804, som både inkluderede erfaringer fra de sidste årtier af 1700-tallet og afstak retningslinier for første halvdel af det følgende århundrede.



ralpostamtet gik altså ikke ind over en bred front med oprettelse af befordringsstationer og udnævnelse af særlige postmestre ved disse. I kongeriget nøjedes man med »opsynsmænd ved befordringen«, og denne afløser for vognmesteren kunne være den stedlige postmester, eller det kunne være en helt anden.

Vognmandslaugene fastholdt deres eneret til befordring uden for byen, men de måtte være indstillet på, at det var i Generalpostamtet, det blev afgjort, om der skulle være flere eller færre i lauget på hvert enkelt sted. På lokaliteter, hvor der slet ikke var vognmandslaug, kunne en opsynsmand som kontrahent påtage sig hele befordringen, og dermed ville han rent faktisk komme til at arbejde på vilkår, der svarede til, hvad der var gældende i hertugdømmerne. Var der hverken vognmænd eller anden befordring i tilstrækkeligt omfang, kunne opsynsmanden som en sidste udvej udskrive heste og vogne hos lokale beboere, der rådede over den slags. Det skulle naturligvis ske i samarbejde med den lokale

magistrat, med byfogeden eller på landet med herredsfoged eller birkedommer.

Vognmændenes velerhvervede rettigheder blev der således ikke pillet ved, men der var ved den nye befordringsforordnings fremkomst tydeligvis ikke tilstrækkeligt af dem til at dække behovet. Talende er det, at der året efter nyoprettedes et laug i Varde, i 1806 fulgte Holbæk, Svendborg og Randers, og i Middelfart kom der et vognmandslaug i 1807.<sup>69</sup> Samme år blev det også konstateret, at det i adskillige små købstæder og visse steder på landet, hvor de rejsende måtte befordres af bønder, havde været vanskeligt, for ikke at sige umuligt at finde folk, der var villige til at være opsynsmænd. Man bestemte derfor, at Generalpostamtet kunne pålægge gæstgivere i købstæder og kroholdere på landet at påtage sig denne bestilling.<sup>70</sup>

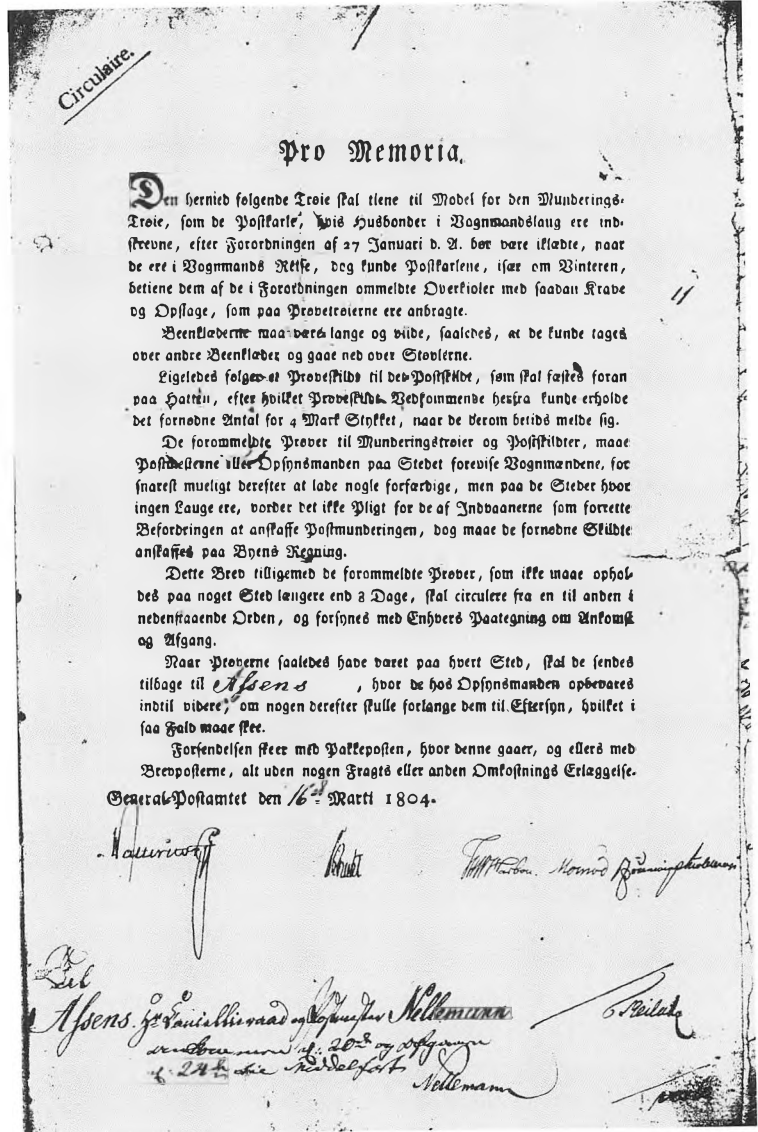
Der spores i 1807 lidt skuffelse over den manglende iver for at melde sig frivilligt som opsynsmand, for der var dog fordele forbundet med arbejdet. Årsagen skal nok have været den, at der de steder, hvor det knob mest, har været en grim risiko for, at opsynsmanden skulle til at udskrive sine naboers heste og vogne. Det har kunnet give ikke så lidt bryderi i lokalsamfundet.

Fordelen ved at være opsynsmand var ellers af klingende, kontant art. Seks skilling i tilsigelsespenge, hvad enten det drejede sig om kurerer, estafetter, ekstrapost eller den ordinære pakkepost – det sidstnævnte var nu blevet den gængse betegnelse for den agende post. Ved ordet pakkepost var altså underforstået, at personer også kunne medtages.

Materiellet spiller en stor rolle i 1804-forordningen. Hvor det var muligt, blev den enkelte vognmand forpligtet til at anskaffe både en holstensk vogn og tillige en mindre postvogn. Det gjaldt på det, der nu betegnedes »hovedrouten«, altså strækningen København-Haderslev, samt tillige ruten København-Helsingør, København-Køge og på alle de øvrige veje, hvor chausséer nu var eller siden ville blive anlagt. På dette tidspunkt var en række af de nævnte anlæg blevet tilendebragt. Helt frem til Fredensborg havde der været chaussée siden 1775, Køgevejen stod færdig i 1788, tværs over Sjælland var anlæggelsen ved vejs ende i 1791, og to år senere var der færdiggjort en forbindelse mellem Roskilde og Kalundborg, mens det samme gjaldt den sidste nordlige del af Helsingørvejen. Men meget stod endnu tilbage, og den nære sammenhæng mellem vejenes tilstand og vognenes indretning fremtræder her med al ønskelig tydelighed.

De holstenske vognes forfærdigelse kunne ikke helt overlades til det private initiativ. For en sikkerheds skyld indledte Generalpostamtet nu en skik med at sende »prøvevogne« rundt i landet

Befordringsforordningens bestemmelser blev blandt andet fulgt op i et cirkulære som dette, der fulgte med en »prøvetrøje« til postkarle og et »prøveskilt«, så man kunne erfare, hvordan postskillet på hatten skulle se ud. I tillæg får man en prøve på direktørernes signaturer – de tilstedeværende skrev alle egenhændigt under på den trykte skrivelse. Se også side 113.



som modeller for, hvordan en rigtig postvogn skulle se ud.<sup>71</sup> Det var så den lokale karetmagers opgave at frembringe køretøjer af samme høje kvalitet, og opsynsmanden skulle hvert år indberette om materiellets tilstand, og tillige påse, at alle vogne, også de mindre postvogne, var påmalet en hjemstedsbetegnelse samt ejers nummer i laugst.

Til glæde for de rejsende var det også ønskeligt, om vognen kunne påsættes en kalesche eller, som det hed, »agestole med

lædergardiner og overfaldslæder for fødderne«. Hvis vognmændene ikke i fællesskab ville investere i dette udstyr, kunne det eventuelt pålægges opsynsmanden at have en sådan kalesche klar i påkommende tilfælde. Den skulle bestilles særskilt til forhøjet betaling, men man forstår godt de rejsende, der foretrak at være lidt bedre skærmet på den ellers åbne holstenske vogn. Til de mindre postvogne, almindelige borgervogne med kurvefading, stilledes ikke nær de samme fordringer. Her måtte det blot forlanges, at vognen var så tæt, »at de rejsendes tøj ikke kan tabes«, og der skulle være hynder på agestolene og »sidelæner«.

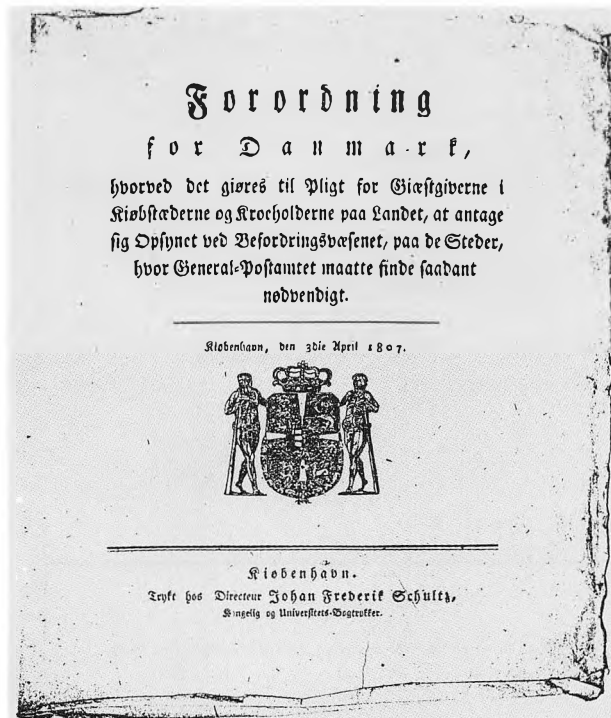
Når alt kommer til alt, var det således i 1804 ret beskedne krav, man stillede til vognmateriellet, og det var dog seks år siden, den første diligence med ni siddepladser inden døre var set på en dansk landevej. Men lukkede vogne var altså endnu langt fra nogen selvfølge. I forordningen nævnes ganske vist kareter, chaiser, phaetons, diabler eller andre lignende vogne med helt, halvt eller ingen fordæk, men det var kun noget, man kunne forestille sig, at et vognmandsdrag eller måske andre *muligvis* ville anskaffe sig. Og så måtte der jo bestemmes en passende høj takst til brug i påkommende tilfælde.

Gik man uden for hovedruten og de nævnte strækninger på Sjælland, var der endnu kun *tænkt* på de holstenske vogne, som først kunne komme på tale, når vejene kom i bedre stand. Så her skulle vognmændene blot være forsynet med en rummelig kurvovogn og et par forsvarlige heste. Men fælles for alle i befordringsvæsenets tjeneste var kravet om postmundering med tilhørende skilt og horn, og fælles var bestemmelsen om andre rejsendes pligt til at holde af vejen, når der på 20 til 30 skridts afstand blev blæst i posthornet.

Befordringsforordningen fortæller i sine 89 paragraffer mangt og meget mere. Der er takster specificeret efter vogntype og antal heste, der er satser for ekstrapost og estafette, regler for timesedlers udfyldelse, protokollers førelse, postkarles optræden og gæstgivergårdens indretning. Også de rejsende fik ord med på vejen i form af oplysninger om betalingen, der altid skulle ske til opsynsmanden, når man så bort fra drikkepenge til postkarlen og til en eventuel drager, den såkaldte litsenbroder. Det blev endelig også gjort publikum klart, at man forventede en passende høflig opførsel af passagererne, som eksempelvis ikke måtte kommandere rundt med postkarlen ved pakkeposten, for her var det postføreren, der jo var den ansvarlige. Mangt og meget af disse bestemmelser genkendes helt ned til den konkrete ordlyd fra 1763-forordningen.

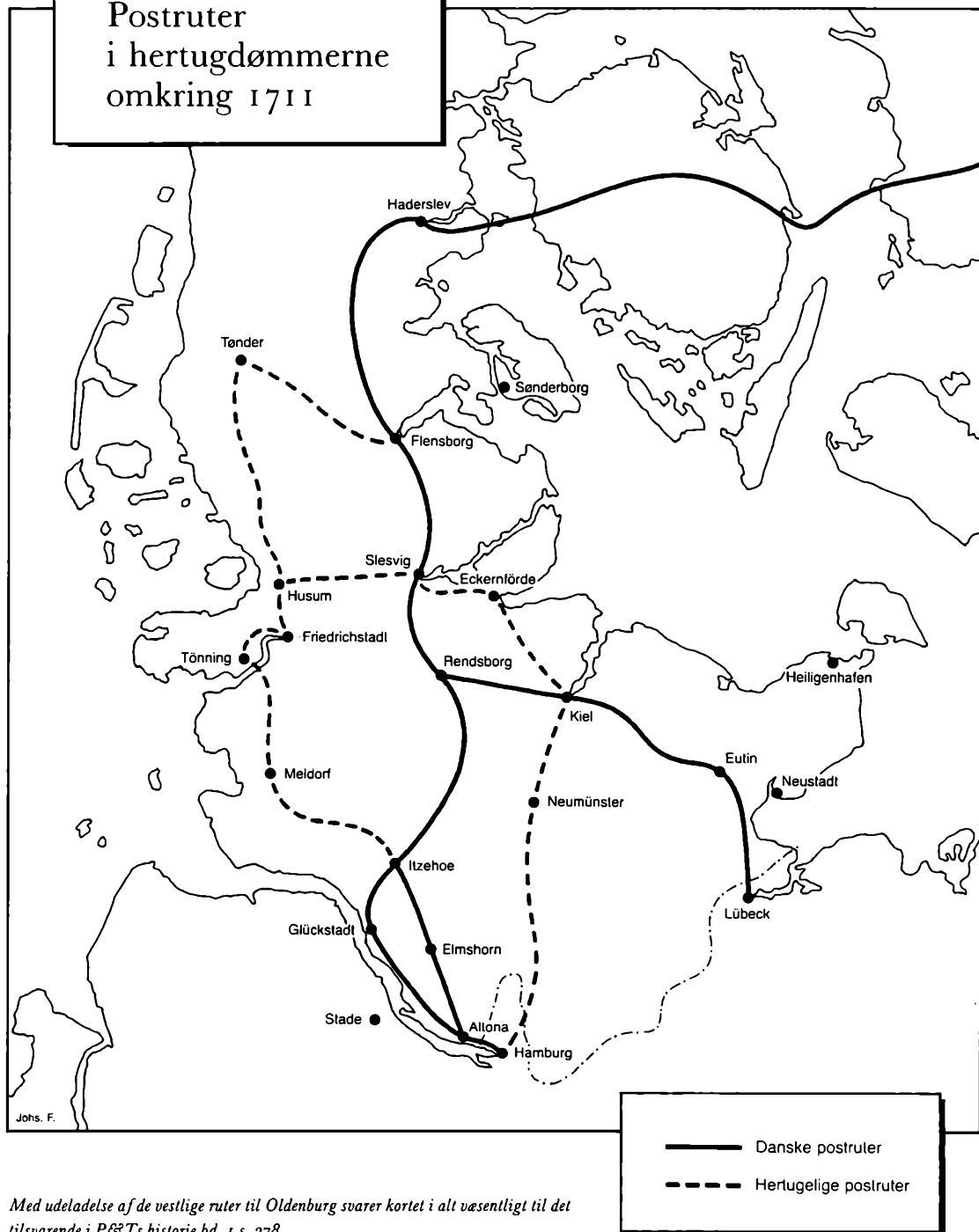
En nyhed bør dog noteres. I 1804 indrettedes »Befordringsvæsenets Fond«. Vognmændene var pålagt en afgift, som opsynsmanden fratrak, når der efter hver tur blev afregnet. Pengene gik til den omtalte fond, men kunne efter Generalpostamtets skøn vende tilbage i form af en godtgørelse til opsynsmanden, hvis han arbejdede på et sted, hvor tilsigelsespengene ikke var en tilstrækkelig belønning for hans slid og møje. I praksis skulle Befordringsvæsenets Fond også vise sig at være nyttig til investering i form af lån til vognmænd eller gæstgivere.<sup>72</sup>

Forordningen af 1804 giver et godt indtryk af mål og midler for personbefordringen på de danske landeveje lige inden landets inddragelse i Napoleonskrigene. Nu var der frembragt et omfattende sæt af regler at køre efter. Af et senere afsnit vil det fremgå, hvordan det videre gik med landbefordringen og vognmændene. På tærsklen til krigen skete imidlertid en afgørende begivenhed på et tilgrænsende område, hvor postale interesser i forvejen gjorde sig gældende. I 1807 blev overbestyrelsen af samtlige »færge- og sundsteder« i Danmark med en enkelt undtagelse placeret i Generalpostamtet. I den følgende periode var således al befordring såvel til lands som til vands underlagt Postvæsenet.<sup>73</sup>



*Den manglende interesse for at fungere som opsynsmand ved befordringsvæsenet bevirkede, at det måtte gøres til en pligt for gæstgivere i købstæder og kroholdere på landet at påtage sig denne opgave.*

# Postruter i hertugdømmerne omkring 1711



*Med udeladelse af de vestlige ruter til Oldenburg svarer kortet i alt væsentligt til det tilsvarende i P&T's historie bd. 1 s. 378.*

# Hertugdømmer, Norge, bilande og udlandet

I de foregående afsnit har skildringen først og fremmest drejet sig om de postale forhold i den administrative enhed, som var kongeriget Danmark. Som så ofte er det nuværende Sønderjylland blevet stedmoderligt behandlet på trods af, at den vigtigste postrute gik her igennem og videre sydpå over Flensborg og Slesvig til Holsten og Hamborg. Kun i forbindelse med befodringsforordningen af 1762 er sønderjyske forhold blevet taget op, fordi udviklingen syd for Kongeåen fik afsmittende virkning på kongeriget.

I det følgende skal postens gang i hertugdømmerne derfor omtales nærmere, ligesom tvillingeriget Norge og postforsendelserne hertil bliver inddraget. Det norske postvæsens historie som sådan er ikke emnet, men dels blev den interne post i dobbeltmonarkiets nordlige halvdel også underlagt Generalpostamtet i København, dels måtte postforbindelserne hertil varetages i en form for balanceakt med Sverige, der havde *sine* postale behov vendt mod syd gennem Danmark. Endelig vil også posten til de nordlige bilande og de fjerne, oversøiske kolonier blive berørt.

## *Et rutenet i hertugdømmerne*

Også i hertugdømmerne ses hovedruten fra Haderslev over Flensborg, Slesvig, Rendsborg, Itzehoe og Pinneberg til Hamborg at have domineret. Det fremgår af kortet side 82, der viser tilstandene omkring 1711. De to gange ridende og én gang agende post hver uge under det danske Generalpostamts overbestyrelse gjorde strækningen til den hyppigst befærdede. Det hele billede af postgangen i hertugdømmerne kompliceres imidlertid af, at disse landsdele var delt mellem den gottorpske hertug og den danske konge, som hver havde deres postvæsen. Der var overlappning, idet også hertugen havde en postrute fra Slesvig til Hamborg, og uundgåeligt måtte de to landsherrers postilloner komme til at bevæge sig over fremmed territorium. En overenskomst fra 1711 bekræftede den hævdvundne ret til gensidig passage omend med visse begrænsninger. I praksis tolereredes også danske postkontorer i de hertugelige byer Slesvig og Kiel.

Nu kom kongen og hertugen på hver sin side i datidens store nordeuropæiske opgør, og Frederik 4. var ikke sen til at bemærte sig gottorpernes slesvigske besiddelser, herunder naturligvis også en del af det hertugelige postvæsen med kontorer i Tønder, Eckernförde, Husum, Tønning og Frederiksstad. På kortet er sideruterne til disse steder identiske med dem, der blev overtaget i 1713.<sup>74</sup>

Det gottorpske postvæsen såvel som indtægterne heraf var i sin tid blevet tillagt Magnus von Wedderkop, der fik titel af Erb-Postmeister. Wedderkop havde som diplomat og regeringsråd i årevis været i hertugelig tjeneste, men blev i 1709 offer for en hofintrige og fængsledes. De næste fire år sad han i Tønning, også under den danske belejring, og han slap først ud ved fæstningens overgivelse til Frederik 4.s tropper. Siden kom en ny hertug til, og betegnelsen Erb-Postmeister – arvepostmester – skulle vise sig at svare til sit bogstav, for Wedderkops søn fik i 1719 overdraget det gottorpske »Erbpostdirectorium«. To år senere måtte den nye General-Erbpostmeister dog endegyldigt indstille sig på, at der efter den danske konges definitive overtagelse af de hertugelige dele af Slesvig i fremtiden kun ville være gottorpske postruter i de tilbageblevne holstenske besiddelser. Med udgangspunkt i Kiel eksisterede der således i de følgende mange år fortsat et gottorpsk-wedderkopfsk postvæsen, og dette lille hjørne var faktisk på familiens hænder helt til kort efter 1773, da den danske konge mageskiftede Oldenburg og Delmenthorst bort for til gengæld at komme i den fulde besiddelse af Holsten. De såkaldte kielske poster blev mod en erstatning til arvepostfamilien lagt under Generalpostamtet, og dermed var det i 1775 slut med Wedderkopfernes postale virksomhed.

Et postregale på familiehænder var i europæisk sammenhæng ikke noget særsyn, man kan blot pege på den tyske rigsfyrsteslægt Thurn und Taxis, der fortsat drev postvæsen hele 1700-tallet igennem. Men set med danske øjne har det gottorpske arvepostvæsen været et irriterende levn, som man har været glad for at slippe af med. Og det postale tyngdepunkt i hertugdømmerne lå såvist ikke i de beskedne kielerruter, men i det rutenet, som blev opbygget med de såkaldte heussiske agende poster.

I 1711 synes der kun at have været agende post i kraft af hovedruten fra Haderslev og sydefter. Alle de øvrige blev drevet ridende eller gående. Men det følgende år blev Johan Heuss dansk postmester i Hamborg, og i 1714 fik han mod en årlig afgift på 900 rigsdaler tilladelse til at oprette agende postforbindelser i hertugdømmerne. I første omgang var det for en treårig periode, og det synes umiddelbart at have været en profitabel forretning,



for en konkurrent løb af med det hele de følgende tre år ved at byde 100 rigsdaler mere i rekognition. Men derefter vendte Heuss tilbage, og forpagtningskontrakt fulgte efter forpagtningskontrakt. Den slesvig-holstenske agende post skulle vise sig at blive et fænomen af længere varighed.

Som man kunne vente, knyttede rutenettet primært an til postmesterens hamborgske udgangspunkt. Herfra strakte en vestlig rute sig nordpå over Itzehoe og Heide til Husum, en tilsvarende over Rendsborg fortsatte op til Flensborg og Tønder, mens der østpå gik en tredie over Kiel og Eckernförde til Slesvig. Siden kom der flere til, men ikke uden problemer i forhold til de vognmænd, hvis traditionelle næringsvej det jo var at køre fra sted til sted med gods og passagerer. Et indtryk af vanskelighederne får man af en forordning fra 1720, hvori der blev fastsat regler for de agende poster i Slesvig og Holsten. Heuss skulle på den ene side være forpligtet til at anvende vognmænd dér, hvor de var organiseret i laug – det havde han åbenbart ikke altid været tilbøjelig til. Og omvendt måtte vognmændene ikke medtage penge og pakker med en vægt under 50 pund, og der var en slags spærretid fra seks timer før til seks timer efter de heussiske posters afgang. I dette tidsrum måtte vognmændene ikke tage passagerer op.<sup>75</sup>

Johan Heuss' agende postvæsen blev sin tids største enkeltforpagtning under Generalpostamtet. I 1745 gik man over til en tiårig kontraktperiode og siden endda en forlængelse på 20 år. Men da var udviklingen ved at have indhentet denne form for postdrift. Da hele befordringsvæsenet i hertugdømmerne fra og med 1762 blev underlagt Generalpostamtet, måtte en form for koordinering med de agende poster forekomme naturlig. Det kom i stand på den måde, at Heuss indvilgede i at benytte de nye befordringsstationer og lade sine poster ekspedere af de kongeligt udnævnte postmestre.

Halvtreds år efter, at faderen havde oprettet disse slesvig-holstenske agende poster, døde sønnen og efterfølgeren, Johan Heuss jun., men hans enke såvel som parrets fælles børn fik samme år – i 1764 – forlænget deres forbliven ved administrationen i 20 år at regne fra 1766. Men da de agende poster i kongeriget fra 1777 skulle drives for Generalpostamtets regning, var det nærliggende også at udstrække reformen til ruterne i hertugdømmerne. De seks arvinger til Heuss-posterne fik da hver 200 rigsdaler i årlig pension mod til gengæld at frasige sig deres krav på de tilbageværende forpagtningsår. Disse pensioner var man ikke betænkelige ved at tildele, for – ordret oversat – »eftersom deres helbred til dels ikke skulle være det bedste, ville de ikke alle leve længe«.

De tidlige gottorpske ruter, de heussiske agende poster samt

den gamle danske hovedrute omorganiseredes efter 1777 til et netværk, som man ikke fandt magen til i kongeriget. Samme år blev der afsluttet en overenskomst med fyrstbiskoppen af Lübeck, hvorefter parterne gav hinanden ret til fri passage. Det er derfor *Generalpostamtets* ruter til byerne Eutin og Lübeck, som ses på kortet side 87, der viser tilstandene i 1779.<sup>76</sup>

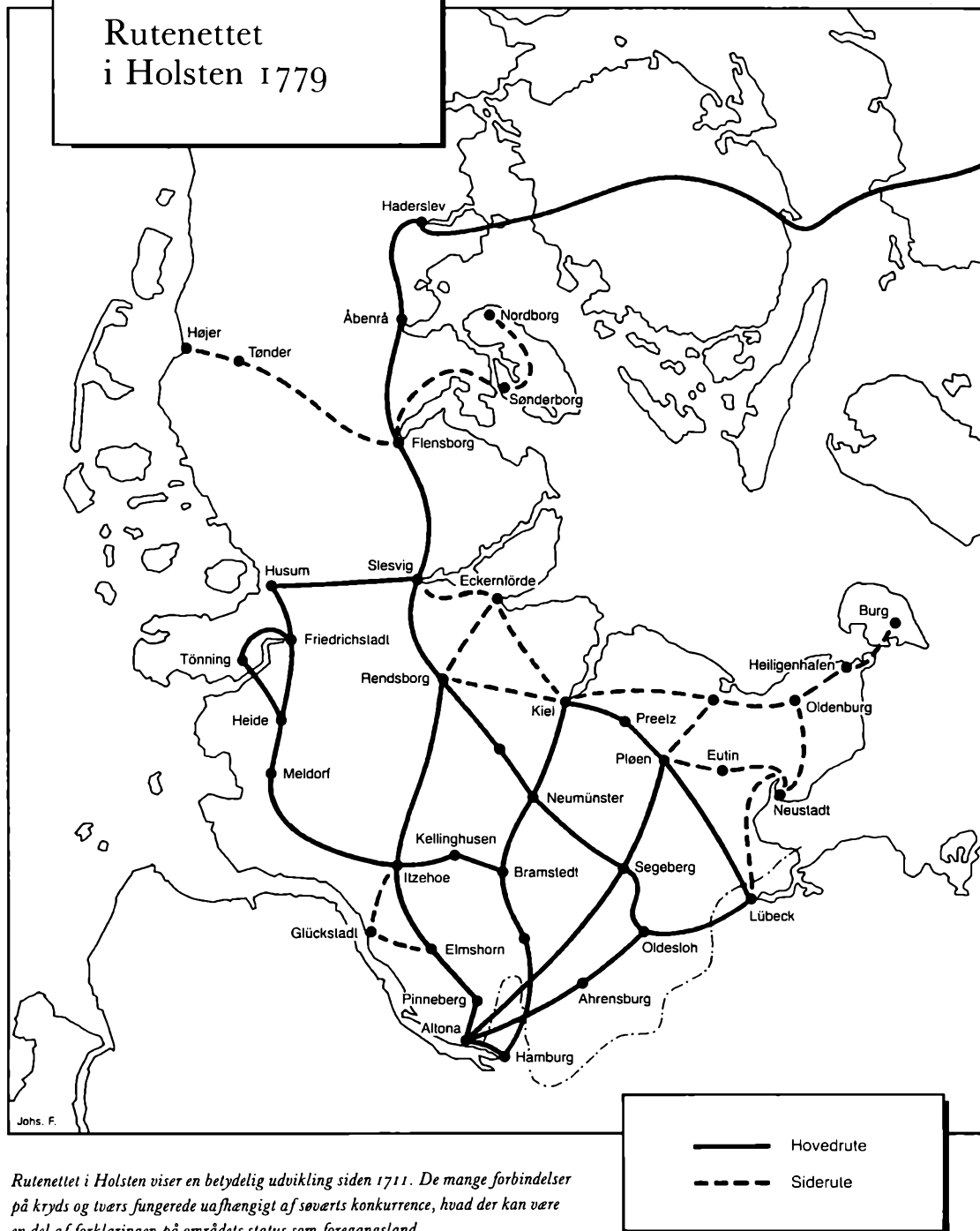
Det var stadig muligt at skelne mellem ridende og agende poster, eller mellem det, der nu efterhånden blev kaldt for brevpost i modsætning til pakkepost. Men skellet var godt på vej til at blive udvisket i hertugdømmerne. Ridende postilloner og vogne med pakker og passagerer gik ad de samme ruter, men naturligvis på forskellige tidspunkter. Og det blev vel at mærke muligt at sende breve med pakkevognene, også hvor der i forvejen gik en ridende eller nu snarere en hurtigkørende brevpost. I kongeriget kunne noget sådant kun lade sig gøre på Lollandsruten.

Når hertugdømmerne på denne tid er værd at fremhæve, skyldes det ikke mindst, at hele denne rationelle tilrettelæggelse gjorde dem til noget af et foregangsområde. Hvor postruterne skar hinanden, var det oplagt at sørge for tidsmæssig korrespondance, således at det hele netværk udnyttedes bedst muligt. Kortet over ruterne 1779 bekræfter den tidligere fremførte påstand, at specielt Holsten som et sammenhængende landområde helt anderledes havde naturgivne forudsætninger for at få et rutenet med forbindelser på kryds og tværs.

Også for materiellets vedkommende kom hertugdømmerne uundgåeligt til at danne forbillede. Hvornår kariolen gjorde sit indtog her, kan ikke umiddelbart afgøres, men tankevækkende er købet af seks »Postwagen« forfærdiget i Itzehoe i 1784. De skulle leveres til postkontrolløren i Altona til en pris af 48 rigsdaler stykket. Til de penge kunne man vist ikke få ret meget mere end netop en lille, let vogn til hurtig fremkørsel af brevpost.<sup>77</sup> I forbi-farten kan man så notere sig, at man her anskaffede vogne direkte for postkassens regning, mens det i kongeriget drejede sig om, at kontrahenterne skulle anvises den rette model, som de så selv måtte betale for at få bygget.

Men ellers var det, som også navnet siger, først og fremmest den holstenske vogn, der var efterlignelsesværdig. Større, bredere og nok også derfor lidt tungere stillede den sine krav til vejenes kvalitet, krav, som det først efterhånden var muligt at indfri i Danmark. Generalpostamtets bestræbelser på at højne materiellets standard på de kongerigske landeveje er tidligere berørt. Et lille konkret vidnesbyrd om fremgangsmåden kan man se i 1795, da postmesteren i Altona fik godtgjort et udlæg på én rigsdaler og 16 skilling for den tegning og beskrivelse af en holstensk

# Rutenettet i Holsten 1779



*Rutenettet i Holsten viser en betydelig udvikling siden 1711. De mange forbindelser på kryds og tværs fungerede uafhængigt af søværts konkurrence, hvad der kan være en del af forklaringen på områdets status som foregangsland.*

postvogn, som var blevet bestilt til gavn og glæde for det danske befordringsvæsen, der året før helt og aldeles var kommet under Generalpostamtets tilsyn.<sup>78</sup>

### *Det norske postvæsen og posten til Norge*

Også i Norge var postvæsenet blevet anvendt til forsørgelse af kongeligt afkom, nemlig en anden søn af Christian 5., Ulrik Christian Gyldenløve. I Danmarkshistorien er denne Gyldenløve først og fremmest kendt som søofficer og grundlægger af Søkadetkorpset, mens det om hans embede som norsk generalpostmester siden 1685 – han var da syv år gammel – lidt spidst hedder, at »hans virksomhed her indskrænkede sig dog i det væsentlige til at nyde indtægterne...«. <sup>79</sup>

I 1719 døde generaladmiral Gyldenløve, og postvæsenet i Norge blev herefter underlagt Generalpostamtet. Til lettelse for senere tiders historikere blev det egentlige norske postvæsen imidlertid drevet som en selvstændig enhed med sit eget regnskab. Den norske postkasse bidrog med 20 % af de fælles administrationsomkostninger, men ellers blev tingene altså holdt klart adskilt, og postens gang i Norge kan dermed med så meget desto større rimelighed overlades til norske historikers omsorg.

Når det derimod gælder de postale forbindelser mellem de to lande, stiller sagen sig anderledes, idet disse 1700-tallet igennem var lidt af et problem for Generalpostamtet, der måtte underordne sig udenrigspolitiske hensyn i forholdet til Sverige. Det var jo det eneste mulige gennemgangsland for poster fremført ridende eller agende.

I 1711 var ruten igennem Sverige imidlertid et lukket land. De to stater var i indbyrdes krig, og den ikke mindst under krigsforhold mere usikre søvej måtte benyttes. Der gik derfor postjagter i pendulfart mellem Fladstrand og Stavern ved Larvik, men vejr og vind gjorde denne trafik særdeles uregelmæssig. Knap var der i 1719 indgået våbenstilstand, førend posten atter førtes frem ad de vante veje – fra Danmark over Helsingør og nordpå gennem Skåne, Halland over Göteborg og Bohuslän til Kristiania, mens tilsvarende svenske postilloner genoptog deres ridt over Sjælland, Fyn og ned gennem Jylland til Hamborg. For begge parters vedkommende var disse ruter vitale, og vilkårene for postgangen indgik derfor i de senere fredsforhandlinger.

Freden i Frederiksborg i 1720 blev, som betegnelsen viser, sluttet på dansk grund, og det var et udtryk for, at det danske monarki politisk stod stærkere overfor Sverige, end det havde gjort i næsten 100 år. Det kom også til at berøre den svenske post gen-



*Endnu en uægte kongesøn i spidsen for et postvæsen. I dette tilfælde Ulrik Christian Gyldenløve (1678-1719), som i en årrække nød godt af de norske postintra-*  
*der.*

nem Danmark, idet det i fredstraktaten bestemtes, at der i fremtiden kun måtte forekomme ét ugentligt svensk postridt frem og tilbage – før krigen havde man stiltiende tolereret to. Endvidere skulle den svenske postsæk plomberes henholdsvis i Helsingør og i Hamborg og måtte naturligvis ikke åbnes undervejs. Endelig var det forbudt de svenske postilloner at blæse i posthorn under deres færd ad de danske landeveje.

Denne sidste regel om blæseforbud kunne synes nærmest at have hørt til i den symbolverden, hvor monarken gerne ville have sig frabedt misforståelser med hensyn til, hvis myndighed disse posthornstrut var udtryk for. Men der var naturligvis den praktiske side af sagen, at disse postilloner i svensk tjeneste absolut ikke burde gøre omverdenen opmærksom på deres tilstedeværelse. Det var jo kun altfor nærliggende, at de for gode ord og betaling til egen lomme kunne fristes til at tage andet end svensk post med sig. Af samme grund måtte de ikke have nogen supplerende postsæk liggende ved siden af den plomberede.

Stemningen nabolandene imellem var præget af gensidig mistænksomhed, og også de danske postilloner på svensk territorium blev holdt under opsyn. Da det var grundigt indarbejdede ruter, hvor de samme folk regelmæssigt passerede de samme steder, overnattede, skiftede heste etc., var det uundgåeligt, at de fik gode lokale kontakter. Ved lidt at et tilfælde blev en af postrytterne på Norgesruten overfaldet, da han trådte ud fra et svensk gæstgiveri. Det kom der en retssag ud af, og her blev det oplyst, at der ikke havde været tale om at skifte heste på det sted, men at han havde været indenfor efter et brev. Hvad det egentlig var for et brev, kom ikke frem. Den side af sagen gjorde man ikke mere ved. Men tankevækkende er det da med et sådant tilsyneladende helt uvedkommende ærinde.

En årsag til svensk misnøje var endvidere de danske postembedsmænds åbenbare interesse i at få nabolandets post med de danske postilloner på turen mellem Hamborg og Helsingør. Begge disse steder var lederne af grænsepostkontoret aflønnet med en procentandel af indtægterne, og ikke mindst postmester Fischer i Helsingør havde i de første årtier af 1700-tallet tilsyneladende systematiseret sin service overfor svenske kunder. Han modtog og afsendte pakkevis af breve til kontaktpersoner forskellige steder i Sverige, hvorved svenske afsendere og adressater slap billigere, end hvis brevene var blevet forsendt enkeltvis. Når den slags pakker ankom fra Sverige kunne de være adresseret til andre borgere i Helsingør end lige netop postmester Fischer, for at hans svenske kollega, som var udstationeret dér i byen, ikke så let skulle kunne få nys om fremgangsmåden.

Når der fra dansk side blev ført så hård en kurs overfor svenskerne og deres ønske om to ugentlige ridt, har det nok mere eller mindre ligget i bagehovedet, at danske interesser af forskellig art var bedst tjent med, at så få svenske postilloner som muligt red gennem landet, hvortil selvfølgelig kom, at der åbenbart længe ikke var brug for mere end én ugentlig dansk postforbindelse nordpå til Norge.

Man kan undre sig over det ringe behov for brevbesørgelse mellem den danske konges to riger, men må nok engang understrege, at såvel danskere som nordmænd også dengang plaskede husvant til søs. Der var en intensiv byttehandel med småskibe i fart over Kattegat og Skagerak med norsk afsætning af trælast, tørfisk og jernvarer, mens danskerne leverede brændevin, korn og fedevare. Pakker og tillige enkeltbreve må her være blevet bragt med som en selvfølge, ligesom rejsende mellem de to lande i sejsæsonen ikke har haft svært ved at finde en skipper, der for gode ord og betaling har villet afgive lidt kahytsplads.

Man kan nok fremhæve, at brevforsendelse ad disse uformelle kanaler i princippet var et brud på eneretten, en overtrædelse af den paragraf i 1694-postforordningen, som ved opdagelse udløste en bøde på 10 rigsdaler pr. brev. Blot har det været håbløst at bekæmpe den lejlighedsvis »postgang«. Man har måttet nøjes med at slå til, når misbruget blev for groft og nærmede sig det erhvervsmæssige. Således ligner det en systematisk omgåelse af postregalet, da en Kristiansandskipper blev pågrebet med 35 breve, som han havde taget med til København. Det gav en bøde på 350 rigsdaler, som han dog næppe havde mulighed for at betale. Men med så høj en bødesats kunne man altså med fynd og klem statuere eksempler til skræk og advarsel.

Postgangen til Norge har derfor først og fremmest været nødvendig af hensyn til regeringens behov. At dette så med tiden voksede, syntes i alt fald i 1733 at have stået klart for Christian 6., da han var på rundrejse i Norge, og det viste sig svært at få underretninger frem og tilbage med tilstrækkelig hast. Samtidig mildnedes det ellers så kølige forhold mellem Danmark-Norge og Sverige, der det følgende år indgik en alliancetraktat. Svenskerne var fortsat ivrige for at få post igennem to gange om ugen, og det blev resultatet, da man indgik postkonventionen af 1735. To ridende poster var herefter indrømmet begge parter på de hidtil gældende vilkår, og ganske vist blev denne konvention kun fornyet frem til 1764, men også herefter handlede begge parter under skiftende udenrigske konjunkturer, som om den fortsat var gældende. Først Napoleonskrigene afbrød denne postale idyl.

I virkeligheden var der endnu ikke vedvarende brug for to

*Et tronskifte betød under enevælden det samme som et regeringsskifte i vore dage. Også i postvæsenet ændredes et og andet, da Christian 6., som ses her, i 1730 efterfulgte Frederik 4 – om dette, se side 107. Den enevældige monarks behov kunne også få afgørende betydning i konkrete situationer. Således var det blandt andet vanskelighederne med at få efterretninger frem til kongen på en rejse i Norge, som var en del af baggrunden for postkonventionen med Sverige fra 1735.*



ugentlige danske postridt, det blev faktisk først normen i 1804, men inden da havde man iværksat andre initiativer.

Svenskerne viste sig nemlig stadig ret overbærende med baggrund i deres fortsatte interesse i ruten gennem Danmark. Det kom frem, da man fra dansk side begyndte at interessere sig for en agende post til Norge, noget der slet ikke var taget højde for i den nævnte postkonvention. Karakteristisk nok var det fortsat regeringens eget behov, der var udslagsgivende. Bureaucratiets stadige vækst resulterede i så mange skrivelser, at de blev for tunge for posthestene. I 1759 blev postmesteren i Moss også tildelt embedet som tolder imod, at han til gengæld sørgede for postkørsel med vogn mellem København og Kristiania to gange om året, og fem år senere fik den næste postmester i Moss et tilskud på 200 rigsdaler for at arrangere fire årlige ture.

*Ikke alene havde Den Norske Agende Post i 1770 fået et officielt præg, men der blev så sandelig heller ikke lagt skjul på dens tilstedeværelse. Her datidens reklame, som den før første afgang så ud i Kiøbenhavns Adressecontoirs Esterretninger for 28. maj 1770.*

15. Befiendtgjørelse.  
**Den Norske Agende Post.**  
(Hvis Anlæg i No. 43. blev befiendtgjort)  
Begynder at afgaae fra Kiøbenhavn første Gang  
Onsdagen den 6te Junii.  
De som agter at forsende Fragtgods  
til  
Friderichshald, Friderichsstad, Mos,  
Christiania, Dramen og Kongsberg  
eller at medfølge som Passager, vilde behøge  
at adressere Dem til denne  
Norske Agende Postes Expeditionss-Contoir  
som er anlagt i Grønnegade hos  
Sr. Friderich Knugen.  
Tarten er for en Passager imellem Kiøbenhavn og Christiania  
13 Rdlr. om Sommeren og 15 Rdlr. om Vinteren.  
De øvrige Steder reguleres i Proportion derafter. Lige  
Forhold har det med Fragtgods ic. hvilket modtages be-  
melte Onsdag den 6te Junii om Formiddagen fra Kl. 8 til  
Kl. 1. da Posten prompte afgaaer Kl. 2.

Så længe disse agende poster blot tjente regeringens behov, har svenskerne vel ikke haft grund til større indvendinger, men sagen stillede sig noget anderledes, efterhånden som private fandt ud af at benytte denne post og dermed hjalp til med at nedbringe omkostningerne. I 1770 var det svært at undgå et præg af offentlig post, da et interessentskab i København overtog driften. Det hed da udtrykkeligt, at dette var en slags ekstrapost, og man måtte ikke lade sig forlyde med, at der forelå nogen form for autorisation. Svenskerne kan have set med rolige øjne på denne trafik, eftersom foretagendet gik fallit allerede i 1773, og herefter entrede den danske regering med en enkeltperson, som for et par hundrede rigsdaler og en titel af postkommissær påtog sig arbejdet med under betryggende forhold at transportere regeringsfor-sendelser, herunder regnskabssager og sølv fra Kongsberg.

I 1786 tog Generalpostamtet endelig over og organiserede den agende post til Norge for egen regning. Man ansatte en postfører til denne pakkepost, som forbandt København med ikke alene Kristiania, men fortsat også minebyen Kongsberg. Blot var der stadig et hensyn at tage til svenskerne, som dog næppe kan have været uvidende om, hvad der foregik. Ruten fik permanent præg af det lejlighedsvis, fordi man ikke fastsatte regelmæssige afgangstider, men nøjedes med at avertere i aviserne, at nu afgik



»Den norske expresse«, som navnet blev på dette mærkelige fænomen, der altså ikke måtte betegnes som en regulær post.

Balancen holdt således i forhold til Sverige. Havde man villet, kunne man have generet hinandens poster på det groveste. Som det var, valgte man at lade være. Men mistroen de to lande imellem var naturligvis til enhver tid så stor, at det var en utænkelig tanke, at det danske postvæsen skulle besørge al svensk post gennem Danmark og svenskerne varetage den tilsvarende funktion mellem Danmark og Norge. Den slags arrangementer, så selvløgelige de end er set med vore øjne, var ikke mulige mellem gamle arvefjender i et århundrede, der efter 1720 ellers var præget af fredelige tilstande.

Som et kuriosum kan sluttelig nævnes, at den danske velvilje i 1799 dog gik så vidt, at de svenske postilloner på deres vej gennem landet nu også fik lov til at bruge hornet, således at andre trafikanter var forpligtet til at vige for dem – fuldstændig, som var de kongelige danske poster.<sup>80</sup>

### *Post over grænsen*

EGNE postilloner ridende gennem nabolandets territorium var således 1700-tallet igennem det gængse princip med baggrund i den dybe mistro, der herskede i forholdet mellem Danmark-Norge og Sverige. Noget lignende var naturligvis ikke muligt generelt i forhold til udlandet. Postmesteren i Helsingør er allerede set i rollen som forsender af breve hinsidan, og til det formål gjorde

*I Adresseavisen blev posten fulgt på vej. Senere på året 1770 finder man den 14. november nævnt afgang for nok en norsk post, samt efterretninger om de agende postmestre på hovedruten til Hamborg. Alt dette er placeret lige ved standardrubrikken med de sejlklare skippere.*

**18. Seylfærdige Skippers:**  
Skipper Rasmus Andersen beliggende ved Kærse-Boeden for Børsen, agter først i tilkommende Uge at affeale herfra til Colding og Aridericia, hvorefter han medbrager Fragt gods og Passagerer; Vedkommende behager at melde sig i No. 18 under Børsen.

Skipper Rasmus Jepsen fra Colding, beliggende med hans Salise i Canalen bag Børsen lige for Børs-Trappen, aaler sig i denne Uge herfra derhen at affeale, hvortil til de omkøende Stæder Fredericia, Middelfart, Hadersleb, medtager Fragt gods og Passagerer.

**19. Postenes Gang.**  
Den Norske Agende Post a'gil i Dag Kl. 2. med 3 Læs.  
Den kommende Hamborger Agende Post er Hr. Postmester Berends; Den Nordentende er Hr. Postmester Boetius; og den, som reiser til Hamborg den 17 November er Hr. Postmester Deug. Louren falder til den 24 November til Holland.

han naturligvis brug af det svenske postvæsen, der var repræsenteret med en postmester bosat på den danske side af Øresund. På samme måde besørgede danske postmestre udlandskorrespondance i byerne Lübeck og Hamborg.

Først og fremmest Hamborg var knudepunktet, hvor flere steder havde postkontorer bemandet med »specialister«, som udvekslede post og afregnede porto. Hovedprincippet var, at en dansk afsender betalte porto i det mindste hertil og i en række tilfælde et stykke længere, mens modtageren så skulle betale resten. Postmesteren i Hamborg havde altså til opgave at ordne det praktiske i forhold til andre landes postvæsener, og efter alt at dømme udførte han sin opgave med stor selvstændighed.<sup>81</sup> I nogle år i begyndelsen af 1720'erne synes selvstændigheden at have taget overhånd, hvorefter postmester Heuss såvel som hans skriver fik besked om at aflægge ed på, at de *ikke* havde opkrævet for høje portobeløb, og de måtte herefterdags nøje rette sig efter taksten.

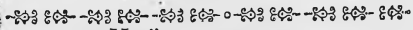
Udlandsportoen kunne man læse om i 1694-forordningen, men den netop omtalte hændelse, hvis baggrund *i alt fald* var et enkelt brev, der bevisligt var kommet for dyrt til Leipzig, kunne nok understrege nytten af fornyet offentlighed omkring taksterne. Fra 1732 var en mere specificeret oversigt at få på tryk, og alle og enhver interesseret kunne herefter orientere sig om portoen for et brev til Amsterdam, Lissabon, Rom eller længere ud i verden. Den internationale postgang var altså forlængst bragt i relativt faste rammer, men det er karakteristisk, at problemer desangående næsten ikke kom til drøftelse i Generalpostamtet. Man overlod den slags til de nævnte specialister ved grænsepostkontorerne.<sup>82</sup>

Ikke mindst postmesteren i Hamborg forventedes endvidere at kunne mere end sit postale fadervor. I begyndelsen af 1700-tallet var det her, den senere så berygtede postdirektør Christian Erlund tjente sine sporer som efterretningsagent, og selv om de efterfølgende danske postfolk i Hamburg næppe udfoldede helt de samme talenter, var nyhedsindsamlingen fortsat højt prioriteret. Ikke alene indgik de udenlandske aviser via Hamborg, men postmesteren var også afsender af breve til specielt interesserede danske adressater højt på strå. Således er der bevaret en samling korrespondance fra årene 1756-60 i form af skrivelser med bilag fra postmester G. Waitz i Hamborg til J.H.E. Bernstorff i København. Den direkte kontakt med ministeren drejede sig dels om afsendelse af estafetter, altså her kurerpost i udenrigspolitiske anliggender, dels fremgår det klart, at postmesterembedet også havde karakter af diplomatisk udkigspost.<sup>83</sup>

Det kan tilføjes, at de mange specielle opgaver i Hamborg ikke udførtes uden belønning af pekuniær art. Johan Heuss var i 1712

# TAXA,

Hvorefter enkelte Breve, som sendes med Posten fra Stæderne i Kongerigerne Danmark og Norge, saa og Fyrstendommene Slesvig, Holsteen &c. til Uden-Rigs-Stæder, skal fra Hamborg af betales.



## KIÖBENHAFN,

Trykt udi Hans Kongel. Majests. privileg. Bogtrykkerie.

Kaufbeurn	Fr. Nürnberg	2fl.
Raydam	Fr. Königsberg	7
Kayfersberg	Fr. Reinbuulen	6
Kayferslautern	Fr. Franckfurt	4
Kayferswerth	Fr. Reinhuulen	6
Kehl	Fr. Wittenberg	6
Kelberg	Fr. Nürnberg	7
Kempten	Fr. Franckfurt	4
Kiern	Fr. Minden	2
Kierspe	Fr. Dantzic	12
Kiow	Fr. Nürnberg	7
Kitzingen	Fr. Leipzig	4
Kirchhain i Lausnitz	Fr. Cütel	3
Kirchhain i Ober Heffen	Fr. Franckfurt	4
Kirchheim	Fr. Franckfurt	4
Kirchberg	Fr. Wien	10
Klagenfurt i Kärnten	Fr. Hamborg	2
Kleimahlen	Fr. Bremen	5
Klettenberg	Fr. Franckf. ved Mayn	4
Klingenberg i Francken	Fr. Bremen	2
Kniphuulen	Fr. Hamborg	2
Königsberg i Preussen	Fr. Hamborg	2
Königsberg i Nye-Marck	Fr. Leipzig	4
Königsbrück	Fr. Prag	6
Königsbrütz	Fr. Hannover	2
König lutter	Fr. Dresden	6
König lein i Meissen	Fr. Erfurt	4
Köthen	Fr. Hamborg	2
Kolberg	Fr. Grünberg	8
Kramfger	Fr. Grünberg	8
Kremseller Crema ved Danau	Fr. Grünberg	8
Kremsier i Mähren	Fr. Leipzig	4
Krep	Fr. Perleberg	2
Kulloff		

F

Ky-

Taksten for breve til udlandet, som den blev offentliggjort i 1732. Side op og side ned opregnedes lokaliteter overalt i Europa, samt hvortil der i hvert enkelt tilfælde skulle frankeres.

villig til at betale ikke mindre end 1000 rigsdaler til de fattige for at få stillingen, som til gengæld indbragte ham en indkomst på 10 % af omsætningen. Således er det almindeligvis formuleret, men egentlig var der kun tale om en ellevetedel. I 1721 havde postmesteren åbenbart taget fra til sig selv lidt vel tidligt, for da blev det ham omstændelig forklaret, at først når der var indtjent 110 rigsdaler, måtte de 10 stikkes i egen lomme. Hertil kom endvidere et honorar for ekspedition af regeringens korrespondance med danske diplomater, konsulere, agenter og kommissærer i udlandet. Det var en service med portoudlæg for Tyske Kancelli, som belønnede postembedsmænd i Hamborg udenom Generalpostamtets kasse.<sup>84</sup>

Titler var også egnet til at øge anseelsen. Postmester Andreas Grill kunne fra 1792 bryste sig af betegnelsen overpostinspektør. På den tid havde der i øvrigt i en årrække været to chefer udstationeret, én til brevposten og én til at varetage de agende posters tarv. Fra 1798 forenedes de to funktioner under Peter Albrecht, der blev postmester ved brevposten og inspektør ved pakkeposten.

## *Bilande og kolonier*

I 1700-tallet havde Generalpostamtet intet at gøre med de fjernere dele af den danske konges riger og lande. Det havde sin naturlige forklaring i, at sejladsen både på de nordatlantiske bilande og de oversøiske kolonier længe blev varetaget af handelskompagnier eller lignende foretagender med monopol. Handel, post og skibsfart var derfor sider af samme sag, og den, der eksempelvis ville korrespondere med en bekendt i Tranquebar, måtte derfor henvende sig til Asiatisk Kompagni, der her stod for besejlingen.

Over midten af århundredet blev sejladsen til flere af disse områder givet fri, men heller ikke her kom Generalpostamtet ind i billedet. Man valgte andre løsninger, således for Dansk Vestindiens vedkommende i 1781.

På denne tid betød den amerikanske uafhængighedskrig højkonjunktur for den neutrale skibsfart under dansk flag, og vestindienshandelen blomstrede, mens brevvekslingen, den offentlige såvel som den private, voksede i takt hermed. Denne postgang følte de ansvarlige myndigheder, at der var et behov for at gøre tryggere og sikrere, og eftersom øerne hørte under det, der med den fulde betegnelse så pompøst hed »Vestindisk- guineisk Rente- og Generaltoldkammer«, benyttede man de kanaler, man dér rådede over, til at organisere et dansk-vestindisk postvæsen.

Der blev udarbejdet et særdeles omstændeligt reglement, som her kun skal refereres i hovedtræk. Idéen var at udnytte den sejlads, der i forvejen foregik mellem de vestindiske øer og især København. Alle danske skippere, som sejlede til eller fra øerne – eller imellem dem – skulle være forpligtet til uden vederlag at medtage en postsæk, hvori også pågældende reders korrespondance skulle lægges – den sidste dog til halv takst. Der blev altså fastslået en eneret på linie med den, der var gældende i kongerigerne såvel som i hertugdømmerne, og bøden for at medtage et brev ulovligt var den samme, ti rigsdaler stykket.

I land skulle det praktiske varetages af det personale, der i forvejen var beskæftiget her, nemlig tolderne. Man benyttede det gode gamle princip om, at tolderen jo i forvejen gerne skulle være den sidste på kajen ved afrejse og den første, som kom om bord, når skibet nåede frem. Altså oprettedes på Københavns Toldbod et brevkontor til den vestindiske post, og på de tre øer skulle forsendelser på samme vis ekspederes på toldboderne eller i nærheden af samme.

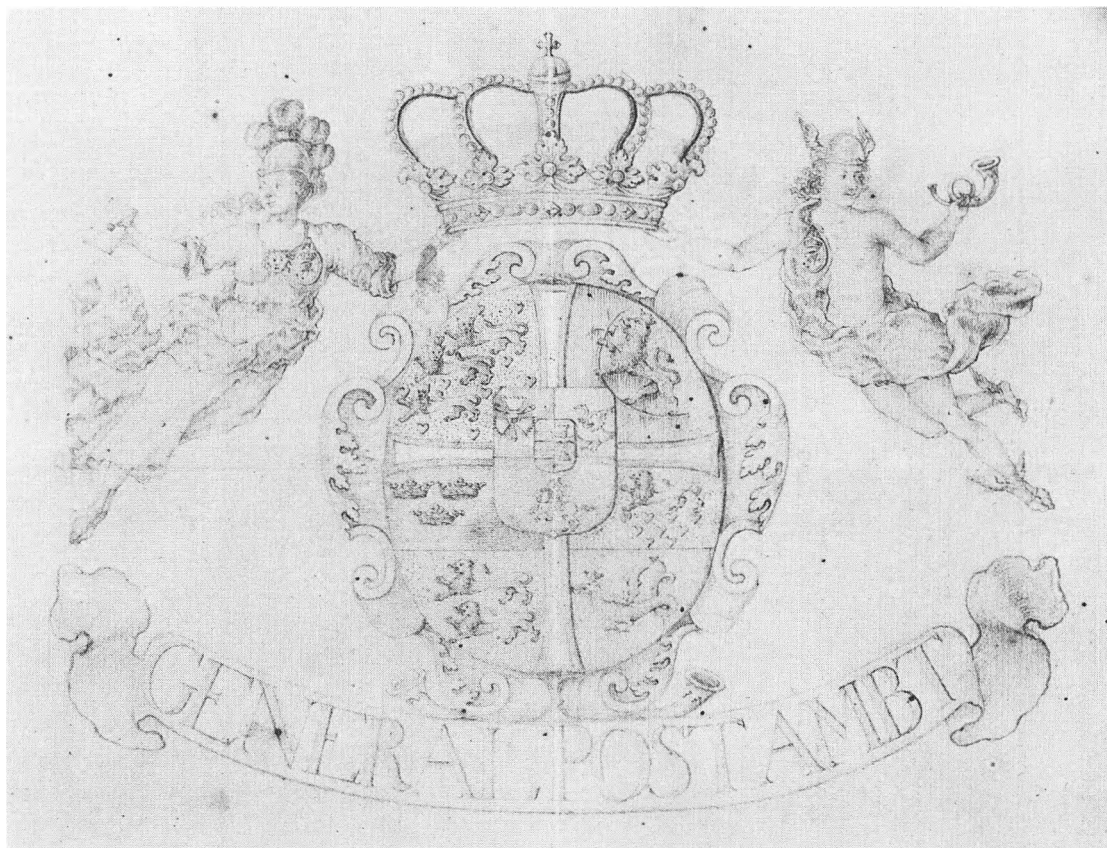
Det blev et postvæsen helt i Generaltoldkammerets regi, selv om mangt og meget var efterligning af det »rigtige« postvæsen. Eneretten til brevbesørgelsen til og fra Vestindien blev endda på

en pudsig måde ført videre, end man egentlig havde behøvet. For når et brev ankom til en dansk adressat udenfor København, skulle det med det samme videresendes til den nærmestboende tolder, der så skulle aflevere det og opkræve porto. Øjensynligt er disse breve gået gratis med den ordinære tjenstepost fra Generaltoldkammeret til de enkelte toldsteder, for det normale postvæsen er kun nævnt i forbindelse med vestindiske breve, der skulle videre til udlandet. I sådanne tilfælde måtte tolderne på posthuset i København. Dette må da betyde, at Det kongelige danske Toldvæsen faktisk gjorde indgreb i Det kongelige danske Postvæsens eneret, i selveste postregalet.

Nu er det imidlertid et spørgsmål, hvor megen betydning dette særlige vestindiske postvæsen fik. I 1784 kom nogle supplerende bestemmelser, men i 1803 var det nødvendigt at bekendtgøre og indskærpe det hele påny, så denne brevbefordring har næppe været særlig godt indarbejdet. Og posten kunne da også bringes frem ad anden vej. Det kan meget vel have været både hurtigere og pålideligere at gå på posthuset og sende brevet over Hamborg med videre forbindelse til London og de engelske vestindienspaketter, som var i regelmæssig sejlads til og fra Karibien. I så tilfælde fik Generalpostamtet sin del af portoen.<sup>85</sup>

For Islands vedkommende blev sejladsen givet fri i 1786, og man måtte da være betænkt på at sikre den kommunikation, der hidtil havde været besørget ved hjælp af monopolhandelens skibe. Løsningen blev et statsligt postskib, hvis sejlads blev arrangeret modsat det normale, idet det tænkte at skulle overvintre ved Island og da så tidligt som muligt sejle til København med post tur/retur. I august skulle det igen afsted og da lægge ind i Kristianssand, vente på post dér og senest den 14. september returnere til øen. Der var ikke tale om nogen hævvelse af eneret, andre skippere var velkomne, ja faktisk forpligtede til også at medtage post. Men det offentlige sørgede altså for det nødvendige minimum af postforbindelse tidligt og sent på sæsonen.<sup>86</sup>

Et sidste eksempel på postgang langt af led er den pakETFart, som i 1802 blev etableret til det, der dengang betegnede som de danske etableringer i Ostindien, det vil sige Tranquebar og Frederiksnagore. Det var Den kongelige Manufakturhandel i København, altså et statsligt selskab, der skulle organisere denne sejlads to gange årligt til glæde både for statens og privates behov for brev-, pakke- og persontransport. Sigtet var endvidere at fremme afsætningen af danske varer i det fremmede, og ordningen var naturligvis tænkt at skulle hvile i sig selv. I praksis krævede paketterne imidlertid så megen fortsat støtte, at ordningen ophørte allerede i 1806.<sup>87</sup>



*Knap var der indrettet Generalpostambt i Christian Erlunds gård i Købmagergade, før det hele i 1728 brændte. Det eneste minde er denne tegning af udsmykningen med artige, postale engle svævende over rigsvåbenet. Begge figurer bærer kongens navne-ciffer på brystet.*

# I Postens tjeneste

## Generalpostamtet

Det var en særdeles beskeden administration, Frederik 4. i 1711 udstyrede det danske postvæsen med. Nævnt er de to direktører, F.E. Gedde og C.H. v. Vieregg samt trediemanden fra Dorothea Krag's tid, C.G. Moltke. Først det følgende år hører man om medhjælp i form af en sekretær og endnu en person, som både skulle varetage bogholder- og kassererfunktionerne. Samtidig hentedes Christian Erlund fra Hamborg til København og udnævntes til overpostkontrollør. Om denne sidstnævnte og hans meriter vil siden være yderligere at berette.<sup>1</sup>

### *Den første tid som statsinstitution*

Der var ikke i de første år nogen fast adresse at henvende sig til, hvor absurd noget sådant end kan forekomme, når det gælder en institution som netop Generalpostamtet. Arbejdet blev udført i de respektive embedsmænds private boliger, hvor der i flere tilfælde også må være foregået meget andet. For det var karakteristisk for de første mange i rækken af direktører, at de havde alle mulige andre gøremål. Gedde var tillige amtmand over Vordingborg amt, og både han og v. Vieregg var involveret i flådens administration. W.F. v. Platen var både overbygningsdirektør og hofmarskal, C.v. Lenthe havde også med hær- og flådeadministrationen at gøre og sad tillige i Direktionen for Fattigvæsenet. Som fattigdirektør så man ligeledes Vincentz Lerche, der endvidere var ceremonimester samt direktionsmedlem et par steder til. Hans efterfølger, Andreas Weyse, var den første, som opgav andre embeder og alene fungerede som postdirektør. Men det skyldtes et dårligt helbred, der gjorde, at han ikke kunne overkomme mere. Med ham fik Generalpostamtet da sit første lønproblem, hvad direktionen angik, men det klarede ved at lade Weyse beholde indtægten fra sin hidtidige stilling, så det belastede ikke postkassen.

*Postdirektører under Frederik 4. og Christian 6. 1711-46*

---

1711-12	Claus Henrik v. Vieregg (1655-1713)	1711-13	Frederik Eiler Gedde (1641-1717)
1712-17	Wilhelm Frederik v. Platen (1667-1732)	1713-17	Christian v. Lenthe (1649-1725)
1717-19	Vincentz Lerche (1666-1742)	1718	Caj Burchard Ahlefeld (1671-1718)
1720-25	Andreas Weyse (1664-1725)	1719-21	Vilhelm Münch v. Buseck (1665-1741)
1725-30	Christian Christopher Erlund (1673-1754)	1722-30	August Frederik v. Johnn (1684-1733)
1730-35	Johan Sigismund Schulin (1694-1750)	1730-40	Hans Seidelin (1665-1740)
1735-71	Wilhelm Ludvig v. Rheder (1703-82)	1740-57	Niels Müller (1683-1757)

---

Oversigten over direktionen under Frederik 4. og Christian 6. viser korte åremål, og undersøges de enkelte karriereforløb, får man et klart indtryk af, at ledelsen af Postvæsenet betragtedes som en art venstrehåndsarbejde, der kunne klares ved siden af alt muligt andet. For flere af de nævnte var Generalpostamtet blot en gennemgangsstation. Gedde og Lenthe blev stiftamtmand, v. Platen amtmand og v. Vieregg vicesatholder i Norge. Siden var der andre, der passerede Generalpostamtet i et endnu mere strålende karriereforløb.

Når man overhovedet slap nogenlunde helskindet gennem den første halve snes år med ulønnede direktører, der var andetsteds engageret, ligger forklaringen nok først og fremmest i, at Dorothea Krags organisation var så velfungerende, at inertiens lov bragte posten frem på vanlig vis i den følgende tid. Men senere viste det sig nødvendigt at gribe ind. I begyndelsen brugte direktionen imidlertid først og fremmest tiden på kompetancestrid.

Som tidligere nævnt var Gedde og v. Vieregg i forening blevet overdraget generalpostmesterskabet, og i forbindelse med fundatsen for pensionskassen året efter kunne man meget vel få det indtryk, at det først og fremmest var administrationen af Postkassens overskud, netop de skulle tage sig af, mens C.G. Moltke tiltænkte tilsynet med det rent postale. Det var i alt fald sådan, sidstnævnte havde opfattet det. Blot kom Moltke aldrig rigtig ind



*Dette imponante portræt af Christian v. Lenthe har ikke som sådan noget med Posten at gøre. Her vises ridderen, diplomaten og fyrstetjeneren i al sin glans. De fire år som postdirektør har kun været en af mange mindre opgaver under kongerne Christian 5. og Frederik 4.*



i billedet, trods stadige forsøg på at hævde sin stilling. Til sidst opgav han og trak sig efter eget ønske ud af direktionen i slutningen af 1714.

I den følgende tid gik det øjensynligt på bedste beskub under skiftende direktører, men i 1718 blev det klart, at der var så meget rod, så mange »urigtigheder og uafgjorte difficulteter«, at en kommission fik til opgave at se nærmere på forholdene. Det kneb med at få revideret regnskaberne, og det forlød, at en grundig revision ville afsløre misligheder. Ret meget videre kom man ikke



*Vincentz Lerche, en af de hastigt skiftende direktører fra den første periode efter statsovertagelsen.*

*Nederst til venstre ses Hans Seidelin, generalkommissariatsskriver, krigskommissær, amtmand over Københavns amt, etatsråd, siden konferensråd, adlet 1731 – og endelig fra 1730 i en tiårig periode postdirektør.*

*Til højre ses den mest prominente postdirektør i første halvdel af 1700-tallet, J.S. Schulin, som vel at mærke forlod Posten for at avancere til udenrigsminister.*



med dette, men da kassereren i 1727 døde, kom det for dagen, at han længe havde haft en betydelig kasse-mangel, som man så måtte se at få dækket ind af hans efterladte bo.

Kommissionen havde også hæftet sig ved, at der ikke fandtes noget reglement, og der var ikke noget egentligt budget for løn og andre udgifter. Et sådant grundlag for hele Generalpostamtets virke indførtes da i 1720, hvorefter der også kom regler for ansættelse af postsekretær, kasserer og det følgende år også for et antal revisorer. Som et kuriosum kan nævnes, at penge-kassen efter tidens skik skulle være forsynet med tre låse med tilhørende nøgler, én til kassereren og én til hver af de to direktører, og man fandt det efterhånden formålstjenligt at få installeret såvel penge-kasse som embedsmænd i kontorer samlet på ét sted. I 1722 fik da Generalpostamtet et lejemål på otte værelser i Andreas Weyses gård i Stormgade. Herefter var institutionen synliggjort for omverdenen i kraft af egen, permanent adresse, samtidig med at direktørerne i den følgende tid udskiftedes noget mindre hyppigt.

Organisatorisk var man altså nu på plads og i orden, men i virkeligheden havde det været på nippet til at gå helt anderledes. Den nævnte kommission var på et tidspunkt stemt for at bortforpagte hele postsiden og lade direktørerne sidde tilbage med pensionsudbetalingerne. Når det ikke skete, hang det først og fremmest sammen med personen Christian Christopher Erlund og hans usædvanlige løbebane.

### *Christian Erlund*

Erlund begyndte som skriverdreng i sin fødeby København, men stak siden til udlandet, hvor han i sine unge år klarede sig igennem som kammertjener, soldat, parykmager og skriver. Den unge Prins Carl, lillebror til den senere Frederik 4., var på sin store udenlandsrejse i årene 1695-99, og Erlund var her med som lakaj. Hvor meget denne tilknytning til kongehuset kom til at betyde, er ikke godt at vide, for i første omgang var Erlund så uheldig at stikke en kollega, en anden lakaj, ned, og med en dødsdom hængende over hovedet forsvandt han igen til udlandet. Erlund gjorde tjeneste som løjtnant, senere som regimentsskriver ved de tropper, der af den danske konge var lejet ud til brug i Nederlandene. I 1703 vovede han sig atter tæt på monarkiets sydgrænse. Christian Erlund blev tilknyttet det danske postvæsen i Hamborg, fra 1707 som postskriver.

I Hamborg viste den 30 år gamle Erlund med den eventyrlige fortid sig særdeles initiativrig. Han havde stort held med sine

håndskrevne aviser, som snart fandt betydelig afsætning og gav ham en nydelig indkomst på mere end 2000 rigsdaler om året. Det var Erlund, der førte protokollen over ind- og udgående breve ved kontoret i Hamborg, og denne stilling udnyttede han til at åbne dem. Var brevenes indhold af interesse, gik afskrifter heraf via kongens kammertjener direkte til Frederik 4 til dennes udtrykkelige tilfredshed.

Det udviklede sig til en omfattende efterretningsvirksomhed, og en så nyttig mand kunne man godt bruge i København. I 1709 blev det teologiske fakultet ved Københavns Universitet bedt om at udtale sig om en eventuel benådning. Det kunne flertallet af de lærde ikke anbefale, for nok havde Erlund handlet i selvforsvar, men derfor havde han dog ikke behøvet at slå sin modstander ihjel. En enkelt professor var imidlertid af en anden mening, og enden på det hele blev, at Erlund i 1711 af kongen blev »pardonneret og befriet for den ham ... overgåede dom«. I 1712 kunne man så finde Erlund tilbage i København som nyudnævnt overpostkontrollør. På vejen hjem var det i øvrigt Erlund, der i Jylland stod for den ruteomlægning, som tidligere er omtalt, og herefter var han så klar til indsats i Generalpostamtet.

Meget vedrørende Christian Erlunds senere skæbne forstås nok bedst, når det ses på baggrund af den uomtvistelige succes, han fortsat havde som postspion. Den svenske feltmarskal, Magnus Stenbock, som ved sejren ved Hälsingborg i 1710 så afgørende havde knust de danske militære forhåbninger, var til gengæld på den tabende side ved belejringen af Tønning, hvor han var spærret inde med den svenske hær. Efter kapitulationen havde han først opholdt sig i Slesvig, men siden var den fangne general blevet bragt til København, for at man bedre kunne holde øje med ham. Her færdedes Stenbock relativt frit, og det var *hans* efterretningsvirksomhed for den svenske regering og *hans* flugtplaner, som Erlund havde held til at få nys om. Der var en kodeskrift at knække, og dette Erlunds mesterstykke udi kontraspionagen bragte Stenbock i strengt fængsel på Kastellet, hvor han døde i 1717.

Erlunds stjerne har på dette tidspunkt stået i zenith, og hans praktiske greb om postforhold var tydeligt demonstreret. Han havde rig lejlighed til at blande sig i mangt og meget andet, for stillingen som overpostkontrollør indebar også, at han to gange om året skulle inspicere alle landets postkontorer og i øvrigt bistå de ikke nødvendigvis særligt kyndige direktører med råd og dåd. I 1715 belønnedes han efter afsløringen af Magnus Stenbock med titel af kammerråd og en supplerende stilling som toldinspektør i København, og i 1719 blev han tilknyttet Generalpostamtets di-

reaktion som tilforordnet med stemmeret på linie med de to direktører i alle andre sager end dem, der berørte ham selv.

Det var Erlund, tanken faldt på, da den tidligere nævnte kommission overvejede en bortforpagtning af selve posten og dens indtægter, og man var reelt kommet meget langt i forhandlingerne. Sådanne bortforpagtninger af indtægtsgivende aktiviteter – f.eks. også opkrævning af told, afgifter og skatter – var velkendt i datiden og ikke i sig selv opsigtsvækkende. Tanken var, at Erlund årligt skulle betale 40.000 rigsdaler og til gengæld for egen regning drive hele postvæsenet, mens direktørerne så kunne nøjes med at tage sig af pensionsadministrationen. Fordelen set med deres øjne ville være den faste årlige indkomst uden administrativt besvær, og der manglede kun mindre detaljer i, at ordningen var kommet i stand. Men så indløb der særdeles vægtige klager over Erlunds embedsførelse.

Det var en af hans egne medarbejdere, som sladrede af skole. I første omgang lykkedes det Erlund at sikre sig bevismaterialet, blandt andet ved med en fiks brevveksling at franarre angiverens far nogle breve, som denne havde skullet opbevare. Men der var andre, som var rede til at bevidne, at Erlund havde sendt private forsendelser i hundredvis med sine portofri avispakker og på den måde unddraget Postkassen betydelige beløb. I 1718 skulle han efter sigende have fået sine undergivne til at sætte portoen lavere end taksten for at formindske indtægterne og endda have opfordret andre postmestre til det samme – altsammen for at indtægtsniveauet ikke skulle komme til at ligge for højt, når han nu kunne forvente at forpagte det hele. Jo lavere postintrader, des lavere kunne han forhandle forpagtningsbeløbet ned. Siden kunne praksis altid strammes og indtægterne bringes i vejret til egen fordel.

Der var flere beskyldninger, herunder også for at have åbnet breve. Hvad det sidste angik, klarede Erlund dog let frisag, for han kunne fremvise en kongelig skrivelse fra september 1719, der fritog ham for videre tiltale i den anledning. Den før nævnte angiver fremturede imidlertid med sine påstande, der nu blev udstrakt til, at Erlund også skulle have åbnet kongelige breve, og det gav anledning til fortsatte undersøgelser. Samme angiver trak ganske vist senere alle sine beskyldninger tilbage, men det viste sig at være Erlund, der havde fået ham til det mod til gengæld at dække over et tyveri, pågældende havde begået.

Afsløringen syntes fuldkommen. Man var nu nået hen i begyndelsen af 1722, og ud fra enhver normal betragtning burde Erlund have været en færdig mand. Men Frederik 4.s nådes lys skinnede fortsat på Christian Erlund, for et kongeligt reskript lod alle beskyldninger bortfalde »i henseende til den nidkærhed og de

troe tjenester, Erlund i forrige krigstid imod os haver udvist«. Spionens fortjenester rakte til megen tilgivelse, for de kongelige ord indrømmer jo indirekte hans brøde. Men nogen forpagtning blev det ikke til.

Erlund kom fortsat til at yde tro tjeneste af efterretningsmæssig karakter. Samme år afslørede han et meget fantasifuldt komplot, en sammensværgelse, der havde til hensigt at løsrive Norge fra Danmark. Christian Erlund var personligt i klammeri med hovedmanden og deltog som medlem af den dømmende kommission. Dette var utvivlsomt karrierefremmende, for i 1725 efterfulgte han Andreas Weyse. Ved sidstnævntes død blev Generalpostamtet i øvrigt hjemløst, og man måtte finde sig en midlertidig adresse. Men direktør Erlund, der også stod for det lokale postkontor i København, kunne tilbyde permanent husly i sin gård på Købmagergade. Den blev i 1727 solgt til Generalpostamtet, som her tog fat på indretningen. Ikke alene var der plads til kontorer, men gården blev også ekspeditionssted for alle ridende og agende poster til og fra hovedstaden.

Knap stod Generalpostamtets nye hus færdigt, før det hele gik op i luer ved den store brand i 1728. Det meste af arkivet blev reddet, men en mængde regnskaber gik tabt. Antagelig var Erlund dermed heldig nok en gang, for dette umuliggjorde siden en undersøgelse af de beskyldninger for underslæb, der fortsat verserede. Han tilbød senere at aflægge ed på, at pengene var kommet rigtigt ind, de var bare ikke blevet bogført på rette vis! Det drejede sig om ikke mindre end 3000 rigsdaler, men hans forklaring blev taget for gode varer.

Generalpostdirektør forblev Erlund imidlertid ikke længere end til ganske få dage efter næste tronskifte. Da Christian 6. i 1730 kom til, blev Christian Erlund med det samme afskediget fra sine stillinger og alle hans papirer beslaglagt. Han flyttede derefter til Sønderborg, hvor han levede de sidste 24 år af sit liv, efter en tid endda med pension og fra 1744 med titel af etatsråd. Der har åbenbart stadig været personer højt på strå, som af en eller anden grund ville ham det godt.

Sammenfattende kan om Christian Christopher Erlund siges, at karrieren var forbløffende, mandens dygtighed ubestridelig og metoderne særdeles usympatiske, selv om de nok ikke adskilte sig synderlig fra, hvad andre bedrev på den tid. Hvad der først og fremmest bragte ham i farezonen og til sidst til Sønderborg, var utvivlsomt den grådighed, som fik ham til at rage lidt vel meget til sig. På det felt kunne overbærenheden ikke overleve et tronskifte.

## *Direktører i stigende tal*

På topposterne blev udskiftningen fuldstændig efter Christian 6.s tronbestigelse. A.F. v.Johnn overgik til Rentekammeret og Hans Seidelin, der havde en solid administrativ karriere bag sig, kom til – han havde senest været amtmænd over Københavns amt. Væsentlig yngre og i allerhøjeste grad en kommende mand var J.S. Schulin, som på sæt og vis blev Erlunds arvtager, når det gjaldt den efterretningsmæssige side af sagen. Schulin havde en høj stjerne hos Christian 6., og om hans virke i Generalpostamtet er sagt, at »stillingens indhold var mere politisk end, hvad man i dag forstår ved et postmesterembede, da den indebar, at han skulle kontrollere posten til og fra den, der kunne anses for statens (kongens) fjender, og staternes postkontorer var i samtiden centre for den diplomatiske spionage«. <sup>2</sup>

En tæt forbindelse til kongehuset og efterretningsmæssige opgaver – parallellen til Erlund er slående, blot må det siges, at J.S. Schulin fungerede på et noget højere plan. I 1733 blev han tillige sekretær i Tyske Kancelli, og da han to år efter forlod Generalpostamtet, var det for at blive oversekretær netop i Tyske Kancelli og dermed udenrigsminister. J.S. Schulin var den hovedansvarlige for dansk udenrigspolitik frem til sin død i 1750. Det tankevækkende er, at vejen til så fremtrædende en post altså havde Postvæsenet som mellemstation.

Med de følgende direktører er man tilbage ved et mere beskedent niveau. W.L. v.Rheder havde tilsyneladende ikke meget andet end et par lavere hofstillinger som baggrund – han var kammerjunker, inden han indledte sin lange tid i Postens tjeneste. Og med Niels Müller er man fremme ved det første tilfælde af en rent postal karriere. Müller begyndte som postsekretær i 1718 og havde allerede fra 1731 været tilknyttet direktionen som assessor, d.v.s. tilforordnet medlem. Nu, da en større del af direktørernes tid blev anvendt på arbejdet i Generalpostamtet, fik de gage. I 1743 var den på 1000-1200 rigsdaler årligt, hvilket i følge majestætens formulering skulle være »så meget, at de deraf kan leve«. Udtalelsen er udtryk for, at en stilling i Postvæsenets ledelse fra denne tid kunne betragtes som en hovedbeskæftigelse, hvormed ikke være sagt, at der ikke senere kom direktører med mange andre jern i ilden.

Stort set samtidig med, at Müller blev assessor, kunne staben i Generalpostamtet glæde sig over nye og bedre lokaler. Umiddelbart efter branden i 1728 ekspederedes der for en kort tid post fra Børsen, som det var sket på Christian 4.s tid hundrede år før, men siden lejede man sig ind i Thotts palæ på Kongens Nytorv –



den nuværende franske ambassade. Planer om byggeri på Slotsholmen blev ændret efter tronskiftet, og Frederik 4.s dronning, Anna Sophie Reventlow, måtte til sin stedsøn, Christian 6., aflevere det meste af, hvad hun havde fået overdraget af hans far, herunder en ejendom i Slotsholmsgade bag ved Børsen. Her blev der nu indrettet kontorer, og her havde Posten til huse i de næste halvt hundrede år.<sup>3</sup>

Ikke alene havde visse postfolk i første halvdel af 1700-tallet helt åbenbart efterretningsmæssige opgaver, men ved siden heraf var der også den mere uskyldige strøm af nyheder, som forventedes at indløbe fra alle landets postmestre. Hertil kom tillige arbejdet med at censurere aviser. Eftersom de udenlandske publikationer alligevel gik gennem postembedsmænds hænder, var det nærliggende også at lade de danske avisers indhold blive kontrolleret af det postvæsen, som tillige stod for deres distribution. Censuren

*Anna Sophie Reventlows gård ligger stadig i Slotsholmsgade, men er i det ydre væsentligt ændret. Indvendig findes imidlertid bevaret dette loftsmaleri af Henrich Krock: »Venus med sit hof«. Det er ikke til at vide, men er dog en besnærende tanke, at postdirektørerne dagligt har haft denne flok postillons d'amour for øje.*



havde tidligere ligget hos den københavnske politimester, men i tiden fra 1738 til 1756 var direktionen i Generalpostamtet øverste censurmyndighed. De udførte deres hverv med nogen lemfældighed, eftersom aviserne var en god indtægtskilde også for postfolk. Men der var altid et hensyn at tage i forhold til udlandet.

Da Niels Müller i 1740 rykkede op som direktør, fordeltes sekretariatsopgaverne mellem tre revisorer, der kom til at tage sig af henholdsvis danske, tyske og norske sager. Denne topografiske inddeling, der var så karakteristisk for datidens danske centraladministration, blev fortsat fastholdt, også da arbejdet siden blot blev varetaget af to personer.<sup>4</sup>

*Postdirektører under Frederik 5. og Christian 7. 1746-1771*

---

1735-71	Wilhelm Ludvig v. Rheder (1703-82)
1740-57	Niels Müller (1683-1757)
1747-71	Johan Christian Schrøder, fra 1759 Schrødersee (1706-72)
1752-71	Frederik Christian Danneskjold-Samsø (1722-78)
1762-71	Christian Frederik Holstein (1735-99)
1767-71	Johan Theodor Holm – fra 1781 Holmskjold (1731-93)
1767-	Johan Georg Pauli (1736-98)
1769-	Jens Lange (1712-91)
1769-72	Helferich Peter Sturz (1736-79)

---

I 1747 kom en tredje direktør til. J.C. Schrøder, siden adlet under navnet Schrødersee, hørte også til de få, der avancerede fra en underordnet stilling i Postvæsenet. Han havde været postskriver, siden postkontrollør i København, men kom herefter i tjeneste hos Christian 6. som kammertjener. Man tør nok regne med, at kammertjenerens rolle har været en noget anden, end betegnelsen umiddelbart udsiger, for næste trin var stillingen som kabinetssekretær hos dronningen inden advancementet til direktør i Generalpostamtet. Denne sidste udnævnelse hang sammen med en aktivitetsudvidelse, nemlig administrationen af det livrentesocietet, der samme år var blevet oprettet. En institution, der som Generalpostamtet bestyrede en pensionskasse, var et naturligt hjemsted også for et foretagende, som havde med livrente at gøre.

Den følgende direktørudnævnelse skete på en ganske anden baggrund. F.C. Danneskjold-Samsø havde nedarvede økonomiske vanskeligheder og skulle hjælpes. Hans direktørstilling gav ganske vist ikke løn i begyndelsen, men senere blev en sådan bevilget, og da Niels Müller døde, blev en gage ledig til glæde for



denne adelsmand, der i øvrigt ikke har gjort sig særligt bemærket i postvæsenets historie. Ironisk nok var den nye postdirektør et barnebarn af Christian Gyldenløve, så traditionen med Posten som forsørgelsesanstalt blev på sin vis genoptaget. På et senere tidspunkt var Dannekjold-Samsøe heller ikke bleg for at påberåbe sig en særlig adkomst til en sådan postkasseunderstøttelse netop med baggrund i sin herkomst, men den argumentation blev fejlet af bordet.

For C.F. Holsteins vedkommende var det ikke engang penge, der spillede nogen rolle, for han fik ingen løn. Det svarede godt til, at han som postdirektør heller ikke leverede meget andet end sin underskrift. Da han blev lensgreve til Ledreborg, må han have været vel forsørget, og i øvrigt var han fra 1768 overhofmester hos dronning Caroline Mathilde.

Johan Theodor Holms udnævnelse var ikke mindre besynderlig. Egentlig var han mediciner og naturvidenskabsmand med speciale i danske svampe. Høje velyndere ønskede ham understøttet, og det blev i 1767 til en slags ventestilling med henblik på, at han til sin tid kunne overtage gagen efter von Rheder. I venteposition var også i den første tid J.G. Pauli, der havde en fortid i Krigskancelliet, mens derimod Jens Lange er det tredje eksempel

*Til venstre Christian Gyldenløves barnebarn, F.C. Dannekjold-Samsøe, som ikke havde held med sig, da han søgte at gøre arvekrav gældende på Postvæsenet. Men direktør var han i 19 år.*

*C.F. Holstein til højre repræsenterer også gruppen af adelige direktører, som sad til pynt i direktionen frem til Struensees indgreb.*

på en direktør, der tjente sig op i Postvæsenet. Han var i en alder af 16 år begyndt som skriver hos postkassereren og var efterhånden avanceret til postforvalter i København, en stilling, han fortsat beholdt efter at være blevet direktør.

Den sidste i rækken, H.P. Sturz, havde været privatsekretær hos udenrigsminister J.H.E. Bernstorff og derefter sekretær i Tyske Kancelli. Her kunne man godt forestille sig, at rollen som postdirektør igen havde sammenhæng med informationsindsamling til glæde for diplomatiet, men den umiddelbare anledning til ansættelsen var helt åbenbart hans deltagelse i Christian 7.s store tur til udlandet. Det var under den rejse, at en nok så betydningsfuld deltager befæstede sin stilling. Struensee og H.P. Sturz delte i øvrigt rejsevogn.



To førstedirektører, øverst J.G. Pauli og nederst J.T. Holmskjold – om sidstnævnte se side 118-119. For begges vedkommende gjaldt, at de ved deres afgang gav anledning til betydelige bekymringer af økonomisk art.



### *Struensees postreform*

Da kongens læge i 1771 med rivende hast reformerede løs på den danske centraladministration, måtte hans øjne uundgåeligt falde på Generalpostamtet med de otte direktører. Det, fandt han, var fem for mange, og af oversigten side 109 kan man se, hvem der blev gjort kort proces med. Tilbage blev de tre senest tilkomne, og både denne reduktion og den klare opdeling af arbejdsopgaverne, der samtidig blev gennemført, hørte til de trods alt særdeles fornuftige ændringer fra denne tid – de blev stående også efter den upopulære geheimekabinettsministers fald.

De tre tilbageblevne direktører tildeltes simpelthen hvert deres departement, idet J.G. Pauli i fremtiden skulle stå for det danske Postvæsen, J. Lange fik det norske under sig og H.P. Sturz hertugdømmernes. Direktørerne havde også tidligere i en vis udstrækning mere uformelt delt arbejdet mellem sig, men nu blev det altså gjort til gældende regel. Hermed ikke sagt, at direktionen ikke fortsat fungerede »kollegialiter«, det vil sige traf alle større beslutninger i fællesskab. Men sagsforberedelsen var altså på forhånd delegeret ud.

Også videre ned i systemet gjorde denne klare kompetencefordeling sig gældende, idet der fra 1771 foruden et kassererkontor fandtes tre sekretariater, et til hver direktør. Det var så naturligvis Danske Postsekretariat, som i 1794 også fik sagerne vedrørende kongerigets befordringvæsen, mens de tilsvarende for hertugdømmernes vedkommende allerede på dette tidspunkt sorterede under Generalpostamtets Tyske Sekretariat. Norske Sekretariat fik tillige bogholderfunktionerne, indtil der i 1795 oprettedes et særligt Bogholderkontor.

*Ganske vist hørte H.P. Sturz ikke til inderkredsen omkring Struensee, men han blev alligevel revet med i faldet. Sturz rejste sydpå og indledte med udgangspunkt i et noget mere beskedent embede et forfatterskab, der har givet ham en pæn placering i den tyske litteraturhistorie.*



Efter Struensees kirurgiske indgreb stod man således med en mere rationel organisation, som altså viste sig at overleve selv denne reformators fald. Derimod forblev ikke alle direktører i deres stillinger. H.P. Sturz havde været for tæt på og blev både afskediget og arresteret, men dog siden sluppet fri – han endte

med en beskeden stilling i Oldenborg og et ikke ringe ry som tysk skribent. Den tidligere postdirektør, Johan Theodor Holm, havde været på ventepenge, men blev nu hentet tilbage og gjort til førstedirektør, hvad næppe var uden sammenhæng med hans gode relationer til Struensees modstandere. Fra denne tid indførtes en fast rangfølge i Generalpostamtet, hvorefter man til enhver tid kunne finde en første-, en anden- og en trediedirektør, som det ses på oversigten nedenfor over postdirektører 1772-1808.<sup>5</sup>

#### *Postdirektører efter Struensees reform 1772-1808*

---

##### 1. direktører:

- 1772-93 Johan Theodor Holm – fra 1781 Holmskjold (1731-93)  
1794-96 Johan Georg Pauli (1736-98)  
1796 Hans Hansen Koefoed (1720-96)  
1796-1809 Ernst Frederik v. Walterstorff (1755-1820)

##### 2. direktører:

- 1767-94 J. G. Pauli  
1794 H. H. Koefoed  
1796-1800 Johan Frederik Alexander Schiffmann (1738-1800)  
1801-02 Corfitz Fisker (1728-1802)  
1802-09 Carl Conrad Gustav Knuth (1761-1815)

##### 3. direktører:

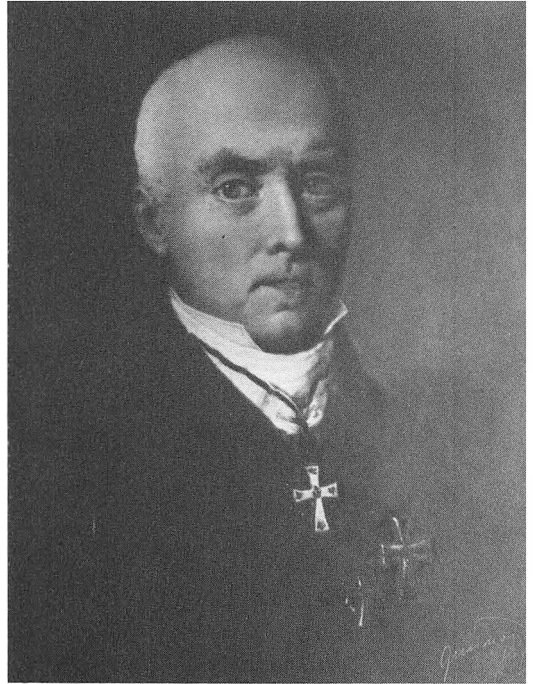
- 1769-91 Jens Lange (1712-91)  
1791-94 H. H. Koefoed  
1794 Leopold zum Hagen (1730-94)  
1794-96 J. F. A. Schiffmann  
1796 Torkel Jonsson Fjelsted (1741-96)  
1796-1801 C. Fisker  
1801-02 C. C. G. Knuth  
1803-08 Heinrich Peter v. Eggers (1751-1836)

##### Finanskyndigt medlem af Generalpostamtets direktion:

- 1794- Christian Wilhelm Lange (1753-1839)

##### Surnumeraire direktører:

- 1801-03 H. P. v. Eggers  
1801- Frederik Hans Walter Harbou (1765-1832)  
1801- David Monrad (1763-1847)  
1803- Peter Andreas Rosenvinge-Kolderup (1761-1824)
-



*Baron C.C.G. Knuth foroven til venstre hører til de mere anonyme postdirektører, mens den næste, C.W. Lange ved sin tiltræden i 1794 indledte en mangeårig karriere i Postens tjeneste, kronet med en kort tid som generalpostdirektør i årene 1834-35. Portrættet af Lange må stamme fra en noget senere tid end de øvrige i dette opslag. Forneden til venstre ses Peter Andreas Rosenvinge-Kolderup, over-tallig direktør fra 1803, siden forvirrende nok adlet under navnet Kolderup-Rosenvinge.*



*Rækken af overtallige direktører fra tiden lige efter århundredskiftet fortsættes med H.P. v. Eggers til venstre og F.H.W. Harbou til højre. Begge havde de en fortid i andre dele af centraladministrationen, og sælles for dem og den fjerde af de overtallige, David Monrad, var deres borgerlige oprindelse. Om sidstnævnte se side 296-97.*

Det fremgår også af denne oversigt, at der herefter var ro og stabilitet på direktørplan i en længere årrække. Det var mens J.T. Holm var førstedirektør, at Generalpostamtet i 1780 flyttede fra Slotsholmen, hvor pladsmangel efterhånden gjorde sig gældende, til den gård på Købmagergade, der stadig kendes som posthus. Her var der til gengæld foreløbig plads nok, blandt andet 19 værelser til privatbolig til førstedirektøren, som også kom behageligt tæt på porcelænsfabrikken længere henne i gaden, som han tillige var direktør for. Året efter blev han adlet under navnet Holmskjold – næppe uden sammenhæng med, at han var blevet hofchef hos enkedronning Juliane Marie.<sup>6</sup>

Holmskjold var så absolut den farverigeste af postdirektørerne i slutningen af 1700-tallet, også i den forstand, at det var lidt brogede forhold, han efterlod sig. Da boet blev gjort op, var der nogen ængstelse for Postkassens tilstand, og det var baggrunden for, at C.W. Lange blev udnævnt til direktør. Han havde i en lille snes år været ansat ved finanserne og beholdt sin tilknytning hertil samtidig med sin deltagelse i Generalpostamtets arbejde, hvor der altså følte et behov for en mand netop med hans forudsætninger.

Den nye førstedirektør blev J.G. Pauli, som imidlertid meget hurtigt gik ud af sagaen, idet han allerede i 1794 tog på en inspek-

tionsrejse, som han ikke havde lyst til at vende tilbage fra. Årsagen var en beklagelig kasseangel, som senere vil blive omtalt. Efterfølgeren, H.H. Koefoed, døde ærligt og redeligt kort tid efter at være rykket op, og nu hentedes juristen, officeren, diplomaten, den tidligere generalguvernør over Dansk Vestindien, Walterstorff ind. Denne kraftfulde personlighed er i et tidligere kapitel nævnt i forbindelse med indsørelsen af diligencen, men han havde mange andre gøremål, som ikke vedrørte Postvæsenet. Dette og den hyppige udskiftning på denne tid ligger nok bag den skik, der i 1801 blev indledt, med at udnævne »surnumeraire«, overtallige direktører. De kom så at sige til at udgøre en art reserve.

H. P. v. Eggers havde i nogle år været chef for Generalpostamtets Tyske Sekretariat, D. Monrad tilsvarende for det danske, så her var der tale om sagkyndige hentet fra andre lokaler i gården i Købmagergade. P.A. Rosenvinge-Kolderup havde været fuldmægtig i Hof- og Stadsretten, mens endelig F.H.W. Harbou er periodens sidste eksempel på en kammerjunker med gode forbindelser, men dog også en juridisk embedseksamen. Af de syv direktionsmedlemmer i 1808 var der flere, der skulle gøre sig særdeles pænt gældende i den følgende periode.

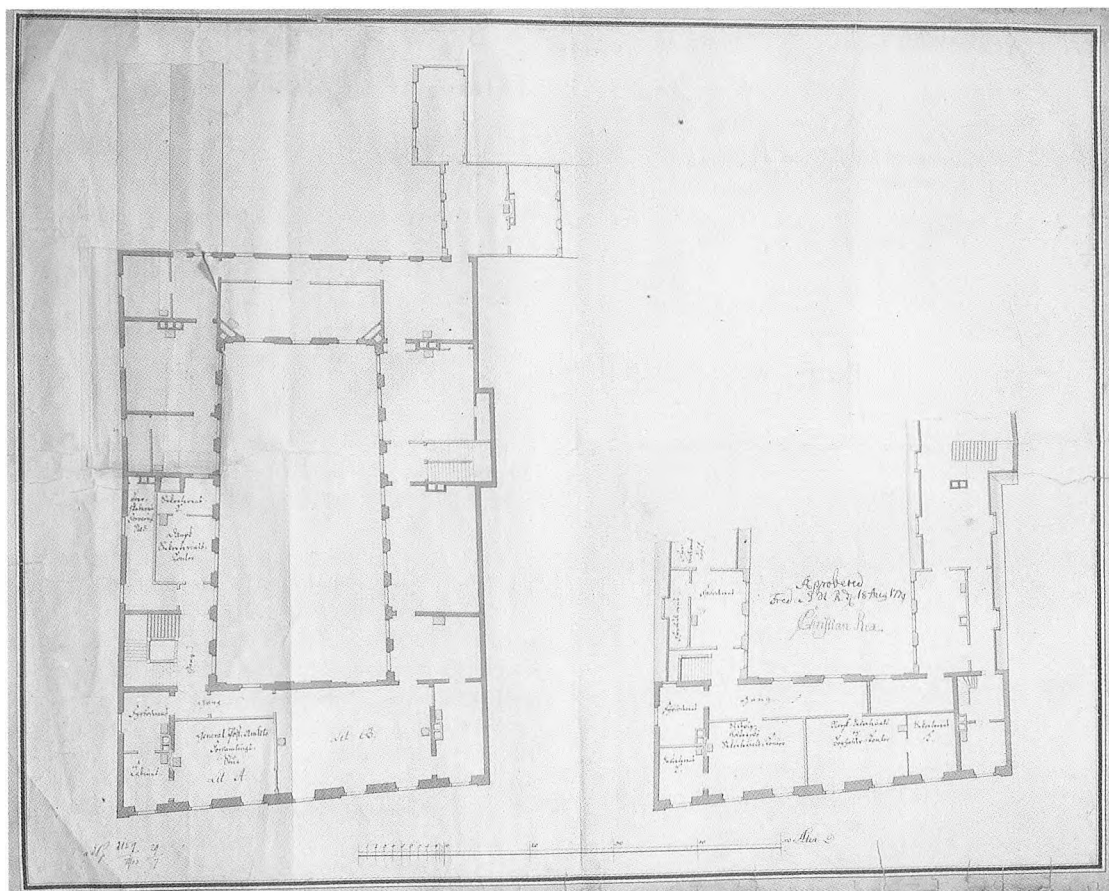
Generalpostamtet udviklede sig således i tiden fra 1711 til 1808 fra en spæd begyndelse uden fast bopæl og med gennemtræk af direktører til at udgøre et helt anderledes veletableret forvaltningsapparat med en række kontorer i gården på Købmagergade. Langt de fleste ledere hentedes udefra, men institutionen var dog stor nok til, at der fra 1740 kunne rekrutteres internt – Müller, Schrødersee og Lange, og siden Eggers og Monrad. Når så mange andre havde en anden baggrund, skyldtes det dels, at der var en naturlig rotation imellem centraladministrationens forskellige dele, dels forekom der pludselige udnævnelser af sær kongelig nåde. Det er karakteristisk for enevælden, at det rent faktisk *var* muligt at tjene sig op nede fra, men fødsel og forbindelser var fortsat faktorer af væsentlig betydning.

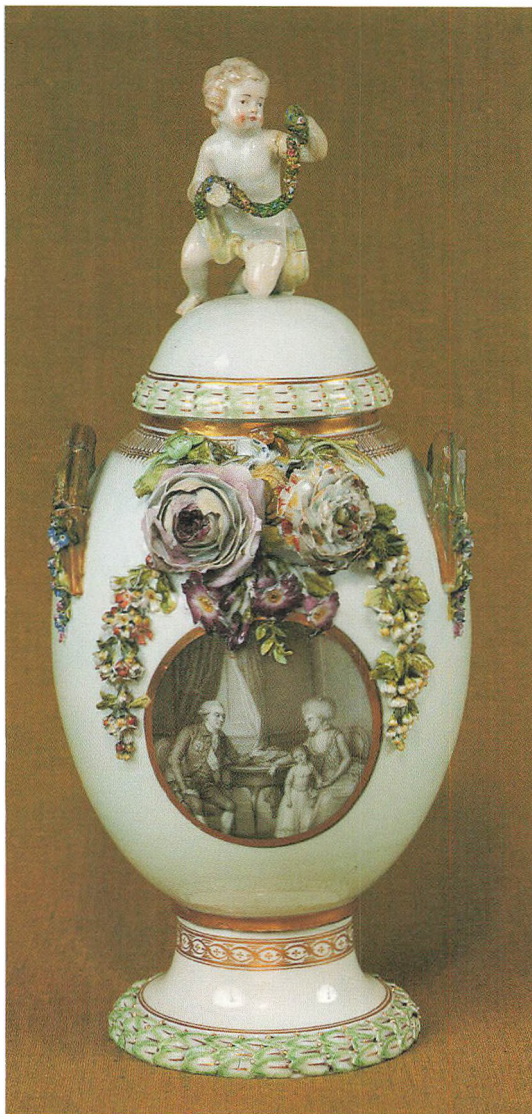
Set i en større administrationshistorisk sammenhæng udgjorde Postens ledelse blot et lille hjørne, hvor man stort set bare fulgte med og i øvrigt delte vilkår med embedsmændene i de større regeringskollegier såsom Danske Kancelli, Rentekammeret, Generaltoldkammeret etc. Man var tæt på det politiske centrum omkring den enevældige konge, og det kunne ved tronskifte medføre ændringer på personplan, uden at dette på anden vis havde den store betydning for Postens gang. Postvæsenet som sådan var ikke noget stridens æble i politisk forstand, og det, der var bestemmende for udviklingen var – med et lille forbehold for Struenseetidens reformer – først og fremmest andre faktorer, som det



Postgården i Købmagergade i København, den velkendte, som ligger der den dag i dag, stammer tilbage fra tiden efter byens brand i 1728. En tid lang var gården ejet af kongen, som benyttede den til bolig for overhofmarskallen, deraf længe navnet »Marskalsgården«. Siden var den på private hænder, men blev købt til Generalpostamtet i 1779 og indrettet til postgård og embedsbolig for førstedirektør Holmskjold, som tegningen fra den tid viser. Bygningen blev taget i brug i begyndelsen af år 1780 og siden har Posten haft til huse her.

er set i de foregående kapitler. Den udbygning, som tidligere er skildret, havde først og fremmest at gøre med forbedrede landeveje og den stigende brug af væsenets ydelser, som igen gjorde det muligt at anskaffe nyt materiel og at sætte penge i postgårde. I de sidste – reformivrige – årtier af 1700-tallet betød det til gengæld også, at Postadministrationen kom til at overtage hele det voksende arbejdsområde, som personbefordringen udgjorde. Det fik ikke mindst betydning i den følgende periode.

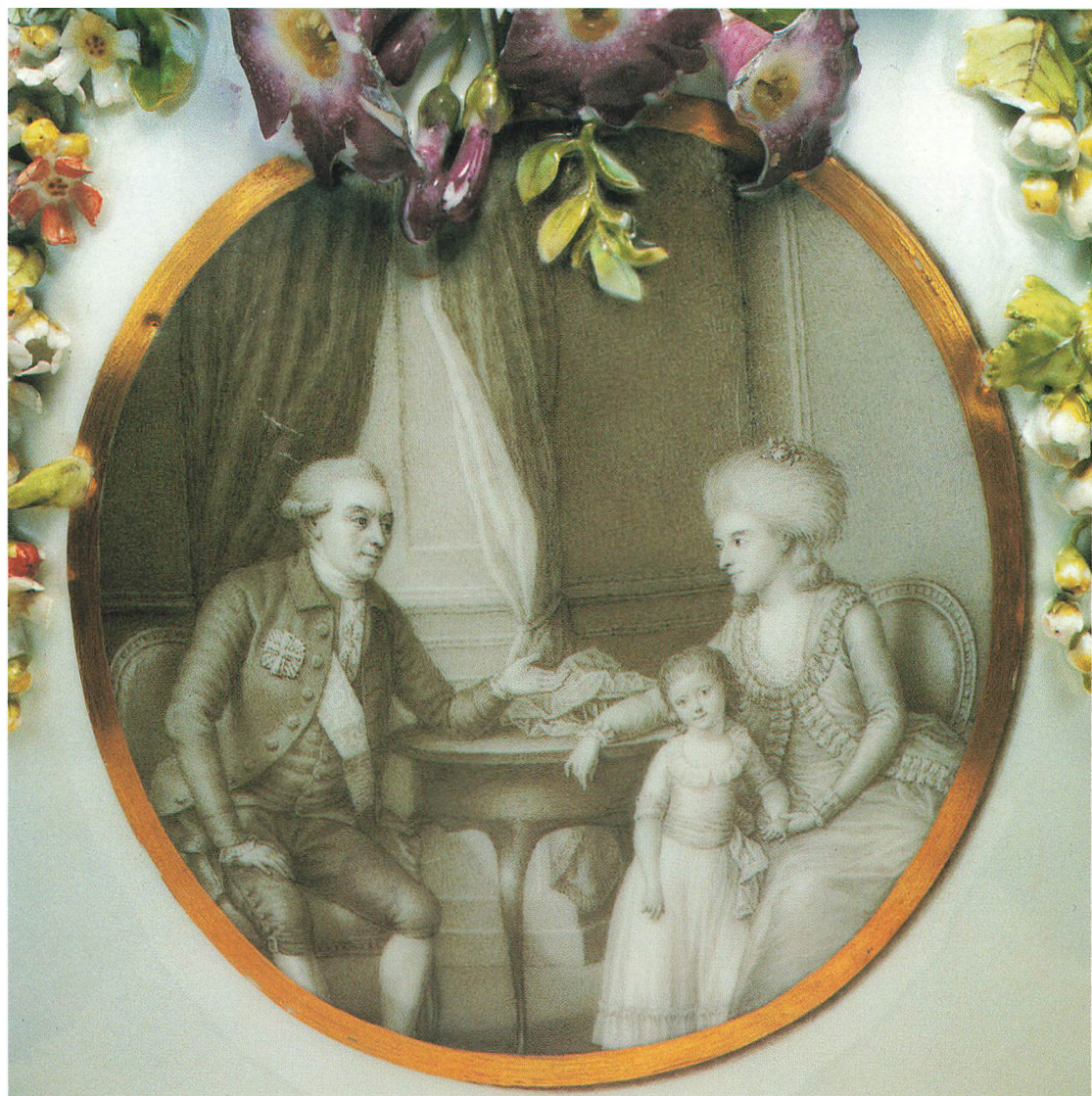




## Johan Theodor Holmskjold

En planteslægt hedder *Holmskjoldia*, og det illustrerer, at Johan Theodor Holmskjold (1731-93) for eftertiden faktisk er mest kendt som botaniker. Egentlig hed han Holm og under det navn fik han i 1760 sin medicinske eksamen ved Københavns Universitet. Siden fulgte en tid som læge og professor i naturhistorie ved Sorø Akademi, hvor han havde rig lejlighed til at dyrke sit speciale, svampene. Efter hans død blev hans længe forberedte billedværk særdigudgivet under titlen *Beati ruris otia fungis Danicis a Th. H. impensa*, hvilket kan oversættes med »Theodor Holms lykkelige hvilestunder på landet i selskab med danske svampe«.

Holm forlod den midtsjællandske idyl og endte som en meget lidt forskende embedsmand. Floraen stod dog stadig hans hjerte nær, og han var stærkt involveret ved oprettelsen af den botaniske have, der fra 1778 lå bag Charlottenborg ved Kongens Nytorv. Sådan lidt ved siden af var han også postdirektør i flere omgange, fra 1772 og til sin død førstedirektør. Men man tør nok garantere for, at Postens tarv har spillet en sekundær rolle for en mand, der tillige var kabinetssekretær hos landets enkedronning og fra 1775 leder af Den kongelige Porcelænsfabrik. Det er dette gøremål, som han til glæde for eftertiden så grundigt har illu-



streret ved den her gengivne prægtige vase, hvor han ses med kone og datter.

Sophienholm ved Bagsværd såvel som landstedet Aldershvile havde den i 1781 adlede Holmskjold som bygherre – om vinteren var bopælen fra 1780 den store embedslejlighed i Købmagergade. Udadtil så alt således strålende ud, men det blev ikke til noget otium på landstedet, eftersom Johan Theodor Holmskjold døde her allerede som 62-årig. Og da viste det sig, at både enkedronningens og Por-

celænsfabrikkens kasser var blevet lænset for betydelige midler. Holmskjold havde økonomisk været så hårdt trængt, at han havde pantsat sit ridderkors.

Det er umuligt at karakterisere Johan Theodor Holmskjold som en betydelig postembedsmand, men han er udenfor al diskussion den farverigeste af kassebedragerne i anden halvdel af 1700-tallet. Og han må have haft nogle vindende egenskaber, som ikke ganske fremgår af de overleverede portrætter.



I 1716 hed det: »Og eftersom det til mere Rigtighed og hans egen Nytte geraader, om for hans Posthuus et Postskilt eller Post Bredt, hvorpaa Kongens Navn og et Posthorn kan vorde sat, bliver udhængt eller anslaget, saa tvivler vi ikke paa, at saasom samme ikkun kan koste lidet, han jo saadant at iværkstille sig til sin egen Ære lader være angelegen«. Direktionens påbud blev sikkert efterlevet, men de bevarede skilte er få. Her et prægtigt eksempel fra Assens. »No 67« viser hen til bygningens brandtaksationsnummer.

# Postmester i 1700-tallet

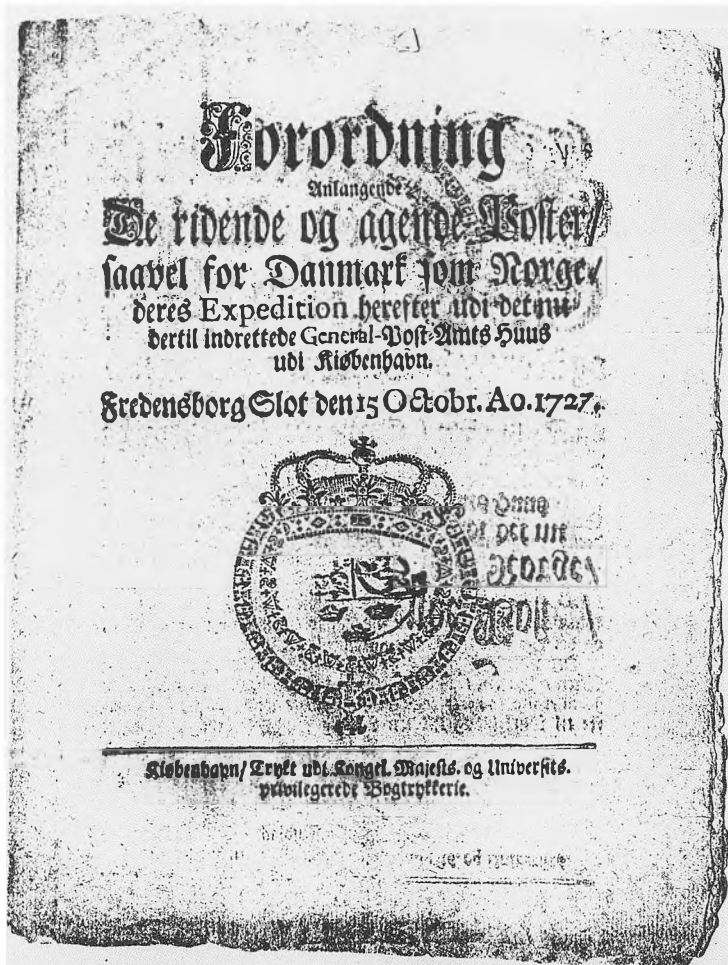
## *Posthuset i København*

Det kan forekomme forbløffende, men det vides faktisk ikke med sikkerhed, hvor man skulle henvende sig, hvis man i 1711 ville gå på »posthuset« i København. Når man ikke engang i landets hovedstad kan udpege det sted, hvor posten dengang blev ekspederet, er det måske lidt vel tidligt overhovedet at benytte betegnelsen posthus. I alt fald havde man ikke dengang – i 1711 – senere tiders opfattelse af, at et posthus som oftest er en statelig bygning, der ved omhyggelig skiltning er søgt placeret markant i bybilledet. Om postbesørgelsen i København ved man kun, at postforvalteren indtil 1715 hed Jacob Lerche, og man kan gisne om, at brevstrømmen tidligere gik igennem hans private bopæl. Men siden er placeringen af det såkaldte »generalpostkontor« faktisk ikke anført noget sted.<sup>7</sup>

Jacob Lerche blev i virkeligheden sat ud af spillet allerede i 1713 på grund af kassemangel, og det blev den allestedsnærværende Christian Erlund, der i den resterende del af sin tid i København i praksis havde kontrol med Københavns danske Postkontor, som fra 1714 fik til huse i hans gård på Købmagergade. Det var den bygning, der fra 1727 også en kort overgang blev hovedsæde for Generalpostamtet. I 1715 udnævntes ganske vist en ny københavnsk postforvalter, men han og hans fire postskrivere flyttede ind hos Erlund.

Det norske Postvæsen havde sin egen repræsentant i hovedstaden, nemlig en postinspektør, der samtidig fungerede som postmester ved Norske Postkontor. Da kongen i 1719 overtog også den del af monarkiets postvæsen, fik han denne embedsmand med i købet. Han hed Søren Madsen Borthus og fortsatte i tjenesten til sin død i 1745. Ved overtagelsen var han at finde på en anden adresse i Købmagergade, men i 1727 rykkede han hen ad gaden og ind i Erlunds gård.

De agende posters administration var mere uformel på grund af bortforpagtningen. Men, som det tidligere er omtalt, blev ekspeditionen tillige for deres vedkommende flyttet til gården i Købmagergade, for at man dér kunne holde bedre øje med dem. Fra dette tidspunkt gjaldt det, at samtlige poster havde en tilknytning til »Posthuset« eller »Postgården«, fra 1731 i Slotsholmsgade og



*At såvel ridende som agende poster for fremtiden skulle ekspederes fra Erlunds gård, hvor også direktionen var stillet ind, blev bekendtgjort for alverden ved en kongelig forordning. Året efter blev man husvilde, men endte efter lidt omstytten i Slotsholmegade, hvor Posten forblev i det næste halve hundrede år.*

fra 1780 igen i Købmagergade. Og da de agende posters drift kom i Generalpostamtets direkte varetægt, oprettedes særlige kontorer hertil. I 1777 tilkom Altonaisk-jydske agende Postkontor og Kjøbenhavns helsingørske Postkontor, som to år senere også fik den lollandske post under sig og skiftede navn til Kjøbenhavns lollandske og helsingørske Postkontor.

Således var det hele fire lokale kontorer med tilhørende personale, der i 1780 rykkede ind i postgården i Købmagergade. Chefen for Kjøbenhavns danske Brevpostkontor var stadig postforvalter, mens der ved de øvrige var postmestre. I et par tilfælde var der ansat endnu en kongelig embedsmand, en postkontrollør, men ellers bestod staben af postfuldmægtige og postskrivere.

Hvor mange, der alt i alt var i virksomhed i dette »fire-i-ét« posthus, kan ikke opgøres, idet flere af de underordnede var privat ansat. Derimod kan det med sikkerhed siges, at alle medarbejdere her normalt arbejdede på fuld tid i Postens tjeneste. Det kunne man ikke hævde om samtlige almindelige postmestre rundt om i kongeriget, og da slet ikke, hvis man ser på tilstanden i 1711.

### *Postmester på deltid*

De fastboende postmestre i kongeriget Danmark var 27 i tallet i 1711, og det er ikke flere, end at det er relativt let at skaffe oplysninger om hver enkelt. Postmestre var de alle, men når man går listen igennem, viser det sig, at langt de fleste også var noget andet. Faktisk er der af disse 27 kun ni, som ikke på en eller anden måde kan forbindes med en anden bestilling – og så må dette tal endda tages med et vist forbehold.

Hened halvdelen af postmestrene var involveret i den pågældende bys styre eller havde andet embede. Det kunne være som eksempelvis borgmester Jens Bertelsen Thaulow i Varde, der endda tillige var tolder. I samtiden var det naturligvis først og fremmest som borgmester, han var kendt, så hvis man ikke på forhånd vidste det, ville man såmænd slet ikke opdage, at han også tog sig af posten. Noget lignende gjaldt for Hans Danielsen Wejnholt, byfoged i Slagelse. Det gjaldt rådmænd Hans Bendixen i Århus og borgmester Lorentz Braes i Kallundborg. Titlen som borgmester eller byfoged var finere og blev derfor foretrukket i alle andre end rent postale sammenhænge, og det var af samme grund, at Mads Tønnesen i Svendborg blev betegnet som rådmænd og Jørgen Wederkinch i Bogense som konsumtionsforpagter, uanset at de også fungerede som postmestre med kongelig bestilling og det hele.<sup>8</sup>

En del af disse borgmestre og rådmænd har haft handel som hovederhverv, og det har været som medlemmer af netop det lokale handelspatriciat, at de fik sæde i magistraten. Blot har købmandsvirksomheden været en selvfølge og nævnes derfor ikke. Om Jens Madsen Gandorf i Viborg fremgår det dog, at han en tid lang var både rådmænd og postmester, siden blot det sidste, men ellers var han skam hele tiden vinhandler – en ganske hyggelig næringsvej i kombination med postmesteriet. Tilsvarende finder man i Nyborg Oluf Faber, der ikke alene havde gæstehæberg, men tillige postkontor – efter at have ægtet forgængerens enke. Han blev rådmænd nogle år senere. Søren Bolt i Odense drev ligeledes værtshus, mens man om Gert Wolf i Vejle med sikker-

hed ved, at han havde »god handel, vandel og tilstand« som sit erhvervsmæssige grundlag. I Roskilde var det apotekeren, Martinus Rahn, der også kom til at fungere som postmester.

Postmestrenes status i det lokale sociale hierarki kan med stor sikkerhed aflæses af datidens skattemandtal, hvor der var taxeret proportionalt, altså efter økonomisk formåen eller som det blev formuleret: »middel og formue, bestillingers indkomst og næring«. Nu skal man naturligvis ikke tage skatteansættelser alt for bogstaveligt, men alligevel giver de nok et godt fingerpeg, og de viser en betydelig spredning for de mere eller mindre deltidsarbejdende postmestre.

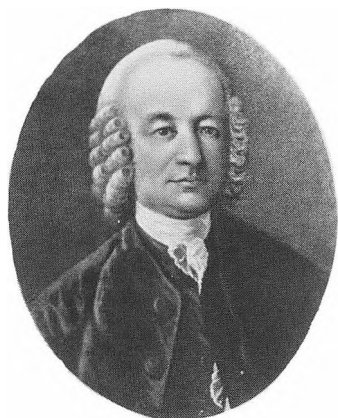
Rådmand Hans Bendixen vurderedes i 1710 at skulle betale 25 rigsdaler, og det var ved en taksering, hvor borgmesteren i Århus måtte af med 80 rigsdaler, toldereren med 20 og en skipper med 10. Hans Danielsen Weinholdt i Slagelse var tilsvarende smukt placeret, idet denne byfoged, der også var postmester, måtte af med 15 rigsdaler imod borgmesterens 25, 10 rådmænds 12 og de to sognepræster, som stod til henholdsvis 20 og 10 rigsdaler. Borgmester og postmester Lorentz Braes i Kalundbog lå på linie med en rådmand med 10 rigsdaler, hvad der skal ses i forhold til byens provst, som kunne nøjes med 8. Og endelig betalte handelsmanden Gert Wolf i Vejle faktisk mere i skat end denne bys borgmester. I alle disse tilfælde var postens repræsentanter placeret i byens »top ti«, men det var ikke mindst i kraft af andre indtægtskilder. Billedet ser nemlig ganske anderledes ud, hvis man vender sig til et par af de postmestre, der øjensynligt ikke havde andet end netop dén metier.

Peder Birck i Holbæk kan godt have haft et supplerende erhverv, men han kom med et skattebeløb på 5 rigsdaler under ingen omstændigheder i nærheden af byens matadorer, der måtte af med det fire- eller femdobbelte. Peder Birch kunne snarere sammenlignes med Søren Bager, der skulle af med 3 rigsdaler og 2 mark, eller Anders Hiort Øltapper, som stod til 2 rigsdaler og 4 mark. Peder Post, der antagelig lige netop var et lokalt postbud, stod sig relativt pænt med 2 rigsdaler, mens Jørgen Post, der havde lidt landbrug, kun skulle af med 1 rigsdaler og 2 mark.

Ikke mindre beskeden var postmesterens økonomi i Kolding, hvor Knud Jørgensen var takseret til 1 rigsdaler på linie med både postrider Jens Christensen og en skrædder, en skomager og en høker. Knud Jørgensen var da også ked af bestillingen, som han i 1712 frasagde sig for i stedet at blive byfoged.

Det er kun lykkedes at finde én postmester, der udelukkende er betegnet ved denne embedstitel og som samtidig skattemæssigt lå i den absolutte topklasse. Det er en gammel kending, David Fi-





*Simon Hempel (1699-1765) stammede fra Württemberg, men kom i 1719 til Danmark og nedsatte sig som kirurg i Faaborg, hvor han i 1758 tillige blev postmester. Hos Hempel har man altså henvendt sig både med brok og med breve.*

scher i Helsingør, som til gengæld ved dette grænsepostkontor havde helt særlige muligheder for indtjening. Det vidste man udmærket dér i byen, da folk skulle sættes i skat, og – kort sagt – David Fischer var undtagelsen fra den regel, som helt tydeligt i begyndelsen af 1700-tallet sagde, at et postmesterembede i provinsen i sig selv ikke var lukrativt, men at det kunne være en god ting i tillæg til et andet erhverv, der betød, at man i forvejen var udstyret med købstadgård, folkehold og øvrige faciliteter.

Går man en generation frem til 1743 var postmestertallet steget fra 27 til 35, men ellers var mønstret det samme.<sup>9</sup> Halvdelen havde fortsat med bystyret at gøre, hvad enten de var borgmestre, rådmænd, byfogeder eller byskrivere. Ofte kunne én og samme person samle sig et betragteligt antal embeder. Rekorden i så henseende havde nok Ulrich Dørcker, der med udgangspunkt i en juridisk uddannelse og en tid som fuldmægtig hos en etatsråd i 1740 blev både visitør, toldbetjent, postmester og rådmand i Korsør. Det følgende år blev han tillige borgmester, og fra 1746 kunne han lade sig titulere dr.jur. Den doktorgrad må have bragt ham på afveje, for samme år fik han sin afsked.

Andre gode eksempler på postmestre med mange bestillinger var Thomas Brun i Slagelse, som blev postmester i 1713, fem år senere tillige privilegeret gæstgiver, i 1729 også by- og rådstueskriver og 1741 rådmand, mens Hans Madsen Bang oprindelig var amtsfuldmægtig i Frederiksborg, siden postmester og hospitalsforstander i Hillerød.

I en række tilfælde synes et par stillinger nærmest at være kommet til at høre sammen. Andreas Frausing var i 1712 blevet både toldkontrollør og postmester i Ribe, stillinger, som også hans forgænger havde haft. Siden avancerede Frausing både til rådmand og til viceborgmester. Laurits Stampe i Holbæk var fra 1734 herredsfoged, men i 1739 fulgte på én gang både embedet som postmester og som byfoged, Knud Jensen blev i 1738 samtidig udnævnt til byfoged og postmester i Sorø, og Ulrich Heinrich Møller i Rudkøbing blev i 1740 både byskriver og postmester sammesteds.

Endnu tættere knyttedes stillingerne sammen, når de ligefrem gik i arv. I 1743 sad der fortsat en Thaulow i Varde både som postmester og borgmester, men nu var fornavnet Bertel. I Fåborg havde Jacob Jørgensens søn Jørgen overtaget postmesteriet efter faderens død i 1713 og var samtidig blevet rådmand – i 1722 fulgte borgmestertitlen. Et formeligt postmesterdynasti fandt man også i Århus, hvor vinhandler Henrick Weigner havde haft posten i årene fra 1712 til 1731. Derefter var den i nogle år overgået til en søn, som imidlertid i 1733 blev afskediget og efter-

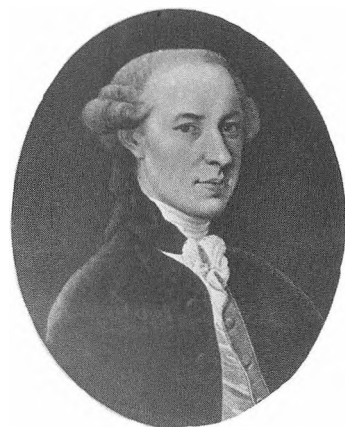
fulgtes af sin mor. I 1743 var det således vinhandlerenken, der også var postmester, indtil hun året efter overlod det postale til en anden søn, som fungerede helt frem til 1767.

En anden form for kontinuitet fremkom, når den nye postmester giftede sig med forgængerens enke. I 1715 gjaldt det Jens Jørgensen Riis, der fik stillingen i Kolding imod 400 rigsdaler til kongens kasse samt ved at tage enken, der sad i »dårlige omstændigheder«. Enken gjorde på denne måde et godt parti, for Jens Jørgensen Riis var ikke alene postmester helt frem til 1779, men tillige i årene 1723-59 borgmester. Andre enker måtte klare sig, som de bedst kunne, men det synes flere steder at være gået helt pænt. I Horsens fungerede Kirsten Jørgensdatter – enke efter hele to på hinanden følgende postmestre – i årene 1723-60, i Køge hed postmesteren Birgitte Christiane fra 1737 til 1749 og også i Vejle var der en kvindelig postmester. Ingeborg Hansdatter Kolderup var enke efter en handelsmand/postmester og stod her for Posten fra 1736 til 1743.

Endelig var der den lille gruppe, som hverken bestod af efterladte efter postmestre eller personer i besiddelse af andre embeder eller næringsveje. Postmesteren i Helsingør hed i 1743 Jacob Bruin, og han flyttede året efter til Hamborg til postkontoret dér. Han hørte helt oplagt til de få fuldtidsbeskæftigede postfolk. I Næstved sad Mathias Nessie, der havde en fortid som ekstraordinær revisor i Generalpostamtet, og i 1743 beklædte Frederik Amling postmesterembedet i Ringsted. Hans baggrund var af samme art – han havde været postskriver i København. Ingen af disse havde åbenbart nogen supplerende beskæftigelse efter at være flyttet til provinsen, og også Johan Jacob Evens i Skelskør var tilsyneladende uden anden metiér end den postale i lighed med Christen Tonboe i Viborg, hvis kvalifikation var, at han havde »opvartet« en kongelig højheds huslærer under dennes sygdom. Ulrik Christian Melbye i Odense var vist nok også kun beskæftiget med posten. Faderen havde betalt 200 rigsdaler for at skaffe ham embedet, som han notorisk havde svært ved at klare sig med.<sup>10</sup>

Denne sidste række af postmestre synes at have været folk, som der blev »sørget for« på et beskedent plan. Beskeden var også den sociale status, når det gjaldt postmesteren i Holstebro, om hvem byfogden forklarede, at han var »vel skikket og bekvem nok«. Det lidt undskyldende tonefald kan skyldes, at han også var øltapper.

Det er et rent tilfælde, at oplysningen om postmester Peder Pedersen Grøns virke som øltapper er fremkommet, og det kan ikke afvises at flere af de 6-7 »rene« postmestre i 1743 i virkeligheden også kan have haft anden levevej. Men under alle omstæn-



*Christian Hempel (1738-1809) var født fäborgenser og efterfulgte sin fader i begge dennes erhverv, både som kirurg og som postmester. Eftersom han i 1791 udnævntes til distriktskirurg, gættter man på, at kniven har bragt ham større indkomster end posthornet.*

digheder viser denne gennemgang af postmestrene i året 1743, at langt størsteparten fortsat var beskæftiget med andet, og at stillingen som postembedsmand kun var på deltid, en rar ting at have, fordi en postmester ifølge 1694-forordningen stadig var befriet for indkvartering og anden borgerlig tyngde.<sup>11</sup> At aflønningen af landets postmestre også var særdeles varieret, passer smukt ind i dette mønster.

### *Løn, avispenge og andre biindtægter*

Det er ofte blevet fremført, at 1700-tallets danske postmestre var usselt, jammerligt og mildest talt slet lønnet, en påstand, der er både rigtig og forkert.<sup>12</sup> Isoleret set var lønningerne absolut ikke høje. I 1711 kunne postmesteren i knudepunktet Haderslev glæde sig over 240 rigsdaler om året, hvad der var ganske anseligt i forhold til kollegaen i Roskilde, der kun fik 100 rigsdaler. De tre næste i lønhierarkiet så man i Ringsted, Slagelse og Odense, hvor de alle måtte nøjes med 80 rigsdaler. Herefter kom postmesteren i Nyborg med 75 rigsdaler og på de øvrige hovedpostkontorer lå lønnen på sølle 40 rigsdaler. Sine steder var der, som tidligere omtalt, andre ordninger. Ved visse bipostkontorer fik postmesteren hele portoindtægten, og atter andre steder betalte han en rekognition, hvorved man slap for den besværlige regnskabsførelse.

Lønnen var altså i de fleste tilfælde ikke noget at prale af, men forestillingen om, at postmesteren *burde* være ordentlig lønnet, hænger sammen med den antagelse, at embedet *egentlig* skulle være tilstrækkeligt til at brødføde sin indehaver, som *strengt taget* ikke burde beskæftige sig med andet end netop det postale. Denne forestilling om et »rent« postvæsen, der fungerede uforstyrret af andre erhverv og andre bestillinger er – og var – imidlertid ganske utopisk for 1700-tallets Danmark. En postgang, som i provinsbyen typisk kunne medføre aflevering og afsendelse af et par håndfulde breve én eller to gange om ugen, var under ingen omstændigheder noget, der blot kunne nærme sig fuldtidsbeskæftigelse for en embedsmand. Ikke sært da, at man i Generalpostamtet i vid udstrækning overlod hvervet til en person, som i forvejen var etableret, det være sig som købmand, byfoged, tolder eller gæstgiver. Heller ikke sært, at de højeste lønninger forekom, hvor der var mest arbejde. Postforvalteren i København havde således i 1711 400 rigsdaler om året, i Hamborg aflønnedes han med 10 % af intraderne, hvad der på dette tidspunkt skulle have indbragt ham omkring 600 rigsdaler. Tilsvarende gav de 10 % i

Helsingør en årsindkomst på ca. 200 rigsdaler, mens postmesteren i Lübeck fik 25 % svarende til henved 350 rigsdaler. De højeste ordinære indkomster gik så i øvrigt til postmestrene på hovedruten. Embederne i Roskilde, Flensborg, Rendsborg og Itzehoe lå i toppen med 100 rigsdaler. Det har næppe rakt til en tilværelse i luksus, men disse postmestre og deres lavere lønnede kolleger har så måttet klare sig på anden vis.

En supplerende indtægt kunne skaffes til veje både ved at have kontrakt på et postridt og ved at inkassere bærepengene ved udbringning af breve. Hvor meget det sidste har kunnet indbringe, er et åbent spørgsmål, for ikke mindst i de mindre byer må det vel nærmest have virket som en uforkammethed at tage 2 skilling for at bringe et brev nogle få alen hen ad gaden. Når alle kendte alle, og vejen alligevel tit gik forbi postmesterens bopæl, har adressaten med rette kunnet vente at spare de penge. Postens ankomst skulle jo under alle omstændigheder være hørbart annonceret, når postillonen hornblæsende red ind i staden.

At varetage postridtet har næppe heller været særligt indbringende. I Generalpostamtet kendte man det almindelige udgiftsniveau og de respektive vejlængder og kunne derfor sammenligne. Når kontrakten blev udbudt, var der mulighed for at andre bød under, og sparede kontrahenten på heste og folk, risikerede han at få klagesager på halsen. Det var, hvad der overgik postmester Otzen i Roskilde i 1729, da han havde benyttet en fjortenårs dreng, som ikke kunne blæse i posthorn og som red i en forslidt mundering på en elendig hest. Om samme Otzen hed det senere, at han for at skrabe så mange penge som muligt til sig lønnede postillonerne uforholdsmæssigt ringe, men til gengæld havde en tilbøjelighed til at se igennem fingre med sine folks ulovligheder. Der var nemlig taget breve med uden om postsækken.<sup>13</sup> Om ikke andet kan man sige, at postkontrahenten tit har været presset til billige kontrakter, og at den slags virksomhed under alle omstændigheder var lettest at drive for den, der i forvejen havde mange heste på stald og et stort folkehold.

Endelig var der mulighed for ekstra indtjening ved avissalg.<sup>14</sup> Hvor stor denne indtægtskilde var, er det ej heller let at opgøre, men den var der. Helt fra århundredets begyndelse var selve forsendelsen fra udlandet gratis. Det skulle ske gennem en enkelt leverandør i Hamborg med den begrundelse, at man dermed bedst var sikret mod indlæggelse af breve, der jo helst ikke skulle slippe portofrit ind i landet. Da den opfindsomme Christian Erlund flyttede fra Hamborg til København, tog han så at sige aviserne med, idet han sikrede sig rollen som mellemmand mellem de udenlandske udgivere og de danske postmestre. I abonne-



*Niels Holm var postmester i Århus i tiden fra 1767 til sin død i 1806, 75 år gammel. Embedet var et af provinsens bedste og opnåedes efter 24 års tjeneste i en underordnet stilling i Generalpostamtet.*

ment tog Erlund én rigsdaler om året for en hamburgsk avis, mens postmesteren opkrævede to hos modtageren. Også indenlandsk var forsendelsen portofri, så ved de enkelte postkontorer var der altså en årlig fortjeneste på netop én rigsdaler pr. abonnent. Det er så et spørgsmål, hvor mange avisholdere en typisk dansk provinsby kunne fremvise.

Erlunds opfindsomhed gik videre end som så. Han udgav selv håndskrevne aviser og udnyttede også her systemet. Der kunne sendes eksemplarer til postmestre rundt omkring, hvor de så stod for den videre udbredelse. Omfanget af denne trafik er det ligeledes svært at vurdere, men efterspørgslen efter de håndskrevne nyhedsblade var så stor, at fænomenet fortsatte efter Erlunds afskedigelse. Postforvalteren i København drev denne primitive udgivelsesform helt frem til 1755.

Også de trykte danske aviser kastede Erlund sig over. Bogtrykker Joachim Wielandt – tillige kendt som forlægger for Holberg – udgav sin første avis i 1719 og var året efter leveringsdygtig i både en fransk, en tysk og en dansk, alle trykt i København. Blot havde han et portoproblem, som Erlund fikst løste ved også at optræde som mellemmand for disse aviser, der ligeledes spredtes portofrit landet over. Eller rettere, Erlund og de enkelte postmestre skummede fløden, mens Wielandt følte sig snydt, for efter hans beregning indkasserede postfolkene tre rigsdaler for en dansk avis, som leveret ugentlig fra hans trykkeri kun indbragte ham én rigsdaler. Det skønnedes – stadig efter Wielandts udsagn – at postembedsmændene derved havde en årlig profit på tilsammen 475 rigsdaler. Står dette tal til troende, har der i den danske provins på dette tidspunkt ikke været afsat mere end mellem to og tre hundrede eksemplarer af de wielandske aviser.

Med denne avance på 200 % på en fuldstændig uautoriseret portofri forsendelse var Erlund ligegodt gået et skridt for vidt. På baggrund af Wielandts klager blev det i 1723 bestemt, at der skulle indføres en ordning, således at både Postkassen og udgiveren fik mere ud af det. Wielandt fik mod en afgift ret til portofri forsendelse, blot for siden at opdage, at nu havde distribution af netop *hans* aviser ikke mere postembedsmændenes særlige interesse. De obstruerede ved at glemme dem. Og det var svært for ham at få abonnenterne til at betale og følgelig ikke mindre vanskeligt for ham selv at udrede afgiften. Yderligere var han uheldig med at miste alt under den store brand i 1728, og to år efter døde han. Enken, Inger Windekilde, fortsatte imidlertid stædigt, trods dalende afsætning, og i 1732 fik hun en ny kontrakt med Generalpostamtet. I fremtiden skulle postmestrene opkræve abonnementsbetalingen hos kunderne og via Generalpostamtet afregne-

des der med udgiveren. Resultatet blev en abonnementspris på tre rigsdaler og én mark for en dansk ugeavis, hvoraf de to rigsdaler endte hos fru Windekilde, salig Wielandts. Differencen gik til porto og til en godtgørelse til postmesteren. Med denne ordning fik alle parter deres, og det kunne aflæses af et stigende provenu til Postkassen.<sup>15</sup>

Desværre er det, som nævnt, ikke let at vurdere postmestrenes indtægt ved avissalget. I København skulle det i 1740 have beløbet sig til omkring 300 rigsdaler, mens en enkelt oplysning fra Slagelse fra 1770 fortæller om årlige beløb i en størrelsesorden af

( 8 r )

---

# Københavns Sævanetlig Post-Rytter,

No. II.



Som medbringer

# Løye Tidender

For November-Maaned 1749.

---

Danmark.

Den 11 Julii haver Hans Kongel. Majestæt Allern. bestiftet Cancellie-Raad Abraham Burensund til at være virkelig Cancellie-Raad.

Den 14 Octobr. haver Hans Kongel. Majestæt Allern. bestilt Jørg. Kopper til at være Controllour og Sold-Bettient samt Vener og Maaler ved Sands Toldsted i Norge.

℞

Den

*Københavns Postrytter med de månedlige nye tidender fra netop det år, da bogtrykker Berling overtog privilegiet fra Inger Windekilde.*

*De vigtigste handelsestretninger fra den store verden bragtes i det 18. århundrede frem med Allonaischer Mercurius.*



30 til 40 rigsdaler. Tidspunktet og byens størrelse taget i betragtning, kan det derfor næppe have været de store beløb, postmestre fik ind på den konto i de første mange årtier af 1700-tallet.

I 1747 må Erlund have ærgret sig i sit eksil i Sønderborg, hvis han da ellers fik nys om sagen, for da fik postdirektørerne overladt indtægten af avisportoer som tillæg til deres løn. De aftalte selv vilkårene med Inger Windekilde og igen i 1749 med bogtrykker Berling, som da netop havde overtaget avisudgivelsesprivilegiet. Direktørerne fik trykket prisen hos udgiveren, men tog efter alt at dømme det samme som hidtil i abonnement, så det blev en ganske god forretning, som de helt frem til 1796 drev med privat ansat arbejdskraft helt udenom Generalpostamtets regnskab. Således var der ekstraindtægter for både høj og lav i Postvæsenet, men jo nok mest til førstnævnte.

Vender man tilbage til de almindelige postmestres aflønning, må konklusionen blive, at den egentlige løn samt biindtægterne kun i få tilfælde kunne række til at klare dagen og vejen – i alt fald ikke på et niveau, som man umiddelbart ville finde passende for en kongelig embedsmand. Men det var da heller ikke tilsigtet. Man kan ganske vist ikke tale om nogen egentlig formuleret ansættelsespolitik i Generalpostamtet, men praksis viste en tydelig sans for det nyttige i, at flere embeder og bestillinger blev bestridt af én og samme person, eller at en postmester i forvejen var velforsørget på anden vis. Men så var der de ulykkelige tilfælde,

hvor det ikke gik så godt for postmesteren, som ikke på en eller anden måde havde andet at leve af.<sup>16</sup>

Sagen var, at der uanset de lave postmesterlønninger altid var mange, som var interesseret i selv et nok så beskedent embede, og som ovenikøbet var villige til at betale for det – eksempler herpå er allerede truffet. Det kan man undre sig over, men forklaringen ligger lige for. En lille, men sikker indtægt var altid bedre end ingenting. Og enhver, der f.eks. så på rækken af danske postmestre i 1743, kunne jo se, at havde man først fået ét embede, måtte andre kunne følge efter. Men når det så ikke lykkedes, var der åbnet for strømmen af klagesange. Man kunne bede om regulær lønforhøjelse, og man kunne anmode om personligt tillæg.

En mindre, generel lønforhøjelse gennemførtes i 1734, da de fleste af de laveste årslønninger blev hævet fra 40 til 60 rigsdaler. Men ellers var det almindeligvis gentagne, individuelle ansøgninger, som efterhånden bar frugt. Postmester Bendsen i Korsør tiltrådte i 1746 og kunne helt åbenbart ikke komme ud af det med de 55 rigsdaler, han fik. Naturligvis blev konen og de syv små børn nævnt i den ansøgning, som to år senere udløste et tillæg på 40 rigsdaler. Og naturligvis var kollegaen i Ringsted ikke sen til at søge hjælp, da hans hus og hele indbo gik til ved en ildebrand i 1747. Han havde overtaget embedet imod at overlade forgængerens 40 rigsdaler af lønnen på 100 rigsdaler. I denne sørgelige situation opnåede han, hvad ikke tidligere var lykkedes, nemlig at få netop disse 40 rigsdaler tildelt med tilbagevirkende kraft.

Børn, ildsvåde og anden jammerlighed angav tonen i de mange ansøgninger til Generalpostamtet. Det var normen med sådanne hændervridende vendinger og gentagne veråb, når man i 1700-tallets Danmark henvendte sig til myndighederne. Der er derfor ikke anledning til på det grundlag at fremstille postfolkene som dårligere stillet end så mange andre grupper i datidens samfund. Men argumenterne om armod og øget arbejdsmængde bar faktisk af og til frugt. Oversigten viser den ordinære løn samt personlige tillæg for 21 kongerigske postmestre i 1771. Det kan tilføjes, at der yderligere kunne være bevilget et beløb til skrivematerialer på 5-10 rigsdaler.

Det kan ikke nægtes, at oversigten giver et noget broget og tilfældigt indtryk, som svarer meget godt til, at lønforhøjelser og tillæg var blevet givet hen ad vejen, når postmestre tid efter anden havde haft held med deres ansøgninger. I Generalpostamtet var man udmærket klar over det u hensigtsmæssige i den store spredning. Det kom frem, da man i 1772 argumenterede for en generel omlægning.<sup>17</sup> Man forestillede sig, at det ville være gavnligt, om lønnen blev sat i forhold til arbejdets mængde og dermed



*Tabel 1: Postmesterlønninger i provinsen 1771, rigsdaler*

	løn	tillæg
Odense	100	90
Roskilde	180	–
Ringsted	160	–
Aalborg	120	–
Korsør	115	–
Nyborg	105	–
Slagelse, Ribe	100	–
Fredericia	80	20
Hillerød	50	50
Horsens, Århus, Randers	80	–
Viborg	60	20
Holstebro	76	–
Assens, Vejle	70	–
Sorø, Kerteminde	60	–
Varde	50	–
Fladstrand	40	–

til det enkelte postkontors betydning. En fast procentdel af omsætningen ville virke fremmede på de enkelte postmestres embedsiver, for man havde godt lagt mærke til, at de få postmestre, som var lønnet på denne måde, var meget mere tilbøjelige til at sikre, at der blev frankeret korrekt, og at ikke for mange breve slap portofrit igennem.

Dette forsøg på en lønreform blev ikke til noget. Derimod vankede der yderligere tillæg til postmestrene på hovedruten, da den agende post efter 1777 gik over til at blive drevet for Postvæsenets egen regning. To år senere tilkom rækken af nye postkontorer i Sydsjælland og på Lolland-Falster, da driften af Lollandsruten blev lagt om, og her kom de ansatte i sandhed til at begynde beskeden, idet lønnen fastsattes til mellem 40 og 70 rigsdaler. I øvrigt fortsattes den tidligere praksis med lejlighedsvis forbedringer.

En større ansøgning indkom i 1789, da de fleste postmestre i Danmark – og Norge – henvendte sig til kronprinsen om højere løn. I Generalpostamtet bemærkede man, at lønningerne stort set lå på et niveau som for 80 år siden – altså ved statsovertagelsen – men i den mellemliggende tid var arbejdet blevet fordoblet. Det første var en tvivlsom påstand, det sidste sikkert rigtigt nok, men nogen lønreform blev der heller ikke tale om i denne omgang.

## Postmestre omkring århundredskiftet

I Generalpostamtet kunne man nok tilslutte sig tanken om, at postmestres forøgede arbejde burde udløse en større betaling, men der ses ikke i slutningen af 1700-tallet noget generelt formuleret krav om, at de alle burde kunne leve af det. Det ville også have virket sælsomt, al den stund langt de fleste fortsat tillige havde andet erhverv, hvad der kommer klart frem, når man ser på tilstanden omkring århundredskiftet.<sup>18</sup>

I 1801 viser en optælling for kongerigets vedkommende 53 postmestre i 52 byer – i Kolding var der nemlig to, idet den ene tog sig af brevposten, den anden af pakkeposten. I 12 tilfælde var postmesteren tillige efter det kendte mønster involveret i den civile lokaladministration som byfoged, byskriver, borgmester etc. Hertil kom fire toldere og en tugthusskriver. Sidstnævnte sad i

Tabel 2: Postmesterlønninger i Danmark 1803, rigsdaler

	Løn Brevp.	Løn Pakkep.	Tillæg pers.	Skrive- materiel	Skriver- & vejerp.	Avis- penge	I alt
Aalborg	120	45	–	–	75	335	575
Århus	80	45	–	–	46	211	382
Assens	70	50	–	–	47	55	222
Bogense	70	–	–	–	5	7	82
Fladstrand	70	–	30	10	–	–	110
Fredericia	100	–	–	–	3	43	146
Frederiksborg	150	–	–	–	3	82	235
Frederiksværk	30	–	–	–	–	–	30
Hjørring	80	–	–	–	–	–	80
Hobro	100	45	–	10	4	39	198
Holstebro	60	–	–	–	–	38	98
Horsens	80	45	–	–	38	185	348
Hørsholm	50	50	–	–	12	38	150
Køge	40	60	100	–	18	65	283
Kolding	60	–	–	–	–	48	108
do	–	105	–	–	31	–	136
Korsør	115	50	–	–	26	37	228
Lemvig	60	–	–	–	6	24	90
Lyngby	15	15	20	–	7	31	88
Maribo	40	60	–	–	10	57	167
Nakskov	40	60	–	–	10	52	162
Nyborg	105	50	160	10	42	210	557

Stege, hvor de to embeder ifølge bestemmelse fra højeste sted var permanent knyttet sammen – betød det mon, at man gik til Møns Tugt- og Forbedringshus efter posten?<sup>19</sup>

I endnu ni tilfælde var postmesteren tillige apoteker, prokurator, kirurg, købmand eller lignende. Af de resterende 26 – altså halvdelen – kunne i det højeste de 14 betragtes som postmestre uden anden beskæftigelse, mens de sidste 12 alle havde forbundet postembedet med et gæstgiveri.

Dette sidste var et resultat af den iver, hvormed man i Generalpostamtet i 1780'erne havde søgt at koble netop disse to ting sammen. Til glæde for befordringsvæsenet i almindelighed og pakkeposten i særdeleshed var det da også en uhyre nærliggende tanke således at slå flere fluer med ét smæk. En postgård med gæstgiveri måtte jo også kunne forbedre postmesterens indtjening og således gøre alle tilfredse. I en række tilfælde – Roskilde,

	Løn Brevp.	Løn Pakkep.	Tillæg pers.	Skrive- materiel	Skriver- & vejerp.	Avis- penge	I alt
Nykøbing F.	40	60	80	–	37	40	257
Nysted	30	40	–	–	11	16	97
Næstved	100	25	80	–	10	69	284
Odense	190	50	–	10	202	272	724
Præstø	40	40	–	–	11	27	118
Randers	80	45	–	–	71	146	342
Ribe	100	25	100	–	22	62	309
Ringkøbing	60	–	–	–	5	–	65
Ringsted	180	50	40	–	42	178	490
Roskilde	180	50	–	–	27	102	359
Rødby	30	60	–	–	8	12	110
Sakskøbing	40	40	–	–	38	30	148
Slagelse	100	50	–	–	59	102	311
Sorø	60	40	–	–	5	77	182
Stege	100	–	–	–	5	28	133
Stubbekøbing	30	40	–	–	6	15	91
Svendborg	100	–	–	10	30	45	185
Varde	60	–	–	–	6	66	132
Vejle	70	45	30	–	21	64	230
Viborg	80	25	30	10	5	179	329
Vordingborg	40	60	–	–	37	54	191

Ringsted, Slagelse, Korsør, Odense og Næstved – blev der givet en bevilling, hvorefter embedet og den pågældende postgård simpelthen i fremtiden skulle høre sammen, og en ny postmester måtte derfor påtage sig at købe gården til en passende pris. I andre tilfælde – f.eks. i Kalundborg, Kolding og Skanderborg – udnævnte man personer, der i forvejen havde de rette faciliteter, til postmestre og opnåede dermed det samme på en mere uforpligtende måde.

Den sidstnævnte fremgangsmåde skyldtes nok, at det hurtigt stod klart, at der ikke mindst ved genbesættelse *var* store ulemper forbundet med sammenkædningen. Tidligere er nævnt Hamburger-Herberge i Roskilde, hvor resultatet blev, at Postvæsenet måtte overtage gården. I Køge høstede man også dårlige erfaringer, da et gammelt løfte om at knytte postmesterembedet til en bestemt købstadgård blev trukket frem til indfrielse. Man fandt ikke indehaveren kvalificeret, hvorefter han i 1799 solgte den til en anden, som imidlertid døde i usle økonomiske omstændigheder allerede året efter. I 1800 kom der så en ny postmester i denne postgård, men han havde også slået for stort et brød op og greb til den udvej at »låne« en pengesendelse. Han mistede derfor efter tre års forløb embedet og blev sendt i forbedringshus.

Siden bestræbte man sig i Generalpostamtet for at løsne de formelle bindinger mellem et bestemt gæstgiveri og embedet som postmester. Men det kunne stadig være en fordel for en ansøger at møde op som ejer af et gæstgiveri. I 1791 var det et afgørende moment ved en stillingsbesættelse i Nykøbing Falster, og i 1807 lånte man villigt en nyudnævnt postmester i Kalundborg de nødvendige midler til at investere for. Ikke sært, at »Hotel Postgården« er blevet lidt af et begreb og i mange provinsbyer også har været navnet på et kendt etablissement længe efter, at enhver forbindelse med postbesørgelsen var ophørt.

Postmestrenes lønforhold blev undersøgt kort efter århundredskiftet, da man igen diskuterede generelle forhøjelser – endnu engang forgæves. Ved denne lejlighed indsamledes der oplysninger – beregnede og anslåede – også om nogle af de uvisse indkomster. Oversigten over lønningerne fra 1803 viser fortsat stor spredning.<sup>20</sup>

Om denne oversigt skal bemærkes, at skriver- og vejerpenge hang sammen med ekspeditionen af pakkeposten, men at de angivne totalbeløb desværre ikke siger hele sandheden om postmestrenes indkomst. Dels kunne der være tale om dusører for særlig service i et ikke nærmere angivet omfang, dels var der tale om bruttolønninger. Havde postmesteren folk i sit brød, og det var tilfældet mange steder, så skulle indkomsten også række til deres



*Rasmus Øllgaard Andrup (1770-1843) var købmand i Lemvig, og blev ved postkontorets oprettelse i 1802 byens første postmester, to år senere tillige privilegeret gæstgiver.*

aflønning. Men at beregne, hvor meget f.eks. en byfoged-postmesters skriver eller gårdskarll havde med postbesørgelsen at gøre i forhold til sine andre gøremål, er en umulig opgave.

Oversigten skal derfor ikke tages for pålydende. Der kunne være dusører, og der kunne være private ansatte. Og så vækker det unægtelig til eftertanke, at postmesterembedet i Århus i 1806 var attraktivt for en af kontorcheferne i Generalpostamtet i København. Han gik på grund af svagelighed fra en gage på 800 rigsdaler, og de 382 rigsdaler i Århus forekommer derfor at være et forbløffende beskedent bytte, selv om det åbenbart skulle forestille at være en retrætepost.

Derimod kan man nok fastslå, at avisindtægter mange steder efterhånden var blevet af stor betydning. Især ved de centralt beliggende postkontorer i stiftsbyerne Aalborg, Århus, Odense og Viborg oversteg de langt den ordinære grundløn. Og i Slagelse, hvor indtjeningen på denne del af virksomheden en menneskealder tidligere havde ligget på 30-40 rigsdaler, blev den nu anslået til 102 rigsdaler om året. På det område var der helt oplagt sket en betydelig udvikling.

Om de 14 embedsmænd fra 1801, som øjensynligt »kun« var postmestre, skal det understreges, at manglende viden godt kan være skyld i, at de ikke er endt i andre kategorier. Men ellers er gruppen interessant, idet der her var relativt mange med en postal fortid, eller de var kommet fra et beskedent embede i andre dele af den centrale administration. Efter 24 års tjeneste i Generalpostamtet blev Niels Holm postmester i Århus, hvor han sad til sin død i 1806. I Horsens fungerede Hannibal Schaldemose i årene 1792-1803, og hans baggrund var dels otte år som postskriver i København, dels 14 år som postfører i Jylland. Det meget beskedne postmesterembede i Præstø blev i 1799 givet til tidligere kopist i Admiralitetet, Hans Jørgen Grove, som ni år senere avancerede til postkontrollør i København. Der var altså en lille, men kun meget lille tendens til en slags karriereførløb udelukkende i Postvæsenets tjeneste og uden andet erhverv. Men det almindeligste var stadig ved overgangen til det 19. århundrede, at byens postmester var identisk med byfogden, prokuratøren eller gæstgiveren.

I dansk posthistorie har man altid beskæftiget sig meget med de fastboende postmestre i de enkelte byer. Det har sin naturlige forklaring i, at det for efterfølgere har givet perspektiv at kunne opregne forgængere på stedet så langt tilbage, som sådanne nu har kunnet påvises – helst til Christian 4.s tid. Postmesterrækken knyttet til det stadig eksisterende postkontor har ironisk nok skygget for tilstedeværelsen af de agende postmestre, som slet

ikke på samme måde har haft eftertidens bevågenhed. Ironien ligger i, at mens de fastboende i 1700-tallet helt overvejende måtte have andre embeder eller erhverv for at klare sig og således i de fleste tilfælde i postal henseende kun kan betegnes som deltidsbeskæftigede, så var de agende postmestre, det være sig på hovedruten til Hamborg eller på Lollandsruten, faktisk fuldt og helt postfolk, som det skulle være fremgået af tidligere afsnit. I kraft af deres bestillinger var de lige så vel at regne som kongelige embedsmænd som deres ikke-mobile kolleger. Blot stod de på grund af deres særlige forpagtningsordning ikke på noget lønningsreglement, og deres indtægtsforhold er endnu mindre gennemskuelige end de fastboendes. Men alt tyder på, at de agende postmestre i tiden indtil 1777 klarede sig ganske godt. Herefter afløstes de af lønnede postførere, som kunne inkassere 200 rigsdaler om året i grundløn plus diæter på én rigsdaler om dagen, når de var på farten. Sammenlignet med postmesterlønningerne for 1803 var det vel slet ikke så ilde endda.<sup>21</sup>



*Hans Mistleth (1737-1813) var købmand i Næstved og fik i 1777 ekspektance - løvning - på stillingen som postmester. Forgængeren var sejlivet, så han kunne først tiltræde år 1800. Det er ikke til at afgøre, om Hans Mistleth her er i færd med postekstrakten eller med sin handelskorrespondance.*

# Postkassens fristelser

Efter årsskiftet sendte Generalpostamtet ofte breve – omend af noget forskellig karakter – til de enkelte postmestre. Én type kunne være som den skrivelse, postmester Grøn – øltapperen – i Holstebro fik i 1730, hvoraf det fremgik, at man dels havde modtaget hans ekstrakt for det foregående oktober kvartal med tilhørende dokumenter, dels havde man erfaret, at hans kasses beholdning på 28 rigsdaler og 24 skilling var blevet indsendt – »så alt er således vel. I øvrigt takke vi ham for hans gratulation til det begyndte nye år og hannem ligeledes i samme bestandige velgående forønske«.

Men det var ikke alle, der tilsendtes breve med sådanne sirligt afsluttende fraser. Postmester Beverlin i Assens modtog også besked om, at man i København havde bekommet hans ekstrakt fra det just udløbne kvartal. Men heraf fremgik det klart, at han skulle indbetale 25 rigsdaler og 17 skilling, og disse penge havde man ikke set noget til. Han havde således værsgo' med den første agende post, som passerede Assens, at indbetale dette beløb, og så manglede der tillige nogle kvitteringer. Om Beverlin havde formuleret nytårsønsker til direktionen, vides ikke. Men han fik i alt fald ingen gode ønsker retur.<sup>22</sup>

I virkeligheden kunne en tilstrækkeligt efterladende postmester opnå at blive rykket i fire omgange i løbet af et enkelt år, idet den foreløbige regnskabsoversigt, ekstrakten, skulle indsendes kvartalsvis og kassens overskud ligeså. For så vidt havde man i Generalpostamtet i princippet gode muligheder for at sikre sig, at ingen kom for langt bagud med indbetalingerne. Hertil kom den sikkerhed, postmestrene skulle stille i form af kaution. En nyudnævnt postembedsmand måtte finde en person, der som selvskyldnerkautionist ville gå i borg for ham og i givet fald træde til og dække en gæld, der i størrelse gik op til, hvad der svarede til et kvartals intrader.<sup>23</sup> Var det formuende familie eller nære venner, som trådte til, har problemet måske ikke været så stort, men skulle man i byen for at skaffe en sådan garanti, er der nok løbet lidt omkostninger på. Og generelt må kautionssystemet i 1700-tallet nok have lidt af den svaghed, at det let kunne sætte en embedsmand i et ikke nødvendigvis særligt betryggende afhængighedsforhold til økonomisk mere velfunderede personer. Om

ikke andet, har den lokale matador, som også var kautionist, vel været sikret en udsøgt postal service.

Men med den kvartalsvise opgørelse og kautionisten i baghånden skulle man i teorien have sikret sig fra Generalpostamtets side. Virkeligheden så dog anderledes ud. Dels kom mange postmestre rundt om i landet i økonomisk uføre, dels gik det heller ikke for godt på centralt hold.

### *Kassemangel og misligheder*

Det må understreges, at det ikke bare var postfolk, der kom galt af sted. Overalt, hvor embedsmænd stod med et kasseansvar, måtte man regne med en betragtelig risiko for bedrageri. Det kunne i 1700-tallet være amtsforvalteren, hvis kassebeholdning udviste betydelige mangler, eller det kunne være en tolder, der gav kunderne en ganske uautoriseret toldmoderation eller ligefrem selv deltog i smugleraktiviteter.<sup>24</sup> Små fiduser og stort underløb forekom så ofte og blev tit indrømmet med en frimodighed, som nok kan forfærde senere tiders retlinede etatsembedsmænd. Det at blive grebet i ulovligheder eller stemplet som bedrager var næsten at sammenligne med en erhvervsrisiko. Blot synes folk ikke at være blevet grebet af flovhed, som svarede til moralitetens strengeste krav, og heller ikke bedragerer synes altid at være blevet sværtet i en grad, som man nu ville finde naturlig.

De lave embedsmandslønninger i almindelighed og postmestrenes ringe vederlag i særdeleshed får overalt i den posthistoriske litteratur deres andel i miseren. Utvivlsomt med rette. Men i det omfang, der blev kompenseret ved tildeling eller opnåelse af flere – relativt overkommelige – embeder, hvoraf de fleste foruden den beskedne grundløn også gav mulighed for uvisse indkomster, skulle problemet sådan set være løst. Det var det bare ikke, og der må yderligere forklaring til.

I virkeligheden kan man nok betragte mangt et embedskarriereløb som en form for langtidsspekulation. Endnu under Frederik 4. kunne erhvervelse af et embede medføre, at der skulle betales et større engangsbeløb til staten, og senere i århundredet træffes fortsat det fænomen, at en større eller mindre sum penge skiftede hænder, når et embede fik ny indehaver. Løbende udgifter til pensionering af en forgænger kunne også være en omkostning i en kortere eller længere årrække; der var måske gæld efter bostiftning og en investering i fast ejendom, som var nødvendig for at bestride arbejdet. Alt i alt kunne embedsmanden være spændt hårdt for med en meget lille margen mellem økonomisk



succes og fallit. Fiaskoen viste sig meget hurtigt, når kassens indhold af likvider eller anden form for mislighed var *for* fristende udveje i en betrængt situation, eller den kunne åbenbare sig langt senere ved, at pågældende embedsmands efterladte bo var insolvent. De mere heldige – eller dygtige – hører man mindre om. Men de fandtes naturligvis også, hvad man ikke bør glemme, når de uheldige embedsspekulanter i det følgende trækkes frem.<sup>25</sup>

Når postmesteren kvartal efter kvartal undlod at indbetale de skyldige beløb og tillige begyndte at blive efterladende med at rykke ud med de afleveringspligtige regnskaber, protokoller og bilag, var der mulighed for både suspension, bøde og eventuel afskedigelse. Men tålmodigheden var bemærkelsesværdig stor i Generalpostamtet. Da man i 1743 endelig fik taget sig sammen til at afskedige postmester – samt by- og rådstueskriver – Hans Knudsen i Randers på grund af konstateret kasseangel, skete det med bemærkninger om, at han i årevis havde »opført sig slet« både med regnskabsaflæggelse og med de kvartalsvise indbetalinger. Han havde konstant været bagud, og man gætter på, at denne kasseangel i virkeligheden havde været kronisk.

En fiks løsning lige netop på dette problem havde Søren Bolt i Odense nogle år tidligere fundet på. Han stod med en kasseangel på 327 rigsdaler, men fik da en aftale med en stedlig rådmand om, at denne overtog alt det praktiske arbejde samt indtægten mod til gengæld at dække Bolts underskud. Dette var øjensynligt acceptabelt, og Søren Bolt beholdt til sin død i 1727 den nu helt tomme titel af postmester.

Kaotisk og ganske uden muligheder for løsning af nogen art blev situationen omkring den tidligere nævnte borgmester, toldkontrollør, postmester og dr.jur. i Korsør, Ulrich Dørcker. Halvdelen af hans postmesterløn gik til enken efter forgængerens, og det kneb med betalingen til hende. Der var anden gæld, og han havde tilbageholdt udbetalingen af postkassepenge til stedlige pensionister. Da han ikke havde aflagt regnskab for 1742 og i øvrigt var 90 rigsdaler bagud med postintraderne, blev han i 1743 suspenderet. På en eller anden måde fik han klaret sit mellemværende med Generalpostkassen og blev så taget til nåde igen – rent bogstaveligt, for direktionen undskyldte ham overfor kongen, som så allernådigst gav ham tilgivelse for denne gang.

To år senere var den imidlertid atter gal med Dørcker. Han kom igen bagud med betalingerne, fik en afdragsordning, men afdragene udeblev. Han var fræk nok til at gratulere direktionen ved årsskiftet 1745/46, og minsandten om han ikke fik svar, selv om det var i form af en påmindelse, der gik ud på, at han med nogle afdrag ville kunne slippe for flere rykkere. Men pengene

kom ikke ind, og så skred man til suspension ved henvendelse til den civile overørighed, det vil sige stiftamtmanden. Noget sådant foregik pr. brev, og stiftamtmanden sendte budskabet videre med posten til den rådmand i Korsør, som skulle foretage det fornødne. Blot benyttede Ulrich Dørcker den for en postmester såre nærliggende, men selvfølgelig ganske forkastelige forholdsregel, at opsnappe brevet. Det blev omsider opklaret, så han kunne få sin afsked.

I første omgang var det de kvartalsvise indbetalinger, som skulle klares. Siden kom så revisionen af hele årsregnskabet, og her synes man nærmest pr. definition at have regnet med, at der ville komme en større eller mindre efterbetaling. Eftersom man i Generalpostamtet kunne være langt bagud med denne del af arbejdet, kom det til at virke som en stadig større tikkende bombe under mangan postmester, en bombe, der måske først detonerede efter hans død. Flere har muligvis åndet lettet op, da det meget regnskabsmateriale gik til ved branden i 1728, men den glæde var forhastet. For siden blev de enkelte postmestre spurgt om, hvor meget de ville give for uden videre at få disse regnskaber endelig afgjort. Betegnende er det vel, at man fra Generalpostamtets side på grundlag af tidligere års erfaringer simpelthen foretog en beregning over, hvor meget de forskellige passende kunne betale. Det blev med kongelig godkendelse udgangspunktet for de videre forhandlinger. Folk protesterede naturligvis, og det hele tog sin tid, således at slutresultatet i flere tilfælde blev, at fattige postmestrenes år senere fik travlt med bønsskrivelser om at måtte slippe for det skyldige beløb.<sup>26</sup>

Desværre foreligger der ikke bevarede regnskaber, der kan vise helt præcist, hvad det var, postmestrene med flere års forsinkelse skulle stå til regnskab for. Men man kan gætte på alt lige fra forkerte sammentællinger til egentlige misligheder, som først kunne ses ved en krydsrevision. Hele systemet med karter med frangeringsangivelser for hvert eneste brev samt protokoller over afsendte og modtagne må have været en givtig, men nok noget uoverskuelig og svært fremkommelig jagtmark, hvor det jagede vildt var postmestre, der kunne være faldet for fristelsen til at opgive for lave portointægter.

En klagesag fra 1777 drejede sig netop om portoen for et brev fra Odense til Roskilde, hvor beløbet uretmæssigt var blevet fordoblet fra 8 til 16 lybske skilling. Postmesteren i Odense hævdede, at der var blevet skrevet forkert i kartet, hvor der kun stod 8 skilling, men da man fik set efter i hans protokol, opdagedes det, at der var raderet og rettet fra 8 til 16 skilling. Den odenseanske postmester var svagelig og åbenbart ikke meget aktiv. Han bedy-



*Martin Christopher Lausen, som var postmester og gæstgiver i Odense i årene 1793-1798, hørte ikke til dem, der blev grebet i egentlige ulovligheder, men utilfredsheden med hans magelighed og den manglende vedligeholdelse af Postgården gav anledning til en del skrivelser.*



*Sønnen Peter Christopher Lausen trådte til i 1798 og fik postgården og det dertil hørende gæstgiveri i bryllupsgave samme år. På papiret var han postmester til sin død i 1843, men inden da havde tredje generation i praksis taget over.*

rede sin uskyld, og alt talte for, at det var en af hans folk, der havde begået dette svindelnummer, men den ansvarlige var nu engang postmesteren, som blev fradømt embedet i tillæg til en bøde på 300 rigsdaler. Men nåde gik for ret, og den gamle postmester kom til at slippe med det halve års suspension. Kort tid efter tog han sin afsked og fik pension.

En anden mulighed for bedrag var ganske enkelt at holde brev-forsendelser helt ude af det officielle system, totalt skjult for en revisors strenge blikke. På den måde kunne pengene puttes i egen lomme. I 1727 opklaredes en aftale mellem postmester Mørch i Viborg og en postskriver i Haderslev om at udveksle breve, som ikke blev opført på kartet. Det har givet 8 skilling hver vej, men de involverede slap med en advarsel. En anden postmester begik den samme forseelse, og da det blev afsløret for femte gang, kom det endelig til afskedigelse. De var, som sagt, langmodige i Generalpostamtet.

Postmestre i restance og postmestre grebet i sådanne ulovligheder finder man århundredet igennem. I visse tilfælde var de imidlertid – som den gamle Odensepostmester – ikke direkte skyldige i omgåelse af postforordningen, og på anden vis dukkede siden også nye fristelser op.

En postmester regnedes som nævnt for ansvarlig for sine undergivnes handlinger, og det kunne blive ubehageligt nok, når også postskriver og postillon forsøgte sig med ulovlig indtjening ved siden af. En postrytter, der i 1716 mente, at han fik for lidt i løn, henviste til, at han i tidligere tider – altså under Dorothea Krag – havde haft bedre lejlighed til at bekomme »en og anden ringe accidens«, men efter at forordningen om forbud mod at medtage ulovlige breve var udsendt, var det blevet sværere for ham at klare sig.<sup>27</sup> Man kan levende forestille sig, hvad postilloner alligevel fortsatte med i en snæver vending. I alt fald kom postmester Otzen i Roskilde i 1730'erne i knibe, fordi hans postillon modtog sådanne forbudte breve, der ikke kom i postsækken. Postillonen fik to måneders fæstningsarbejde og hævdede i øvrigt frejdigt, at den slags da var en del af hans aflønning! Postmesteren slap i første omgang for mulkt, men da et lignende tilfælde siden blev opdaget, blev han afkrævet 90 rigsdaler. Flittige ansøgninger skaffede dog efterhånden postmester Otzen eftergivelse af det hele beløb. Medvirkende har det nok været, at han i øvrigt var kendt for at være meget punktlig med sine indbetalinger. Så sjældent et tilfælde har vel næsten krævet en belønning.

En nye fristelse bestod i pengesedler sendt med de ridende poster. Eftersom pengetransport hidtil udelukkende havde været et anliggende for de agende poster, havde kun relativt få personer

været involveret. Men de lettere bankosedler fra den i 1736 oprettede bank kunne på linie med dokumentpakker også gå med posttrytter, og dermed fik samtlige postkontorer med den slags at gøre. Fra 1747 skulle det ske i særlige kuverter, og kontrolforanstaltninger følte ikke mindre nødvendige, da det blev klart, at Postvæsenet faktisk havde et erstatningsansvar, når sedler kom på afveje.<sup>28</sup>

### *Postmester Gleerup og postmester Top*

Kassemangel og bortkomne bankosedler lå bag en del af de sager fra anden halvdel af 1700-tallet, hvor postmestre og deres folk var involveret. Et par eksempler fra tiden omkring århundredskiftet kan illustrere, hvad det var, der kunne foregå.

Ved årsskiftet 1799/1800 var postmester Gleerup i Hobro kommet i restance og skyldte efter fradrag af de stedlige pensionsudbetalinger 61 rigsdaler og 43 skilling. Han forklarede sig i et brev dateret den 21. februar og fortalte, at general von Moltke skyldte ham brevporto for hele året 1799, og han havde ikke været at formå til at betale trods gentagne rykkere. Gleerup havde på den ene side ikke ment at kunne nægte generalen denne kredit, men på den anden side havde han heller ikke fundet det anstændigt at angive dette som årsag. Men det var så ikke desto mindre, hvad han anførte i sit brev til Generalpostamtet.<sup>29</sup>

På dette tidspunkt lovede Gleerup at sende det manglende ganske få dage senere, og han klarede frisag for denne gang. Det forblev ved truslen om, at amtmanden skulle lade hans kassebeholdning efterse. Så let gik det ikke i september samme år, da han var kommet i restance nok en gang – nu med indtægten for april kvartal. I amtmand von Güldencrones fravær fik dennes fuldmægtig travlt. I første omgang indberettede han, at Gleerup hævdede, at han *havde* sendt pengene; han lovede hele tiden, men holdt ikke sine løfter, så den 1. oktober skred man til værket. Gleerups kasse blev synet, og den var tom. Altså var en kasse-mangel konstateret, og den automatiske følge var suspension og beslaglæggelse af hans bo.

Denne såkaldte sekvestrationsforretning giver et godt indtryk af et beskedent postmesterhjem, hvor den da 55-årige exam.jur. Albert Gleerup, vejer, måler og vrager samt birkeskriver boede med kone, to børn og en enkelt tjenestepige. Ruminddelingen fortæller om »bedstestue«, dagligstue, sovekammer, køkken, bryggers og pige-kammer, og man kan nok deraf slutte, at postkontoret i Hobro var identisk med nævnte dagligstue – eller eks-

pederedes der ved køkkendøren? Opregningen af de sparsomme ejendele fortæller, at de forskellige bestillinger heller ikke sammenlagt kan have givet de store indtægter.

Men Gleerup klarede den. I november kunne det meddeles, at gælden for april kvartal var betalt, og beslaglæggelsen kunne hæves. Af sagens akter fremgår imidlertid en ganske pudsig variant af den bekendte sætning om den enes nød, den andens brød. Folk rundt om i landet har hurtigt været orienteret – ved Postens hjælp! – for på dette tidspunkt var der allerede indkommet flere ansøgninger om postmesterstillingen i Hobro. En landstingsfuldmægtig på Sjælland var »kommen i allerunderdanigst erfaring om, at postmestertjenesten i Hobro ved postmester Gleerups entledigelse« nu var blevet vacant, så han fremsendte øjeblikkelig en ansøgning stilet til kongen.

Nu var rygtet om Gleerups entledigelse altså noget forhastet, han blev faktisk genindsat i midten af december, og den konstituerede postmester kunne trække sig tilbage. Det gik ikke helt stille af, for Gleerup begik den ubesindighed at åbne en pakke, som hans midlertidige afløser havde villet indsende til Generalpostamtet. Den gentiltrædende havde brudt seglet og tilbageholdt indholdet, som var en stak ubrugte karter, hvad han så ville med dem? Postmesterens handlemåde karakteriseredes som dumdristig frækhed, og med denne røffel sluttede sagen om Albert Gleerups suspension. Han blev i øvrigt siddende i embedet til sin død i 1805.

Så godt gik det ikke postmester Top. Johan Christian Bekker Top havde i år 1800 købt Post- og Herbergerergården i Køge og fik ved denne transaktion tillige overdraget postmesterembedet. Hans hele økonomiske forfatning, som blev åbenbar tre år senere, tyder så absolut på, at man her står med et rendyrket eksempel på den stort anlagte entrepriser, som slog så gruelig fejl.<sup>30</sup>

Sagen begyndte med en henvendelse fra købmand Staal i Vordingborg. Han havde 1. april 1803 forsendt 731 rigsdaler i courantbanksedler til en kreditor i Lübeck. Det foregik naturligvis, som det hele postsystem var indrettet, ved at han benyttede den lollandske agende post, hvorefter den videre forsendelse skulle ske over København, hvad den sådan set også gjorde. Blot kunne firmaet L.P. Roecks Witwe & Söhne i Lübeck meddele, at brevet ikke ved fremkomsten indeholdt bankosedler, men i stedet 14 stykker hvidt skrivepapir, sammenlagt så de i format svarede til pengesedler.

Nu havde Vordingborgkøbmanden i allerhøjeste grad orden i tingene. Ikke alene var pengene blevet eftertalt af postmester Amundin på afsendelsesstedet, og brevet var blevet forsynet med

både postkontorets og købmandens segl både indeni og udenpå, men købmand Staal havde også afleveret en liste med numrene på sedlerne. Den var blevet efterkontrolleret, og det havde han altsammen attest på.

Postmester Top, gennem hvis hænder brevet var passeret på sin vej fra Vordingborg til hovedstaden, gik til bekendelse. Ikke alene havde han forgrebet sig på købmand Staals pengesendelse, men han havde også udtaget 300 rigsdaler af et brev, der rummede 1500 rigsdaler til kammerjunker Bertouch, og også i et tredje tilfælde havde han i berigelsesøjemed brudt seglet på en forsendelse.

Postmester Top blev arresteret i slutningen af april og resultatet for hans vedkommende blev to år i forbedringshus. Hans hele økonomi blev naturligvis undersøgt for at redde, hvad reddes kunne til Generalpostkassen. Man havde med rette bange anelser, eftersom Tops regnskab for det foregående år – 1802 – ikke var blevet afleveret. Der viste sig da også at være prioriteter til højt over skorstenen i Post- og Herbergerergården i Køge, hvortil kom, at møbler og andet indbo var belånt. Sagsomkostningerne løb op, og der var kun udsigt til ringe dækning af Postvæsenets tab.

Overvejelserne i den anledning gik ud på, at det kun ville gøre ondt værre, hvis man pressede yderligere på. Så ville omkostningerne sluge det hele, og her får man nok en del af forklaringen på, at Generalpostamtet århundredet igennem havde udvist en så betragtelig langmodighed med dårlige betalere. Gik man for hårdt til værks, blev det hele kun alt for let til intet. Så hellere ruste sig med tålmodighed og håbe det bedste. I postmester Tops tilfælde var tabet ganske vist betydeligt, men så længe postmesteren i den lille provinsby bare holdt sig fra pengesendelserne, var der alligevel grænser for, hvor store beløb, han kunne formøble. I Generalpostamtet vidste man kun altfor godt, hvor der var lejlighed til langt større bedragerier.

### *Større kasser, større underslæb*

Selv hvis man ser bort fra Christian Erlund, hvis illegale aktiviteter må siges at have ligget i en klasse for sig, havde man rigeligt med skandaler at fremvise i Generalpostamtet 1700-årene igennem. Netop Erlund nød godt af, at postforvalteren på postkontoret i København i 1713 havde kasseangel, så at han som nytilkommen overpostkontrollør kunne overtage styret på kontoret i hovedstaden. Den næste bemærkelsesværdige hændelse i denne

Det er ikke umuligt, at postmester Tops beklagelige opførsel blev anledningen til udsendelsen af denne vejledning i den korrekte emballering af pengeforsendelser. Det skulle helst være umuligt at bryde dem op uden, at det kunne ses ved beskadigelse af såvel segl som seglgarn.

24 11-6-1843

## P l a c a t,

angaaende det,  
 som for Tretinden Fal indtages i Hensende til  
**Breve eller Pakker med Bancoedler**  
 som forsendes med Posten.

---

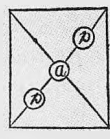
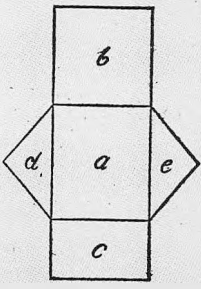
Kjøbenhavn, den 24. Nov. 1804.

---

Trykt hos Directeur Johan Frederik Schultz,  
 Kongelig og Universitets-Bogtrykker.

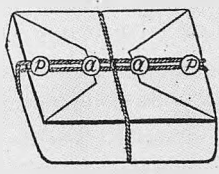
**S**il des største Sikkerhed ved Forsendelse af Bancoedler med Posten, har Hans Maje sjet paa General-Postamets allerunderdanigste Forsending beprøget, ved allerhøieste Resolutions af den denne Maaned, at befale følgende:

1. Bancoedler, som forsendes med Posten, blive at indpakke paa følgende Maade: Først boles et firekantet Stykke Papir af behørig Størrelse omkring dem, saa at dens Ender paa alle fire Sider næsten naae hvert over dem; derpaa lægges denne Pakke i en Conuslut, som naaar den udfoldes, har den ved Siden flaaende Form; Stykket *b*, som maas være lige, eller næsten ligesaa stort, som *a*, lægges først over, derpaa *c*, som ikke maas være længere, end til midt paa *a*, og til sidst *d* og *e*; o lakked først paa *b*, og *d* og *e* paa *b* og *c*. Dernæst sættes først Afsenderens Segl i Midten, og endelig i dennes eller Dødsbringens Marschalls af Postmesteren i egen Pex som Postseglet paa begge Sider af hiint Segl, saa at alle tre Segl komme til at staa i en Straae Linie. Saaledes



ledes erholder Brevet vedflaaende Figur, hvor *a* betyder Afsenderens Segl og *p* Postseglene.

Naar Bancoedlerens Mængde er saa stor, at et helt Ark Papir af sædvanlig Størrelse ikke er tilstrækkelig til deres Indpakning eller foranførte Forskrift, saa skal de fordeles i flere Pakker, hvoraf hver enkelt indlægges i Papir, og da enten couverteeres og forsegles hver særskilt Pakke for sig, saaledes som forekrevet er, eller de emballeres alle i Papapapir, Wadding eller Lærred, og hele Pakken tilbindes fast med stærkt Seilgarn over Kors, saaledes at Forsiden af Pakken først lægges paa Midten af Seilgarnet, hvorefter flaaes en enkelt Knude paa den modsatte Side af Pakken, og ombindes da atter paa Kors med en dobbelt fast Knude paa Forsiden; hvorefter de at iagttage, at Seilgarnet maas være uskadt, og ingentunde sammenknyttet, og at begge dens Ender, naar de fra Midten af, hvor Knuden er flaaet, lægges hvert til sin Side langs med Pakken, maas naae saa langt som denne er; dernæst foretages Afsenderens Segl i nogen Afstand fra Knuden paa begge Sider af denne Flades længere Linie, og Postkontorets Segl anbringes saa yderlig som skee kan; dog at Enderne af Seilgarnet, hvorefter Knuden er flaaet, blive tilfjæne, efterat de anordnede Segl ere paaordnede Seilgarnet, som hosflaaende Figur nærmere udfjæner. Saa vel til Dødsens som Pakkenes Forsøgling skulle Afsenderens leverede Pakker.



Andersledes couverteerte og forseglede Breve, og paa anden Maade emballerede Pakker med Bancoedler, maas af intet Postcontoir antages eller desfor forsendes, og af ingen Postfører modtages.

3 ørigt

kategori var den kassemangel, der kom for dagen, da postkasserer Arild Hansen i 1727 døde.<sup>31</sup> Her var det selve den centrale Generalpostkasse, der ikke indeholdt, hvad den burde. Umiddelbart konstateredes en manko på ca. 1900 rigsdaler, men hertil kom, at også Generalpostkassens regnskaber skulle revideres, og for årene 1712-18 anslog man, at han skyldte for yderligere et par tusinde rigsdaler. Arild Hansen havde benyttet den teknik at »glemme« visse indtægter og at »forninge« andre ved bogføringen, og det var, hvad en grundig revision let kunne afsløre.

Sagen var ikke behagelig for de direktører, hvis tilsyn havde været så mangelfuldt, og hvad værre var, Arild Hansen havde ikke kunnet skaffe kaution og var blevet fritaget herfor. Boet dækkede en del, mens noget af det resterende blev hentet ind ved at efterfølgeren, tøjhusskriver Christen Jensen Klarup, fik embedet som postkasserer mod at indbetale 1000 rigsdaler. Direktionen kunne nøjes med at få tildelt en næse.

Den næste store sag i hovedstaden var et af de tilfælde, hvor en spekulation gik galt. Erlunds umiddelbare efterfølger på brevpostkontoret i København kunne ikke klare kautionen, og så fik han lov til at lade embedet overgå til postskriver Caspar Grill, som skulle af med et engangsbeløb på 1300 rigsdaler og efterdags pensionere forgængerens med 400 årlige rigsdaler samt til sin tid betale hans begravelse. Grill kalkulerede åbenbart forkert. Hans bruttoløn var 700 rigsdaler, det samlede avissalg – af danske som udenlandske – kan anslås til 600 rigsdaler, og andre uvisse indkomster var der også. Men det var ikke nok. Godt ti år senere konstateredes en kassemangel på 2400 rigsdaler. Synderen mødte dog megen forståelse på højeste sted, for Christian 6. eftergav ham de første 1000 rigsdaler. Og da postforvalter Caspar Grill i 1745 søgte om afsked, var det med et forslag om, at efterfølgeren dels pensionerede ham, dels betalte af på hans gæld. Det gik såvel direktion som majestæt ind på, men så døde Grill, og en lille omlægning af forretningsgangen i selve Generalpostamtet gav en gagebesparelse, der med tiden kunne gøre det ud for en dækning af hans efterladte gæld.

En endnu større kassemangel afsløredes ved den norske postinspektør, Peder Bechs død i 1768. Ved Struensees store direktionssanering i 1771 havde man gjort situationen op og var nået til det resultat, at afdødes bo på dette tidspunkt endnu skyldte ikke mindre end 21.681 rigsdaler. Regnskaberne var ikke revideret siden 1760, og kautionen lød kun på 3000 rigsdaler. En af kautio-nisterne havde endda i sin tid fået indført det forbehold, at han øjeblikkelig skulle have besked, hvis man konstaterede uregel-mæssigheder, og det havde han ikke fået. Fra ham kom der aldrig



nogen penge. Postkassens tilgodehavende, der til slut løb op i 18.714 rigsdaler og 32 skilling, måtte betragtes som uerholdeligt.

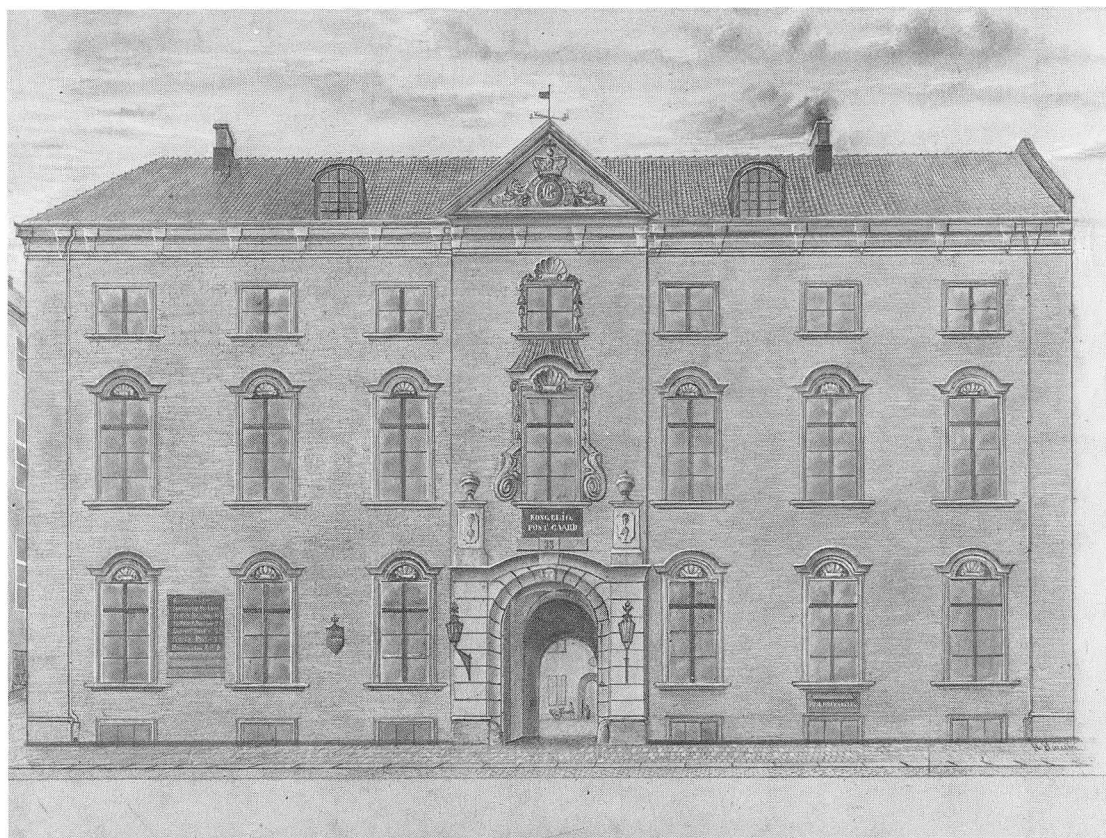
I denne situation kunne de nytilkomne direktører melde hus forbi ved at fastholde, at bedrageriet var sket før deres tid, men det var sværere at se bort fra, at en del af de afgåede havde været mildt sagt forsømmelige. Da det kom til stykket, blev de dog ikke afkrævet erstatning. Overbærenheden på direktionsplan modsvareredes af en tilsvarende på allerhøjeste sted. Man nøjedes med at glæde sig over, at de norske postintrader i disse direktørers tid var mere end fordoblet.

Der var også synlig overbærenhed at spore, da postforvalteren i København siden 1773, Christian Holmer, efter kun fire års forløb stod med en kasseangel på 11.000 rigsdaler. Med kautionisterne blev truffet den ordning, at de med det samme pungede ud med de 6.000 rigsdaler, de havde garanteret for. Til gengæld skulle de siden have dem tilbagebetalt, hvis Holmer altså bare måtte få lov til at blive i sin stilling. Det fik han, men da han døde allerede i 1779, måtte man finde en anden ordning. Det blev klaret på den karakteristiske måde, at efterfølgeren, Peter Wøldike, i de følgende ni år skulle afbetale Holmers gæld med 1000 rigsdaler årligt samt yde pension til hans enke. Det klarede Wøldike, men han gik i øvrigt siden fallit.

Rækken af københavnske underslæb var længere end som så. Postmester ved det altonaisk-jyske agende postkontor, Jens Heug, døde i 1786, og da kom en dygtigt skjult kasseangel på 4.000 rigsdaler for dagen. En fjerdedel blev dækket ind. Postmesteren ved det norske postkontor i hovedstaden, Hans Christian Amberg, tiltrådte i 1796, og efter tre år havde han fusket med regnskaberne til et beløb af 3.700 rigsdaler. Han klarede at finde pengene andetsteds og slap herefter med afsked og pension. Dette var dog langt fra den mest opsigtsvækkende bedragerisag fra århundredets slutning. Den finder man ved atter at rette søgelyset mod direktionen i Generalpostamtet.

Der var opstået nogen usikkerhed ved førstedirektør Holmskjolds død i 1793, for der viste sig at mangle betydelige beløb i flere af de kasser, han havde haft med at gøre. En hastigt nedsat kommission kom dog til det resultat, at afdødes mystiske manipulationer ikke havde berørt Generalpostkassen, men det blev ikke desto mindre foreslået, at en finanskyndig blev tilknyttet Generalpostamtet for at styrke kontrollen. Det var begrundelsen for den tidligere nævnte C.W. Langes tiltræden.

Havde den nævnte kommission gravet et par spadestik dybere, ville artige ting være kommet for dagen. Nu blev århundredets største bedrageri afsløret i kraft af lidt mere tilfældige, sammen-



faldende omstændigheder. Den nye førstedirektør, J.G. Pauli, havde notorisk en dårlig privatøkonomi, men forlod i 1794 alle hjemlige pekuniære problemer for angiveligt at tage på en inspektionstur rundt om i landet i forbindelse med den endelige overtagelse af hele det danske befordringsvæsen. Han opholdt sig i Ribe, da budskabet om postkasserer Zoegas uventede død nåede ham.

I København var man med rette ængstelige ved Paulis lidt vel lange fravær, men ængstelsen må være vokset til forfærdelse, da Zoegas kassebeholdning blev efterset. Der skulle have været 20.400 rigsdaler, men kassen rummede kun 141 rigsdaler 21½ skilling samt gældsbeviser fra bl.a. Pauli. En undersøgelseskommission fandt hurtigt ud af, at ikke alene den nye førstedirektør, men også Generalpostamtets bogholder, C.D. Lange, der tillige var chef for Norske Sekretariat, havde benyttet Generalpostkassen som en art rentefrit låneinstitut. Zoegas underslæb blev endeligt opgjort til 28.327 rigsdaler, hvoraf de 12.896 var gået videre

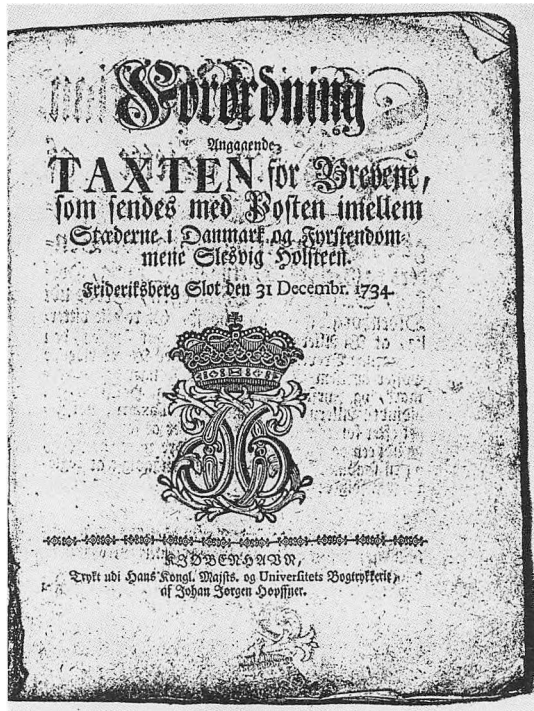
*Postgården i Købmagergade, som en københavner umiddelbart vil nikke genkendende til. Facaden er på denne udaterede tegning i store træk uendret siden indflytningen, så den må stamme fra tiden inden den store ombygning i 1874-76, da porten ud til Købmagergade blev lukket til.*

til Pauli, mens Lange tegnede sig for 6.984 rigsdaler. Førstedirektør, kasserer og bogholder havde altså i fælleskab lænset kassen for et beløb, der svarede til en trediedel af de årlige pensionsudbetalinger på denne tid.

Suspension var en selvfølge, og under den efterfølgende retssag kunne man så diskutere ansvarsfordeling mellem afdøde og nulevende. Holmskjold burde naturligvis have ført bedre tilsyn, og Zoegas ansvar for sin kasses mangler var jo uomtvisteligt, så hans bo kom til at hæfte med alt, hvad det rummede af værdier. Pauli blev i 1796 dømt til at miste sit embede og døde i øvrigt to år senere i Lübeck. Hos ham var der ikke noget at hente, men gælden blev dækket ind på den pudsige måde, at man inddrog hans indtægter for den periode, han havde været suspenderet, og så tog man tillige den fremtidige andel af de avispenge, som han *ville* have fået, hvis han *havde* beholdt sit embede – en bogføring af et uomtvisteligt kreativt tilsnit.

Bogholder C.D. Lange var heldigere. Hans mor døde på et uhyre belejligt tidspunkt, og med arven efter hende kunne han dække sin gæld. Ligefrem at lade ham fortsætte som bogholder, kom dog ikke på tale, men han var skam fortsat chef for Norske Sekretariat frem til sin afsked fire år senere.

Den blide behandling af C.D. Lange trods det uautoriserede lån af næsten 7.000 rigsdaler fortæller nok noget væsentligt om datidens holdning til embedsmænd og deres forhold til offentlige kasser. Uanset at ingen kunne være i tvivl om, hvad der reelt var foregået, kunne man nemlig vælge at betragte Zoegas lån til de to andre som værende af privat karakter. Derfor kastede man sig først og fremmest over den afdøde kasserers efterladenskaber. Resten var så et spørgsmål om at få dækket den øvrige del af tabet ind bedst muligt. Man kan roligt fastslå, at der ikke herskede senere tiders anderledes skarpe skelnen mellem offentlige og private midler.



Taxsystemet gjaldt både for Danmark og de to hertugdømmer Slesvig og Holsten, og selvom taksten blev sjusket trykt på dårligt papir, var det dog et ganske betragteligt fremskridt, at monarkiets indbyggere nu kunne se, hvad det kostede at sende breve til andre steder i kongens riger og lande.

**Fra Sorøer**

Sted	Skilling	Sted	Skilling
Charlisse	2	Ålbæk	7
Sorøe	2	Colbing	6
Hingsted	3	Delle	6
Roeskilde	3	Horsens	7
Nielsenhavn	3	Narburg	7
Helsingør	4	Sulsum	7
Ribe	4	Haders	8
Odense	5	Slibe	9
Affens	5	Varde	8
Hadersleb	4	Kiericia	6
Rensborg	5	Altona	8
Slesvig	5	Hon	8
Hendeborg	5	Prees	10

**Fra Søborg**

Sted	Skilling	Sted	Skilling
Sorøer	2	Ålbæk	7
Charlisse	2	Colbing	6
Sorøe	3	Delle	6
Hingsted	3	Horsens	7
Roeskilde	3	Narburg	7
Nielsenhavn	4	Sulsum	7
Helsingør	4	Haders	8
Ribe	4	Slibe	9
Odense	5	Varde	8
Affens	5	Kiericia	6
Hadersleb	4	Altona	8
Rensborg	5	Hon	8
Slesvig	5	Prees	10
Hendeborg	5		

**Fra Odense**

Sted	Skilling	Sted	Skilling
Nyborg	2	Ålbæk	7
Sorøer	3	Colbing	6
Charlisse	3	Delle	6
Sorøe	3	Horsens	7
Hingsted	3	Narburg	7
Roeskilde	4	Sulsum	7
Nielsenhavn	4	Frederichsholt	6
Helsingør	5	Altona	8
Ribe	5	Prees	10
Odense	5	Hon	8
Affens	5	Prees	10
Hadersleb	4		
Rensborg	5		
Slesvig	5		
Hendeborg	5		

**Fra Affens**

Sted	Skilling	Sted	Skilling
Odense	2	Ålbæk	7
Nyborg	3	Colbing	6
Sorøer	3	Delle	6
Charlisse	3	Horsens	7
Sorøe	3	Narburg	7
Hingsted	3	Sulsum	7
Roeskilde	4	Frederichsholt	6
Nielsenhavn	4	Altona	8
Helsingør	5	Prees	10
Ribe	5	Hon	8
Odense	5	Prees	10
Affens	5		
Hadersleb	4		
Rensborg	5		
Slesvig	5		
Hendeborg	5		

# Generalpostkassen

## Takster og provenu

»Hvad breve, som føres fra en købstad til en anden med den ridende post så og ved bipofterne til afsides liggende steder, skal betales af hver 4re Mil af et enkelt brev 4 skilling danske, fra 5 til 10 mile 6 skilling, og således à l'advenant efter taksten«. Som generel regel må bestemmelsen fra 1694 siges at være kortfattet og egentlig meget lidt brugervenlig, men til gengæld var taksten vel indarbejdet, for udgangspunktet var bestemmelserne helt tilbage fra 1653, hvorefter et brev til Roskilde kostede 4 skilling, forsendtes det til Haderslev var portoen 8 skilling, og skulle det helt til Hamborg måtte man af med 12 skilling. Portoen øgedes altså med afstanden, men ikke ligefrem proportionalt – det blev relativt billigere i den sidste ende.

Disse satser gjaldt for almindelige, såkaldte enkelte breve på  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$  eller ét helt ark, og de meget hyppigt korresponderende havde jo nok siden 1653 fundet ud af, hvad man plejede at skulle betale for et sådant brev fra Ringsted til Kolding eller fra Aalborg til Helsingør. Men førstegangsbrevskriveren må hele tiden have haft noget svært ved at forudse, hvad det ville koste, hvortil kom de indviklede frankeringsregler, som man ikke noget steds kunne læse om. Folk blev ikke bedre hjulpet umiddelbart ved statens overtagelse i 1711. Man skal helt frem til 1734, før de gældende regler stort set uforandret blev offentliggjort i trykt form. Det kan ikke undre, at det i den anledning diskret blev anført, at uvidenhed havde været skyld i visse uregelmæssigheder med hensyn til fastsættelsen af den rette porto. Man kan så selv gætte på, hvem der havde tjent på det.'

### *At frankere eller sætte i porto*

Der blev i 1734 udgivet et sæt på 38 tabeller, en for hvert af de daværende hovedpostkontorer i Danmark, hertugdømmerne, Lübeck og Hamborg. Her opførtes i tabel efter tabel taksten for et

brev sendt til hver af de 37 andre, og således kunne man i 38 byers postkontorer klippe hver sin ud og sætte den op til oplysning for kunderne, der på denne måde kunne få nøjagtig besked – for så vidt brevet altså skulle forsendes mellem netop to af de 38 postkontorer. Beløbene var angivet i lybske skilling, men der skulle bare ganges med to for at få det tilsvarende i dansk mønt. Porto for et enkelt brev mellem København og Hamborg var i tabellen sat til seks skilling og udgjorde dermed fortsat 12 skilling danske, som den havde gjort helt tilbage fra Klingenbergers tid.

Nu var det naturligvis kun en del af Postens kunder, der korresponderede mellem to af disse hovedpostkontorer, men selv da var det ikke altid så enkelt. Og mindre indviklet blev det ikke, hvis brevet skulle »gå afsides«, det vil sige udenfor de ruter, der forbandt de 38 lokaliteter. Forestiller man sig en ivrig brevskriver med en stor skare pennevenner spredt over alle kongens riger og lande, og mødte han i 1734 op med et bundt breve på postkontoret i Odense, kunne overvejelserne gå i følgende retning, når det gjaldt frankeringen.

Et brev afsides på Fyn, f.eks. til Svendborg – et bipostkontor – skulle først til nærmeste hovedpostkontor, som var Nyborg. Det betalte afsenderen for, mens modtageren så måtte af med det beløb, som gjaldt for strækningen Nyborg-Svendborg, og det kunne man vel at mærke ikke læse sig til i forordningen, men jo nok forudberegne nogenlunde efter ovennævnte miletakst. Skulle brevet til Hillerød – afsides på Sjælland – var der derimod flere muligheder. Enten kunne det frankeres til nærmeste sjællandske hovedpostkontor – Roskilde – eller afsenderen kunne nøjes med at betale til og med Nyborg, eller brevet kunne sådan set blot »sættes i porto« til fuldstændig betaling ved modtagelsen. Adressatens betaling blev så tilsvarende mindre eller større. Der måtte altså vælges, alt eftersom man var pennevenner til.

Var modtageren bosiddende i Jylland, var reglen altid, at frankering skulle ske til Haderslev og ikke længere. Her blev der omkarteret, og den efterfølgende portoberegning fulgte så tabellen for Haderslev og var en sag mellem Postvæsenet og modtageren.

Hvis vor odenseaner ville sende til adressater i Slesvig eller Holsten, stod han også i en valgsituation. Han kunne både frankere eller lade sætte i porto, og han kunne frankere delvist til Haderslev, Slesvig, Flensborg eller Rendsborg, alt efter, hvor meget længere væk, adressaten boede. Skulle brevet eksempelvis til Løgumkloster, kunne man frankere til Flensborg med en betaling af 8 skilling danske, hvorfra portoen til det nærmeste hovedpost-

kontor, Tønder, var 4 skilling – dertil kom et ikke nærmere oplyst beløb for biposten på den sidste strækning.

Tabelsættet indeholdt ingen oplysninger om portoen til Syd-sjælland og Lolland-Falster, eftersom der her på dette tidspunkt slet ingen postkontorer var. Reglen var da, at man frankerede til København, hvorefter den videre forsendelse skete med den lollandske agende post. Her var der et selvstændigt takstsystem, og betalingen udgjorde 4 danske skilling for et brev fra hovedstaden til Køge. Skulle det til Møn kostede det 6 skilling og boede adressaten på Lolland, kom portoen op på 8 skilling.

Hvis afsenderen i Odense havde en korrespondent i Norge, var reglen, at han selv betalte portoen til København. Herfra sattes der i porto, 10 danske skilling til Frederikshald og 12 til Christiania. Sidstnævnte by var udgangspunktet for beregningen af de breve, der skulle videre nordpå, og slutresultatet, hvis odenseaneren havde skriftligt ærinde til Bergen var, at han selv betalte 8 skilling for forsendelsen til København, mens modtageren måtte udrede 24 skilling for resten.<sup>2</sup>

For breve til det sydlige udland var Hamborg naturligvis udgangspunktet. Først beregnede man portoen hertil, og så kunne man i en takst publiceret i 1732 se, hvad det kostede for den følgende strækning. Var brevet bestemt til Amsterdam, frankeredes det til Hamborg, og modtageren måtte klare resten, nemlig 10 skilling. Boede adressaten længere væk, f.eks. i England, skulle den danske brevskriver af med porto helt til Amsterdam. Således opdelt med betaling både ved afsender og modtager fungerede al post til det fjernere udland.

### *Takst for pakker, penge og personer*

Den agende post på hovedruten var omtalt med takster og andre bestemmelser i 1694-forordningen, og også på dette felt kunne kunderne på Christian 6.s tid glæde sig over en lidt ændret og udvidet vejledning, som udkom i 1735 under betegnelsen »Taxa for den imellem den kongelige residensstad København og Altona anordnede agende post«.

Her kunne man som tidligere læse om fragten for både passagerer, værdigenstande og mere ordinære pakker. Den person, der om sommeren rejste fra Hamborg til København, skulle fortsat af med 13 rigsdaler, mens prisen om vinteren var to rigsdaler højere. Persontaksten var opstillet med beløb for transporten fra de følgende stationer til hovedstaden. Begyndte man rejsen i Hader-

*Taksten for den agende post på hovedruten blev på lignende vis udgivet i et lille hefte i 1735. Her forsiden.*



slev, var sommertaksten 8 rigsdaler og 3 mark, steg man på i Odense måtte man af med 6 rigsdaler, og gik turen kun fra Ringsted til København var prisen 2 rigsdaler og 2 mark.

Passageren havde ret til at medtage kuffert eller selleis med en maksimalvægt på 60 pund – en vægtgrænse, der altså på sin vis næsten svarer til, hvad der gælder i vore dages flytrafik. Og holdt kuffertens eller selleisens vægt sig tilpas på den rette side af de 30 kilo, var det tilladt at supplere med flaskefoder eller hattefuttural, men var der overvægt, måtte man af med ekstrabetaling.

Den rejsende var berettiget til et dagligt måltid mad, men overnatning og drikkepenge måtte man selv udrede, og var der ekstraordinære ophold ved bæltene, det være sig det store eller det lille, var folk også forpligtet til selv at dække udgiften. For standspersoner med følge var der moderation på den måde, at en tjener eller dreng slap to rigsdaler billigere for hele strækningen mellem Altona og København, men så måtte han kun medføre op til 15 kilo rejsegods.

Pakker med ikke særligt benævnte varer og forsendelser, der ikke indeholdt værdigenstande, transporteredes efter taksten 10 skilling pr pund for hele strækningen. Der var dog visse overgrænser under hensyntagen til vægt og volumen. Men ellers op-



regnede en række helt specielle varekategorier, som var karakteriseret ved, at det var noget, der skulle passes særligt på. En forsendelse af 100 stykker speciedukater kostede 5 mark, præcis det samme, som der skulle betales for en paryk i en æske. For juveler af indtil 100 rigsdalers værdi måtte man af med 2 mark, sølvbarrer kostede 6 skilling pr pund, et guldur stod til taksten 1 rigsdaler, mens en bimpel med 10 til 12 stk. flamske sild kunne føres frem mod en omkostning af 4 mark. Man skal vist have været en stor lækkermund for at have importeret sild til den pris.

Varefragten var overalt angivet for den hele strækning mellem rutens to endestationer, så publikum har måttet konsultere den agende postmester, hvis slige kostbarheder kun skulle med en del af vejen. Netop fra 1735 fik de agende postmestre i København et fælles indskrivningskontor, så også her har man kunnet få fornøden oplysning.

### *Frem mod betaling pr mil*

Målt i skilling, det være sig lybske eller danske, skete der ikke 1700-tallet igennem den store udvikling i prisniveauet for de forskellige takster. Derimod tør det nok antydes, at udviklingen gik i retning af både det mere udførlige og til sidst også det mere retfærdige – og dermed også mere udviklede.

Om udlandsportoer er ikke stort at sige. I 1767 udkom en ny takst uden større ændringer. Den var gældende for resten af århundredet og adskilte sig først og fremmest fra forgængerer ved, at alle større europæiske byer nu var nævnt. Brugeren kunne herefter nogenlunde på egen hånd finde frem til, hvor langt lige netop hans brev skulle frankeres. Principperne var de samme.

Da de agende poster efter 1777 overgik til at blive drevet for Generalpostamtets regning, skete det foreløbig med midlertidige takster. Men i 1788 havde man fået udarbejdet en omfattende takstforordning med en gennemførelse af princippet om fragtbetaling efter mere eller mindre udviklede miletabler, og de gjaldt for både hovedruten og ruterne på Sjælland, Lolland-Falster, i Jylland og i hertugdømmerne.

For personer var fastsat en proportional takst, der uanset årstiden var på 20 danske skilling pr mil. Det betød faktisk en nedsættelse i forhold til tidligere. For de 61 mil mellem Hamborg og København blev udgiften 12 rigsdaler 4 mark og 4 skilling, og for turen mellem Haderslev og hovedstaden – 31 mil – resulterer regnestykket i 6 rigsdaler 2 mark og 12 skilling. Men det var ikke alt. Til vejledning for den rejsende var tilføjet en liste over de øvrige udgifter, som uundgåeligt løb på.

For det første var der indskrivningspenge på 4 skilling, og ville man have en kvittering, kostede det 4 skilling ekstra. Både ved rejsens begyndelse og dens slutning måtte man af med penge til litsenbroderen – drageren – som skulle bringe rejsegodset til og fra posten. Det kostede alt efter lokaliteten mellem 8 og 16 skilling, som man åbenbart var forpligtet til at betale, uanset om man selv kunne klare den smule felleis. Postillonen skulle have 8 skilling i drikkepenge ved alle de stationer, hvor man fik frisk befordring, en lidt mystisk bestemmelse, fordi det ikke umiddelbart fremgår, hvordan postillonen ved disse lejligheder gjorde sig særligt fortjent. Under særlige omstændigheder kunne de løse udgifter løbe yderligere op. Gik transporten om vinteren med isbåd, kostede det 2 rigsdaler ekstra på Storebælt og 1 rigsdaler i merpris ved Assens-Årøsund og mellem Sjælland og Falster. Og endelig var maksimumvægten for rejsegodset sat ned til 50 pund med overvægt at betale efter den sædvanlige pakketakst.

Mens personpriserne således var proportionale med afstanden, var den almindelige varetakst et mindre vidunder af en tabel, hvor fragten var relativt faldende i forhold til både stigende vægt og afstandens længde. Dette illustreres lettest med forordningens egne eksempler, her med beløbsangivelser i danske skilling.

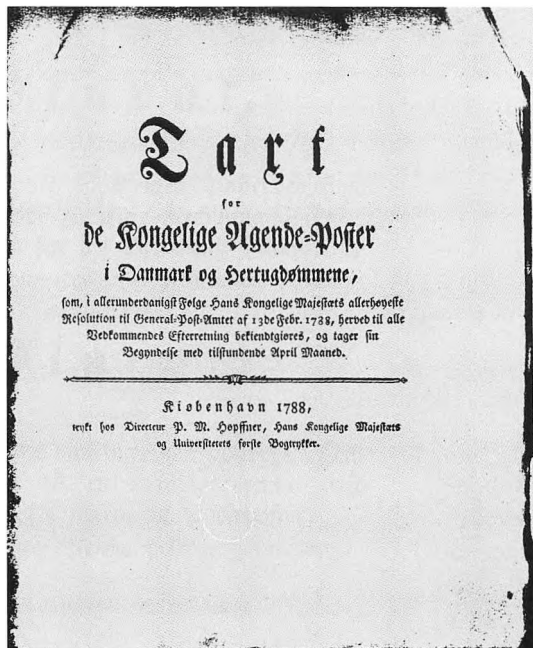
*Tabel 3: Varetakster efter 1788-forordningen*

Fra København til:		19 pund	100 pund
Roskilde	4 mil	14 sk	52 sk
Haderslev	31 mil	90 sk	352 sk
Hamborg	61 mil	190 sk	750 sk

Men ikke nok med det. Der var en særlig taksttabel for tryksager og viktualier, én for vildt, for værdisager, mønter og pengesedler. Altsammen såre vidtløftigt forklaret.

Der måtte nødvendigvis også bringes regler for breve, der hverken havde med pakker eller penge at gøre. Ganske vist hed det om almindelige breve, at de »enhøre egentligen alene til den ridende post«, men sine steder i hertugdømmerne *var* der kun agende poster, og da også ridende poster kunne trænge til aflastning, besluttedes det, at »blotte breve« godt måtte gå med agende post, men kun de steder, hvortil der ikke to gange ugentlig gik ridende. Portoene skulle svare til den gængse for almindelige breve, men regnskabet for disse forsendelser måtte holdes adskilt fra regnskabet for den agende post.

Hefstet med taksterne blev tykkere i 1788, da man 11 år efter overtagelsen af hovedruten fik udarbejdet et sæt regler, der kom til at gælde for alle de agende poster.



For brevene og de ridende posters vedkommende var der i 1771 sket den ændring, at de særlige bestemmelser om porto til og fra Haderslev blev ophævet. Fra nu af måtte der frit frankeres eller sættes i porto mellem alle hovedpostkontorerne. Fra 1795 kunne man endvidere helt efter forgodtbefindende vælge at sende breve med den agende post, hvis man ville det – portoen var den samme. Og endelig blev 1734-forordningen i 1801 afløst af en ny samlet brevtakst.

Der var arbejdet med de nye takster igennem flere år, og af forarbejderne kan man tydeligt se, hvad overvejelserne havde drejet sig om.<sup>3</sup> Her ligger der den ene miletabel efter den anden som vidnesbyrd om, at det nu var de reelle afstande, som skulle lægges til grund for brevportoen. Det bærende princip blev en sats på 4 skilling indtil de første ni mil, hvorefter der pr efterfølgende påbegyndte ni mil blev lagt 2 skilling på. Men kun til en vis grænse. Var man fortsat efter dette princip, ville posten på visse distancer være steget for meget i forhold til det, man var vant til. Centralt stod som altid forsendelsesomkostningerne til Hamborg.

Portoen for et enkelt brev fra København til Hamborg havde i mange mænds minde – faktisk siden 1653 – været 12 skilling, men afstanden var 61 mil, og en gennemførelse af ovennævnte princip ville have resulteret i en forhøjelse til 16 skilling. Det var uaccep-

tabelt, så tabellen fik netop fra og med intervallet 54-63 mil et nedslag på 2 skilling, således at det endte med 14 skilling for enkelte breve mellem den gamle hovedrutes endepunkter.

I virkeligheden medførte afstandsprincippet, hvad man kunne kalde en ændret byrdefordeling mellem de hidtil relativt lave takster på Hamborgruten og taksterne for de længere afstande på andre ruter, som hidtil havde været forholdsvis højere. Kort sagt, der skulle nu være øget retfærdighed i portoberegningen med samme udgift for samme afstand, som det kan aflæses af tabellen over udvalgte portobeløb før og efter takstændringen.

*Tabel 4: Portosatser 1734 og 1801*

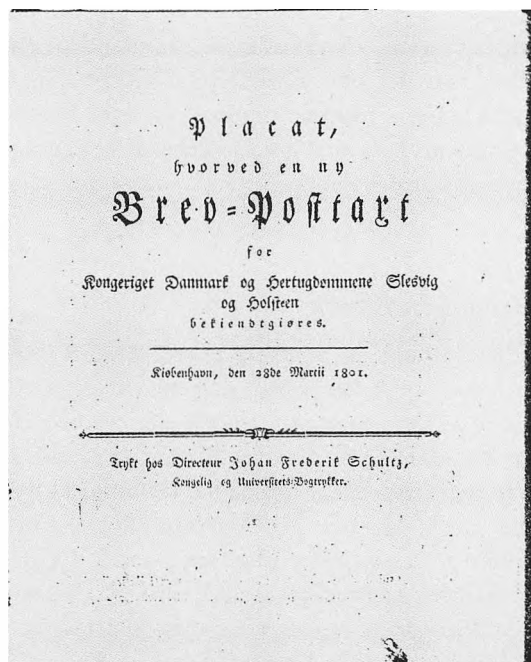
Fra København til:	1734	1801
Roskilde	4 sk	4 sk
Odense	8 sk	8 sk
Haderslev	8 sk	10 sk
Flensborg	10 sk	12 sk
Hamborg	12 sk	14 sk
Århus	14 sk	14 sk
Randers	16 sk	14 sk
Aalborg	18 sk	16 sk

Som det ses, var der uændrede satser på de korte og mellemlange strækninger – både til Odense og til Århus. Men herefter var der en moderat stigning for breve til Haderslev og sydefter, mens omvendt portoen til Nordjylland faldt. Ikke alene kunne man fremhæve, at taksten nu var mere rimelig, men selv om reformen ikke havde tilsigtet nogen væsentlig provenuforøgelse, så var den dog ikke indtægtsneutral. Man sagde siden, at ved denne nye takst havde Postkassen »vundet over 4000 rigsdaler årlig i større indtægt«. <sup>4</sup> Det afspejler jo nok Hamborgrutens fortsatte betydning.

Posttaksten af 1801 blev udgivet efter alle kunstens regler med en stor tabel med miletal og portobeløb for alle 82 hovedpostkontorer i Danmark, Slesvig, Holsten samt Hamborg og Lübeck. I den danske udgave kunne man endvidere for hver enkelt af de 40 danske postkontorer finde en tabel, som angav brevportoen til alle de 81 andre i og umiddelbart udenfor disse kongens riger og lande.

Mileberegningerne svarede ikke nødvendigvis til den vej, posten fulgte. Her gjaldt princippet om at rette portoen ind efter »de korteste bestandige postveje«, hvilket betød, at den korteste, al-

Forsiden til 1801-taksten, der for brevenes vedkommende gav fyldig besked med miletaller og portobeløb til et stærkt øget antal lokaliteter.



mindeligt benyttede rute blev lagt til grund for beregningen, uanset at posten måske af praktiske grunde lige så tit fulgte en længere. Det blev altså ikke muligt at spekulere i at benytte særligt gunstige tidspunkter, hvor posten gik en kortere vej.

Man kunne endvidere fortsat frit frankere for hele strækningen, afsende ufrankeret mod forventet modtagerbetaling og fremsende delvist frankeret fra hovedpostkontor til hovedpostkontor. Benyttedes den sidste mulighed, opstod der et problem, fordi miletal og porto jo ikke var proportionale. Det kan illustreres med det eksempel, Generalpostamtet selv anførte: Et brev til Aalborg fra København kostede 16 skilling ifølge den nye takst. Frankerede man kun til Haderslev, skulle afsenderen betale 10 skilling. Men for stykket fra Haderslev til Aalborg viste tabellen en porto på yderligere 10 skilling, og det var ikke meningen, at modtageren skulle betale mere end 6. Derfor skulle der ved sådanne delvise frankeringer omhyggeligt på brevet noteres »Franco ...« eller »Betalt til ...«.

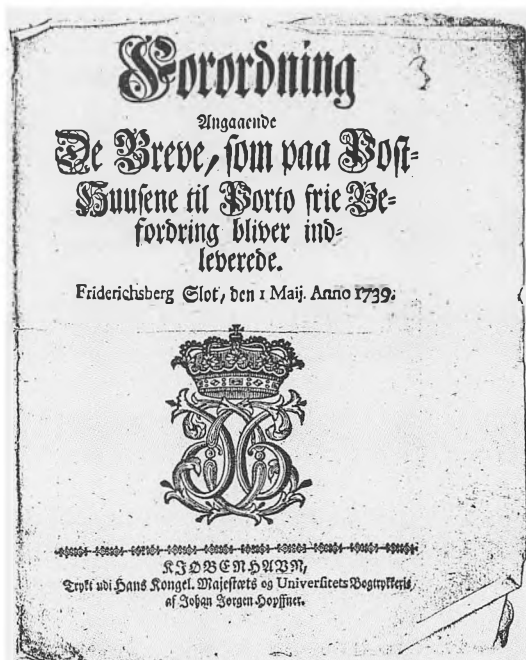
Selv om antallet af hovedpostkontorer mere end fordobledes mellem 1734 og 1801, var der selvsålgelig en meget stor del af befolkningen, som ikke nød godt af at bo i umiddelbar nærhed af et sådant. Var postgangen i området organiseret med et autoriseret bipostkontor, skulle der naturligvis betales et portotillæg for at

komme til eller fra hovedsystemet. Og var der hverken det ene eller det andet i nærheden, måtte man klare sig på anden vis, – eller, som det blev formuleret i Generalpostamtet: man måtte »selv besørge brevene derhen«, hvorfra Postvæsenet kunne tage sig af dem. Selv med inddragelse af strækningerne til bipostkontorerne var det danske rutenet endnu særdeles grovmasket.

## Brug og misbrug

I betragtning af, at hvert eneste brev i 1700-tallet blev ført i protokol og på karte, kan man undre sig over, at det er umuligt for en eftertid præcist at sige noget om brevenes antal og, hvem det var, der skrev til hvem. Karter og protokoller var at betragte som regnskabsbilag, og når det økonomiske mellemværende mellem en postmester og Generalpostkassen var endeligt afgjort, kunne den slags bilag roligt smides væk. Og det blev de. Men det er unægtelig ærgerligt, at ikke bare en passende stikprøve af denne fuldstændige registrering af brevstrømmen er bevaret.

Det siger imidlertid sig selv, at en stor del af befolkningen af økonomiske grunde har været særdeles tilbageholdende med at sende breve – for så vidt det overhovedet har ligget for at kunne eller ville sætte pennen til papiret. For dyrt var det, hvad man



*At private forgreb sig på Postens eneret til brevbefordring var galt nok. Være endnu var embedsmændenes misbrug af den gratis befordring af tjenestebreve. Reglerne måtte gentagne gange indskræpes.*

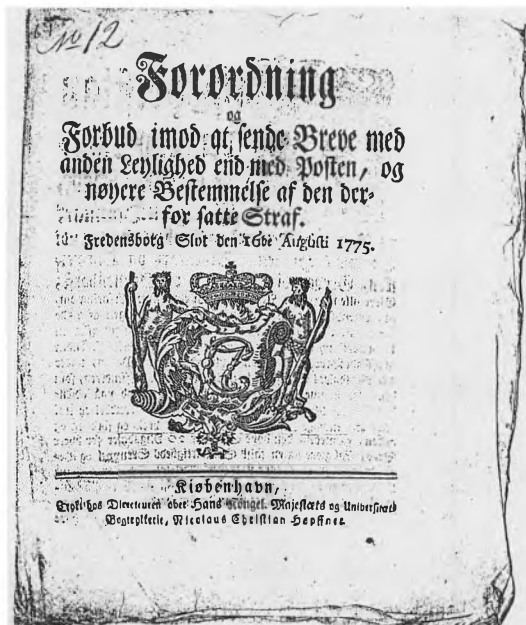
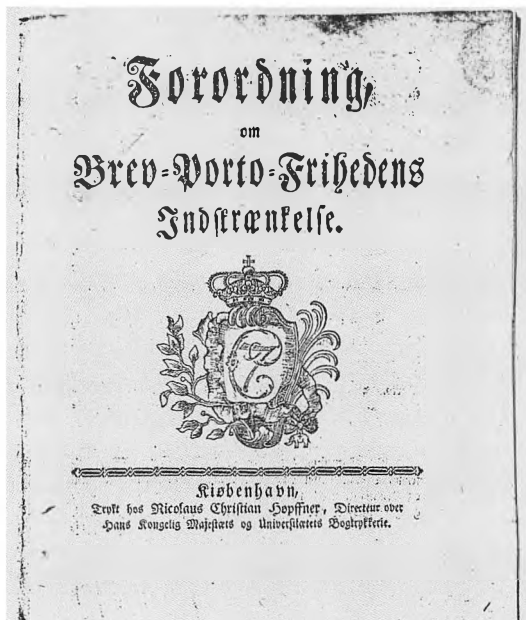
kan se, hvis man sætter portoen i relation til en lav pengeløn. En arbejdsmands dagløn i København lå i første halvdel af 1700-tallet typisk på 16 skilling, mens den i anden halvdel kunne være 20-24 skilling.<sup>5</sup> I 1734 ville omkostningen for et brev fra hovedstaden til f.eks. Randers altså svare til en sådan dagløn, mens arbejdsmanden dog i århundredets sidste årtier ved en enkelt dags indtjening kunne finansiere både et til Odense og et til Århus. De almindelige forbrugerpriser og lønninger steg perioden igennem moderat, hvad portoen altså ikke gjorde. Relativt set blev det således billigere at bruge Posten. Men i absolut forstand var det stadig dyrt i forhold til beskedne indtægter og mere elementære forbrugsgoder.

Til gengæld er der heller ingen tvivl om, hvilke grupper, der i første række var Postvæsenets kunder. Det var for en stor del handelskorrespondance og embedsskrivelser, hvortil kommer egentlige privatbreve i et ikke nærmere angiveligt omfang. Kundekredsen gav sig til kende, når der var problemer af en eller anden art. Det mest plagsomme af disse vedrørte embedsmændene og deres misbrug af fribrevsprincippet.<sup>6</sup>

Eftersom egentlig tjenstlig korrespondance var portofri, var det naturligvis umådeligt fristende embedsmand og embedsmand imellem at hjælpe hinanden ved at indlægge og besørge private breve, når lejlighed bød sig. Det kunne også være noget, som mere underordnet personale fandt ud af. De mange gentagne forbud herimod taler deres tydelige sprog.

I 1714 indskærpedes det postmestrene, at de kunne værge sig imod den slags ulovligheder ved, når mistanke opstod, at åbne brevet – selvfølgelig kun, hvis modtageren var til stede. I 1733 forsøgte man sig med en forordning, hvorefter der skulle føres særlige lister over tjenestbreve, der også skulle følges af en attest for, at dette virkelig var, hvad det gav sig ud for at være. Denne bestemmelse gjaldt naturligvis ikke for kongelige og for ministre, der havde uindskrænket portofrihed. Det varede ikke længere end til 1739, før en ny forordning om samme problem så dagens lys. Folk undså sig nemlig ikke for at skrive attester for breve, som aldeles ikke var berettigede til fri besørgelse.

En af vanskelighederne ved at få disse regler overholdt lå i, at flere og flere på en eller anden måde havde fået hel eller delvis portofrihed – det kostede jo ikke på kort sigt kongen noget særligt at belønne mere eller mindre fortjente personer med den slags. Blandt Struensees oprydningsinitiativer i 1771 var en betydelig indskrænkning af portofriheden. Naturligvis gik kongehuset såvel som central- og lokaladministrationens breve fortsat fri, men for fremtiden skulle skriftlige henvendelser *til* kongen etc. frankeres.



Endvidere mistede en række hofembedsmænd og institutioner ved denne lejlighed deres ellers så velerhvervede rettighed. Postintraderne i Sorø har med garanti fået et gevaldigt opsving fra det ene år til det andet, eftersom Sorø Akademi hørte til de nu forhenværende privilegerede i lighed med Vajsenhuset, Frederiks Hospital m.fl. Resultatet af denne aktion blev da også en mærkbar forøgelse af det samlede provenu lige netop på denne tid, så de uautoriserede fribreve må have været ganske mange – se side 166.

Samtidig blev det også påbudt at påtegne med ordene »Sager kgl. Tjeneste angaaende«, og postmestrenes beføjelser til at efterkontrollere blev udvidet. En bøde på 10 rigsdaler var prisen for en førstegangsforsæelse. Den embedsmand, der fremturede, truedes med både suspension og afsked.

Denne indskrænkning af portofriheden hørte til de af Struensees reformer, som fik lov at blive stående, og nye forsøg på at skaffe sig dette privilegium blev normalt afslået. I et enkelt tilfælde benyttede man en anden løsning. Tallotteriet, som skulle udsende trækningslister etc., fik i 1773 portofrihed, men måtte til gengæld betale 1500 rigsdaler årligt til Generalpostkassen. En sådan ordning kan vel med et moderne begreb karakteriseres som en slags mængderabat.

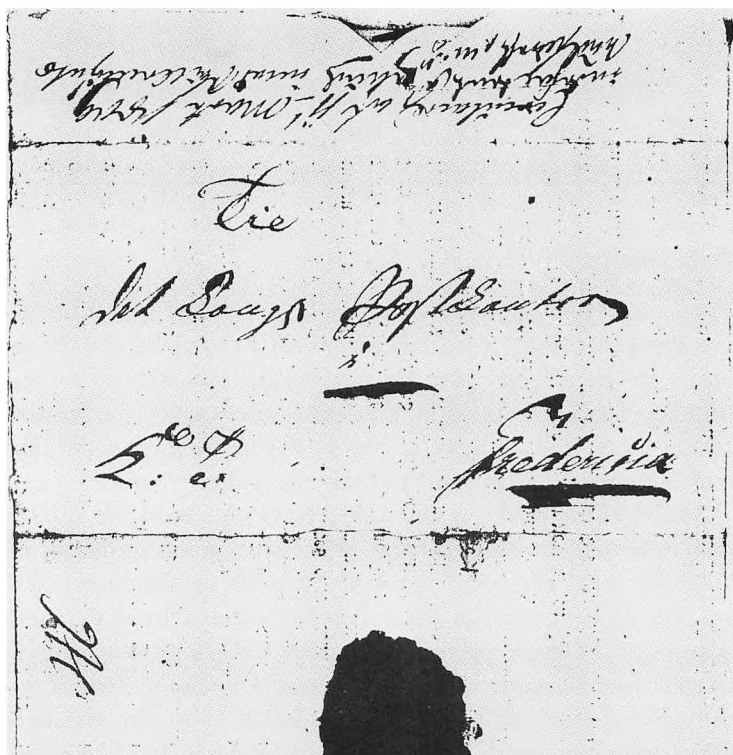
For fuldstændighedens skyld bør det bemærkes, at man fuldt ud var klar over, at postvæsenets eneret ikke blev overholdt, selv

*Til venstre Struensees forordning fra 1771 om indskrænkning af portofriheden og til højre den almindelige indskærpelse af eneretten med tilhørende straffebestemmelser fire år senere.*



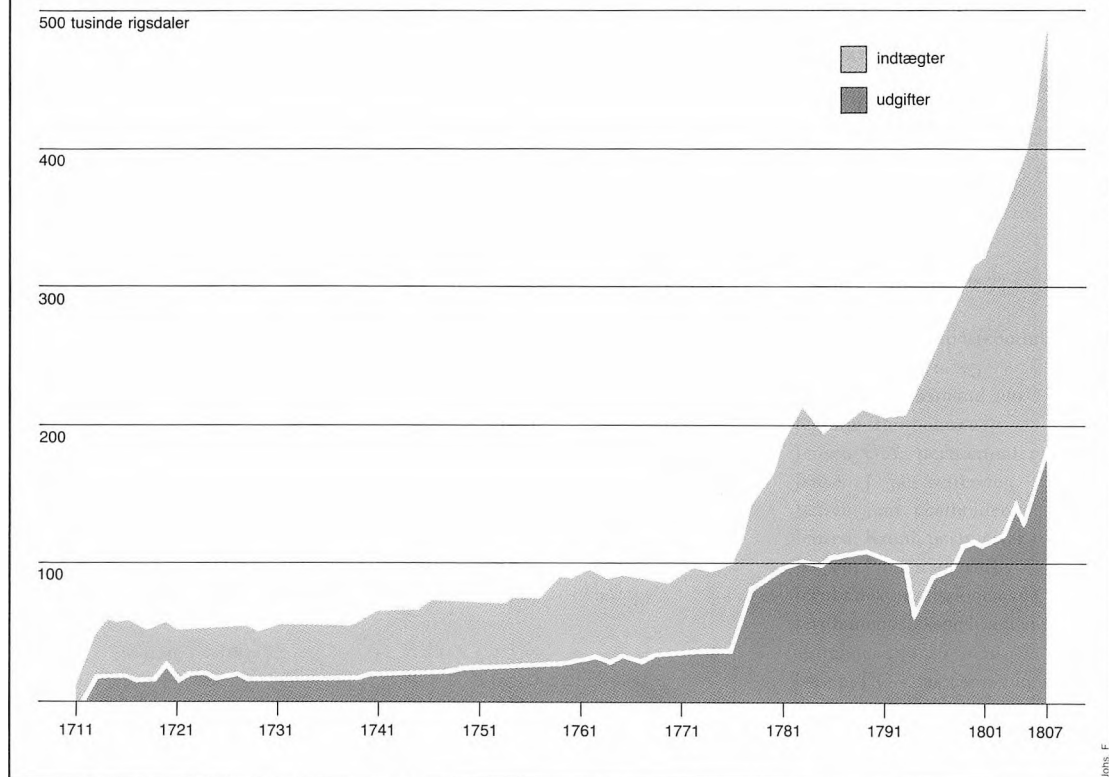
om den naturligvis kun kunne gøres gældende, hvor der var et postvæsen. Det betød bl.a., at diskussionen kunne komme til at dreje sig om biruter og deres omgivelser. Tidligt i århundredet blev det forbudt en række præster og proprietærer på Bogenseegnen at sende deres eget bud til Odense efter post, for de havde værsgo' at benytte den autoriserede bipost. Men senere vandt grev Ahlefeldt en delvis sejr, da han ikke mente at kunne nøjes med én ugentlig post til Langeland. Man kunne ikke rigtig forbyde ham en privat, supplerende budordning til Nyborg.<sup>7</sup>

Den helt ulovlige brevbesørgelse på kryds og tværs landet over foregik naturligvis fortsat, trods de strenge bødestemmelser i 1694-forordningen. En ganske interessant argumentation omkring bødernes nedsættelse i 1775 siger noget om, hvad man her var oppe imod. Straffen for ulovlig brevbefordring havde været helt oppe på 20 rigsdaler for hvert brev, og den blev nu nedsat til kun en tiendedel, nemlig to rigsdaler. Begrundelsen var, at folk simpelthen ikke kunne få sig til at anmelde den slags, når sanktionen var så hård. Eller sagt på en anden måde. En så lille ting som at befordre et brev, havde folk meget svært ved at opfatte som en alvorlig forbrydelse. Man kan som altid langt fra regne med fuld- stændig overensstemmelse mellem retsbevidsthed og lovgivning.



Også cirkulærer blev sendt som brev. Her ses den udfoldede skrivelse med udskrift til det kongl. Postkontor i Fredericia og korrekt mærket »K. T.«, kongelig tjeneste. Den trykte tekst er »slået igennem« papiret.

## Postvæsenets indtægter og udgifter 1711-1807

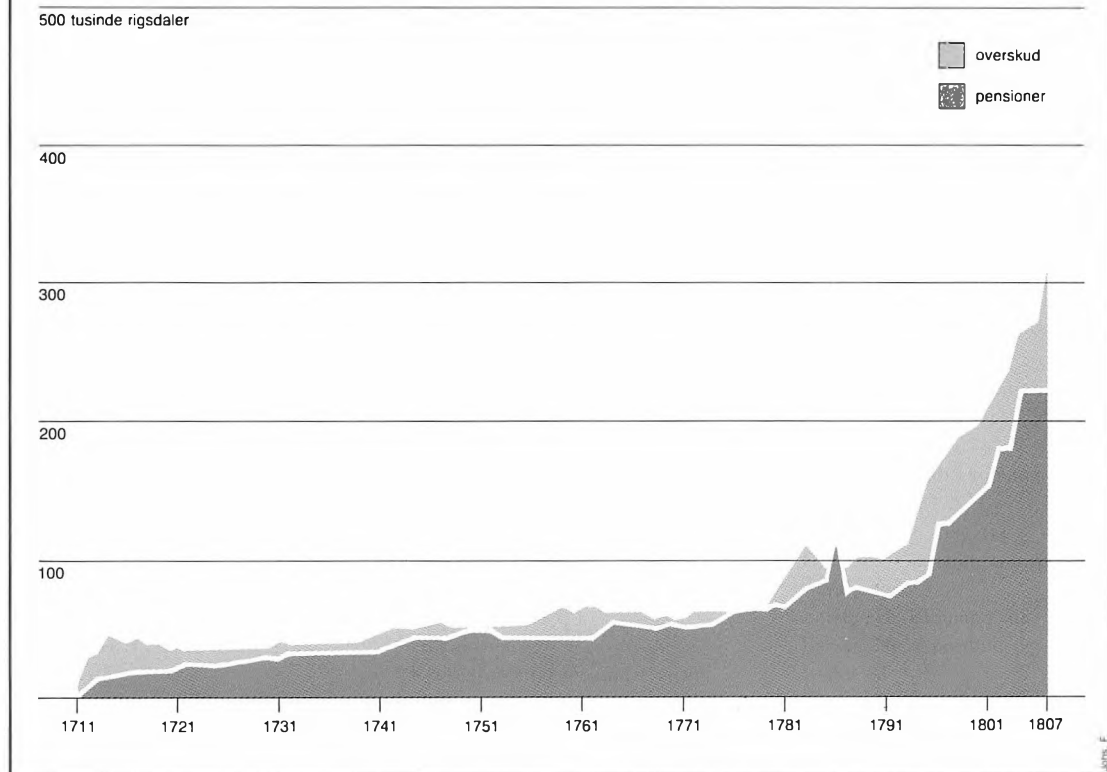


### *Provenuet*

Trods alle brud på eneretten og trods misbrug af portofriheden var Postvæsenet dog i 700-tallet igennem en særdeles god forretning. År efter år blev der, når udgifter til løn og transport var fratrukket, et pænt overskud. Frederik 4. fik til fulde sine forventninger om et godt udbytte af postregaleet indfriet, og heller ikke hans efterfølgere fik grund til at føle sig skuffet.<sup>8</sup>

Mens portotaksterne, som tidligere berørt, stort set forblev uændrede århundredet igennem, steg Postvæsenets indtægter på langt sigt temmelig jævnt og roligt. Alt andet lige kan dette aflæses som et øget brug af dette væsens tjenester, hvad der også svarer godt til den hyppigere trafik på de forskellige ruter, udbygningen med postgang på flere strækninger og oprettelsen af adskillige nye postkontorer. Der skete ikke de store omvæltninger århundredet igennem, men udviklingen stod absolut ikke stille.

## Postvæsenets overskud og udbetalte pensioner 1711-1807



På den grafiske fremstilling overfor ses de pludselige spring, da de agende poster kom ind i regnskabet. Det betød markant stigende omkostninger, men kun ganske forbigående en mindskelse af overskuddet. Efter en indkøringsperiode blev der snart balance i regnskabet for pakkeposten, og i slutningen af århundredet karakteriseredes også denne del af virksomheden som en indbringende forretning. De summariske regnskabstal tillader ikke mere detaljerede analyser, men at den danske økonomi florerede i slutningen af 1700-tallet, kan også aflæses af postintradernes himmelflugt. I 1790'erne fik man endda nedbragt omkostningerne på et tidspunkt, da indtægterne fortsat steg. Det danske Postvæsen var i 1700-tallet at ligne ved en pengetank, der voksede sig større og større i takt med gunstige konjunkturer uden selv at undergå de store ændringer. Men pengene blev også brugt, som det vil fremgå af det følgende kapitel.

No. 1798 4de Aargang No. 24  
København Kongelig  
Adresse-Contoires & Estereffninger.  
Udgives ugentlig 4 gange.  
Mandagen den 29 Januarii.

En Kønig af Slesvig-Holstenen...  
Den 17de Decbr. 1798.  
Kongelig Breve til de i Slesvig-Holstenen...  
Den 17de Decbr. 1798.

No. 1701. No. 12.  
De med Posten privilegerede  
Kjøbenhavn Posten i Kjøbenhavn.  
Fredagen, den 1ste Februar.  
Den 1ste Februar 1798.

No. 223  
Sonnets  
Kjøbenhavn den 29. Decbr.  
1782  
Kjøbenhavn  
Den 29de Decbr. 1782.

1782  
Kjøbenhavn  
Den 29de Decbr. 1782.  
Kjøbenhavn  
Den 29de Decbr. 1782.

Den 1ste Decbr. 1798.  
Kjøbenhavn  
Den 1ste Decbr. 1798.

168  
4de Aargang.  
Kjøbenhavn  
1777.  
No. 77.  
Fredags d. 3 October.

Mar 1780.  
Mandagen den 1ste Febr.  
Kjøbenhavn  
1780.  
No. 74.  
11 Septbr.

Den 1ste Decbr. 1798.  
Kjøbenhavn  
Den 1ste Decbr. 1798.

Den 1ste Decbr. 1798.  
Kjøbenhavn  
Den 1ste Decbr. 1798.

# Avisen i 1700-tallet

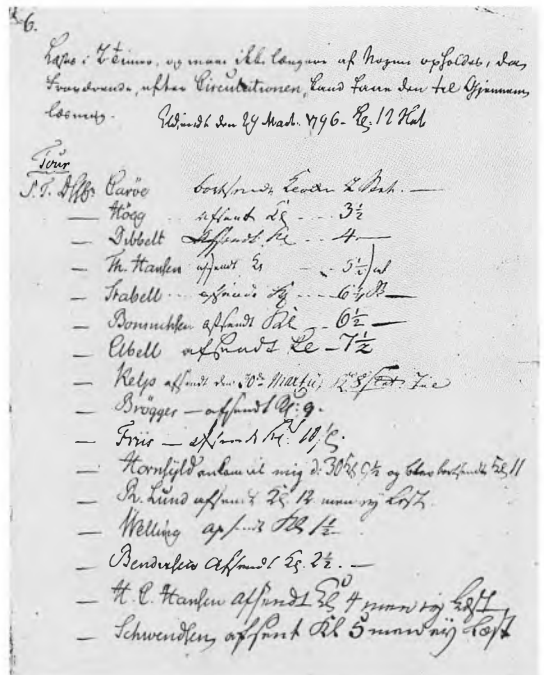
Århundredet igennem blev aviser spredt i stadigt stigende tal. Om Berlingerens forgænger er angivet, at der i 1722 fandtes 260 abonnenter udenfor København, et tal der i 1744 var øget til 800, og i 1772 sendtes bogtrykker Berlings avis til i alt 2.330 modtagere rundt om i de to kongeriger. I slutningen af århundredet gik det stærkere end nogensinde. En bevaret poststatistik fortæller om 4.572 avisabonnenter og 982 holdere af tidsskrifter i 1796 og ikke færre end henholdsvis 8.207 og 2.292 i 1812 – stadig kun, hvad der gik med posten til modtagere udenfor København både i Danmark og Norge. Det er ikke sært, at man har vurderet den stigende udbredelse af de trykte aviser og tidsskrifter som værende af enorm betydning for fremkomsten af en offentlig opinion i moderne forstand. Ikke mindst, fordi man trods det, der med nutidsøjne ser ud som lave oplagstal, må regne med relativt langt flere læsere pr. publikation end i vore dage, hvor eksempelvis et eksemplar af den udbredte frokostpresses produkter ofte kun bladres igennem af en enkelt person.

Nyhedsformidlingen i 1700-tallet må af endnu en grund ikke undervurderes. Nævnt er – side 129 – de håndskrevne aviser, der systematisk frem til 1755 blev udsendt fra København til postmesterabonnenter andre steder. Og intet forhindrede en fortsættelse af den slags initiativer, som illustrationen øverst til højre er et bevis for.

Fra Randers er bevaret en lille stabel håndskrevne aviser, som fortæller om en nyhedsformidling, der ikke var uafhængig af den trykte presse, men som må betragtes som en art udvidelse og forlængelse, der bragte nyheder frem til endnu flere, end man skulle tro ved at betragte oplagstal for Kiøbenhavnske Tidender, Kiøbenhavns Adresse-Contoires Efterretninger eller Kiøbenhavns Aften-Post.

Det viste omslag er påskrevet en bestemmelse om, at avisen »læses i 2 timer, og må ikke længere af nogen opholdes, da fraværende, efter circulationen, kan få den til gennemlæsning«, og udsendelsen skete den 29. marts 1796 klokken 12 slet. Herefter følger på forsiden og på næste side rækken af »abonnenter«, i alt 26, hvoraf nogle pløjede sig igennem avisen på et kvarter, mens andre ikke nåede at få den læst.

Omslaget rummer otte siders håndskreven tekst i et lidt mindre format på papir med et andet vandmærke, og til allersidst ses dateringen København den 26. marts 1796. Teknikken har altså været den, at en »københavnnerkorrespondent« har stået for nyhedsformidlingen, der i brevform er gået med posten til Randers, hvor brevet indsat i det



viste omslag har cirkuleret. Nyhedernes art svarer godt til de trykte avisers. Der er udnævnelser som f.eks. denne: »Auditeur Sames ved Kongens Regiment er befordret til Postmester i Pinneberg, og benaadet med Krigsraads Karacteer; i hans Sted er Candidatus juris Bøeck beskikket til Auditeur«. Ikke ophidsende, men måske nyttigt for en og anden at vide. Et rejsfererat handler om toldkontrollør Hviid i Aalborg, som var tiltalt for at have hjulpet et par købmænd med at udsugle korn, og det kan jo godt have interesseret i Randers. Society-nyt fra de øverste kredse forelå med beretningen om den hollandske gesandt, der spillede kort på Amalienborg. Pludselig sygdom tvang ham til at forlade spillebordet, og i det tilstødende gemak segnedes han om, hvorved den engelske chargé d'affaires frue blev så konsterneret, at hun ligeledes besvime. Fortællingen om disse oprivende begivenheder fulgtes dog af en beroligende meddelelse om, at gesandten nu var restitueret.

Som man ser, var der ikke ligefrem tale om dydbeborende journalistik, men det har man næppe heller forventet. Afsluttende må dog nævnes endnu et moment. Den håndskrevne nyhedsmeddelelse var ikke underkastet den trykte presses censurregler. Så man kan ikke afvise, at der af og til slap mere med på denne vis end i De berlingske Blade.

# Designation

Durch Pensionierung seiner Majestät Kaiserlichen  
 Allergnädigsten Hof- und Staatsraths, als post-  
 Cassen Pensioner, und Reichsraths, so  
 in der Kaiserlichen Hof- und Staatskanzlei  
 am 17. Dec. 1750.

	Pensionisten	Woher in der Kaiserlichen Hof- und Staatskanzlei erhalten
1.	Sal. Einl. Procurator des Hof- Medicant Hr. Joh. Nicolaus Reiche	Herr v. Starbuck
2.	Herr v. Simeon - Raad v. v. v. v. egge - - - - -	Herr v. Muelendring
3.	Herr v. v. v. v. v. v. v. v. Barthel - - - - -	Herr v. Altona
4.	Herr v. v. v. v. v. v. v. v. Bürhard v. v. v. v. v. v. v. Jans v. v. v. v. v. v. v. v.	Herr v. v. v. v. v. v. v. v. Herr v. v. v. v. v. v. v. v.
5.	Herr v. v. v. v. v. v. v. v. Altenborg - - - - -	Herr v. Hamburg
6.	Herr v. v. v. v. v. v. v. v. mels v. v. v. v. v. v. v.	Herr v. v. v. v. v. v. v. v.
7.	Baron Winterfelds v. v. v. v. v.	Herr v. v. v. v. v. v. v.
8.	Herr v. v. v. v. v. v. v. v. Commissaire Daniel Lape	Herr v. v. v. v. v. v. v.
9.	Herr v. v. v. v. v. v. v. v. von Mengersheim - - - - -	Herr v. v. v. v. v. v. v.
10.	Herr v. v. v. v. v. v. v. v. v. v. v. v. v. v. v. v.	Herr v. v. v. v. v. v. v. v.

# Mission, pension og porcelæn

I første kapitel skildredes Frederik 4.s overtagelse af det indtægts-givende postvæsen og den påtænkte fordeling af overskuddet med den ene halvdel til løbende pensionsudbetalinger og den anden halvdel placeret i en fond, der skulle låne ud mod sikkerhed til fem procents årlig rente. Efter lidt begyndervanskeligheder var der penge nok i kassen til, at der kunne udbetales pensioner til officersenker, aftakkede gardere etc. Endvidere blev der sendt 2000 rigsdaler til de i 1705 udsendte missionærer i Tranquebar, hvor disse penge faldt som manna fra himlen og i den følgende tid nedkaldte dybtfølte velsignelser over ikke blot den fromme konges, men også over den ikke mindre fromme kronprins' hoveder. Og således fortsat år efter år.<sup>9</sup> Men med fonden kom det til at gå anderledes. Pengene blev nok udlånt, men ikke på noget, der på nogen måde kan karakteriseres som sikre vilkår. Kongen selv blev nemlig Postkassens største debitor.

## *Frederik 4.s postkasselån*

På sin vis ville det have været svært at forestille sig, at det kunne være gået anderledes. Landet var i krig, og regeringen fattedes penge. Allerede i august 1712 truede arbejderne på Holmen med at standse virksomheden på grund af manglende løn, og så hentedes de første 11.000 rigsdaler fra Postkassen. Flådens behov skulle tilgodeses, og pensionisterne måtte vente en omgang. Pensionsbetalingerne kom siden i gang, men statens pengetrang mindskedes ikke i den følgende tid. Hvad der blev til overs i Postkassen, blev befalet afleveret, men det skete naturligvis i form af lån, som blev lagt i faste rammer i oktober 1713. Der skulle ske en forrentning med de stipulerede fem procent pro anno, og som sikkerhed fik Generalpostamtet udleveret kongelige obligationer. Det blev til mange, for løbende rentebetalinger kunne der ikke blive tale om, så med rente og rentes rente voksede stabelen af denne slags værdipapirer.

Da freden var sluttet i 1720, kunne man have troet, at tiden ville have været inde til en eller anden form for gældssanering. Men nu havde kongen et nyt og i enhver henseende agtværdigt formål, nemlig oprettelsen af et Vajsenhus – der var blevet en del

*Designation, en fortegnelse over pensionister, der nød godt af postkassepenge i 1720. Listen indledes med den afdøde enkedronnings hofpræst, med fru gehejmerådinde Vieregge og amtmand Carlowitz. På de følgende sider følger mere ydmyge pensionsmodtagere.*

Tabel 5: Uddrag af den danske Generalpostkasses indtægt og udgift 1735 (Rigsdaler. Skillingsbeløb er udeladt).

Indtægt	
1. Restancer	2.008
2. Kapital i afgangne kasserer A. Hansens hus	1.605
3. Beholdningen	4.374
4. Postintraderne	53.604
5. Norske forskudte franco og porto penge	1.049
6. Gazetpenge	252
7. Rekognitioner	909
8. Rente af den til H.K.M. allerunderd. forstrakte kapital	9.904
9. Samt i afslag på kapitalen	28.910
10. Ekstra indtægter	96
11. Strafbøder og antegnelsespenge	<u>439</u>
	103.153
Udgift	
1. Gager, salærer, postridt og transporter	17.270
2. I det kongelige Zahlkammer leveret	38.814
3. Missionskollegiet	2.100
4. Vajsenhuset	2.000
5. Pensionisterne	34.303
6. Ekstra udgifter	209
7. Restancer	2.578
8. Kapital i afgangne kasserer A. Hansens hus	1.605
9. Beholdningen	<u>4.270</u>
	103.153

flere forældreløse at tage hånd om efter en årrækkes krigshandlinger. De penge, der efter fundatsen skulle være gået til fonden, blev i stedet benyttet til denne institution, som også fik en årlig tildeeling af pensionsmidler, hvad altsammen godt kunne siges at være i samklang med fundatsens ånd, men så absolut ikke med dens bogstav.

Da Frederik 4. døde i 1730, stod direktørerne med stablen af kongelige obligationer, som præsenteredes efterfølgeren, Christian 6, til konfirmation – bekræftelse. Men den nye konge følte nok trang til at vedgå arv, men så absolut ikke gæld. Han benyttede lejligheden til nogle kraftige formuleringer om sin ret til Postvæsenet som et arveligt regale, som hans forgænger dog ikke sådan kunne disponere over i *hans* regeringstid. Christian 6 skulle nok selv bestemme over postintradernes anvendelse og følte ingen



trang til at blive stillet til regnskab for en fond, hvis størrelse ved faderens død kunne gøres op til det anselige beløb af 297.300 rigsdaler – eventuelt mindre, hvis man trækker den store tildeling på 60.000 til Vajsenhuset fra.

Der blev ikke bare slået en streg over gælden. Dertil var respekten for formalia omkring regnskaber for stor. Men de følgende års regnskabsopstillinger fik et besynderligt udseende som et resultat af en noget uortodoks bogføring. Man kan blot se på indtægts- og udgiftsopgørelsen for 1735.<sup>10</sup>

Regnskabsopstillingen giver anledning til flere iagttagelser, men det i denne sammenhæng mest interessante er indtægternes punkt 8. og 9. sammenholdt med udgifternes punkt 2. Der blev på det nydeligste indtægtsført en rentebetaling og et afdrag på den udlånte kapital, men til gengæld også udgiftsført et beløb af fuldstændig samme størrelse, der siges at være blevet afleveret i Zahlkammeret, kongens centrale kasse. Både ind- og udgående beløb var det rene papir. Over en årrække bogførtes disse fantasirenter og fiktive afdrag, men det hele blev rigtignok med det samme afleveret igen. Om der i Zahlkasseregnskaberne var opført en gældspost, der i takt hermed blev nedskrevet, er ikke undersøgt, men det skulle ikke undre. Kongen valgte altså så at sige at inddrage Generalpostamtets obligationsformue ved over en årrække at nedskrive sin egen, eller rettere faderens gæld til samme institution med påløbne renter og det hele.

Regnskabsopstillingen fra 1735 har tillige poster, der afspejler helt anderledes håndfaste realiteter. Man kan se, at der blev arbejdet med en forholdsvis lille kassebeholdning på kun godt 4.000 rigsdaler. Der var udgiftsført et større restancebeløb end på indtægtssiden, så her gik det den gale vej. Og afdøde kasserer Arild Hansen med kasse manglen havde dog efterladt et hus, som man havde penge stående i – i mangel af en rigtig status er dette beløb i denne enkle opstilling opført to gange.

Væsentligst blandt indtægterne er naturligvis punkterne 4-7, de egentlige indtægter til et samlet beløb af 55.814 rigsdaler – det er den indtægt, der også kan aflæses grafisk på side 166.

Udgiften var af samme størrelse, fordelt på 17.270 rigsdaler til driften og 34.303 til pensioner. De sidste udgjorde altså broderparten. Og så fik Missionskollegiet – nedsat 1714 – sit årlige tilskud i lighed med Vajsenhuset. Alt i alt blev det til 55.673 rigsdaler og enhver tanke om at sanke til huse i en fond var forsvundet. Det hele overskud anvendtes til løbende udbetalinger, heraf langt det meste til pensioner.

## *Pension af Postkassen*

Udbetalingerne til den første lange række af »pensionærer« kom i gang i 1713, og naturligvis rygtedes det hurtigt, at der her var en mulighed for at komme af med en ansøgning. Sådanne strømmede derfor ind, og i 1720 blev det indskærpet, at de *skulle* indsendes til postdirektørerne og ikke på nogen anden måde. Af og til blev åbenbart lidt atypiske ansøgere bøn hørt, for i 1734 understregedes det, at postkassepension foruden forhenværende embedsmænd kun kunne tildeles de personer, hvis mænd eller forældre havde stået i kongelig tjeneste, det være sig civil eller militær. Der udviklede sig selvfølgelig ret hurtigt visse vaner med hensyn til tildeling, som det vil ses af følgende eksempler hentet fra 1736.<sup>11</sup>

De gardere, som var blevet betænkt allerede i Frederik 4.s tid, blev stadig forsørget af postintraderne. Sådanne folk søgte ikke selv, dem blev der gjort noget for ved særdeles kongelig bevågenhed. Således havde Christian 6. bragt i erfaring, at nu var de aftaktede hestgardere Hinrich Öhlschlager og Hermann Dreymann afgået ved døden, så i Generalpostamtet indløb ordre om at deres to månedlige rigsdaler fremtidig skulle nydes af henholdsvis garder til hest, Peter Mitzig, og hovsmed Simon Wanger.

Også på anden vis kunne en person træde imellem den pensionstrængende og direktørerne i Generalpostamtet. Hofmarskal F.C. Gram henvendte sig om arbejdskusken ved Frederiksborg, Peder Storm, som formedelst alderdom og skrøbelighed nu ikke mere var tjenstdygtig. Den gamle, blinde staldkarl, Niels Børresen var netop død, og han havde haft 25 rigsdaler af Postkassen. Kunne de ikke overtages af Peder Storm? Nu var der ganske vist det forhold, at samme Peder Storm havde både kone og tre umyndige børn – *så* aflægs var han altså alligevel ikke – og derfor måtte der nok et tillæg til, så han kunne få en pension, som svarede til hans hidtidige løn på 40 rigsdaler. Hans Majestæt var ganske vist ikke helt på det rene med, hvordan dette kunne forliges med de allerede eksisterende pensionsforpligtelser – skrev Gram – men det ville direktørerne jo nok undersøge. Således efter kongelig befaling og med venlig hilsen.

Direktørerne havde prøvet sådant før, og de mødte med en prioriteret liste. Afdøde Niels Børresens pension gik *ikke* til Peder Storm. Der var en værdigere, d.v.s. fattigere kandidat højere på listen, og han løb af med den portion.

Ovenstående vedrørte den danske postkasse, men også midlerne fra den norske kunne komme på tale. Året før var kongens ugifte faster, prinsesse Sophia Hedevig, afgået ved døden, og da blev de norske postintrader anvendt til mere eller mindre midler-

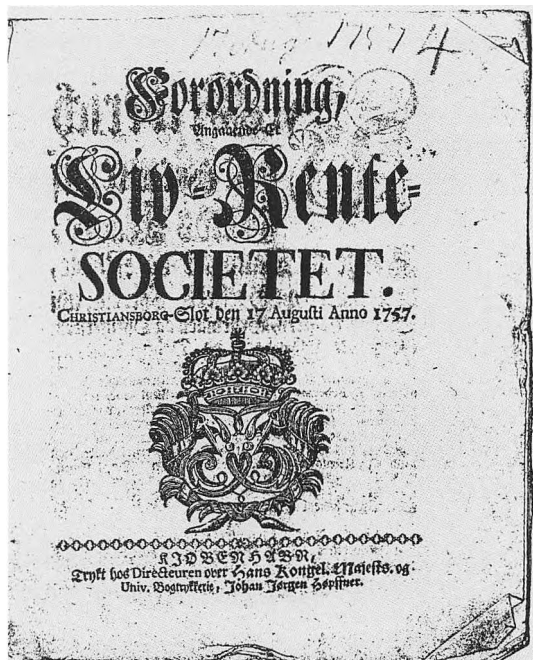
tidig forsørgelse af hele hendes efterladte hofstab. Allerede i 1736 kunne flere af disse forpligtelser afvikles. Prinsessens forhenværende kammerpige blev gift med en nyudnævnt landretssekretær i Oldenburg, og hans udnævnelse skete på den udtrykkelige betingelse, at hans kones pension skulle bortfalde. Sådan kunne man åbenbart på finurlig vis gifte sig til et embede. Om en tidligere »svejtser« -livvagt- kunne det på samme måde meddeles, at nu var han blevet portner til en årlig løn af 70 rigsdaler, så pensionen på 50 kunne ophøre. Og således også med den afdødes »staldburs« og hendes arbejdskarl – begge var nu kommet i Hans Kongelige Majestæts tjeneste.

Til gengæld blev der på denne måde ledige norske postkassemidler til eksempelvis den gamle skuespiller og teaterdirektør, Magnon de Montaigu – ham med Holbergkomedierne i Lille Grønnegade. Montaigu havde længe været lovet et pensionstillæg på 100 rigsdaler. Han var nu så gammel, at han burde sættes først i køen. Det blev han, og det var godt det samme. Montaigu havde kun i kort tid fornøjelse af de ekstra penge, eftersom han døde året efter.

Sluttelig møder man en gammel kending. Også postfolk kunne få pension, og i september 1736 var det »Os elskelig Justitsraad Christian Erlund«, som blev tildelt 150 rigsdaler af de norske postrevenueer.

De årlige pensionsudbetalinger steg stille og støt i takt med indtægterne – se side 167 – og i 1744 fordeltes pengene fra den danske postkasse til 647 personer, hvortil kom 95, der nød godt af den norske. Spændvidden var stor fra de 1000 rigsdaler, der gik til en hofmesterinde, til det beløb på 16 rigsdaler, som en forhenværende staldkarl måtte nøjes med. Samtidig blev der også gjort anstalter til, at de kommende pensionister selv skulle gøre en indsats. De mange underordnede kongelige betjente og arbejdsfolk fik i 1743 en ordning, hvorefter de hvert år indbetalte en rigsdaler og to mark til Postkassen, så kunne de, når alder og svækkelse gjorde dem uarbejdsdygtige, vente en pension på 50 rigsdaler – og deres enker 20 rigsdaler.

I 1745 blev det gjort til en forpligtelse for alle kongelige embedsmænd at melde sig i enkekasse. Den gamle fra landmilitæretaten helt tilbage fra 1707 var siden blevet tilgængelig for andre grupper, og der var også på dette tidspunkt oprettet en gejstlig enkekasse for Nørrejylland. Disse havde intet med Generalpostamtet at gøre, men kom til at virke som en aflastning. Nu kunne man forsøge at begrænse postpensionistkaren til dem, der *ikke* havde haft råd til at gøre tilstrækkelige indskud i sådanne enkekasser.



*Livrentesocietetet var et offentligt foretagende, som grundedes på denne forordning. Realiteterne blev dog endnu et eksempel på den tidstypiske sammenblanding af monarkens og Postens økonomi.*

Derimod fik Generalpostamtet administrationen af livrentesocietetene af 1747 og 1757. Disse foretagender bringer i nogen grad tanken hen på Klingenbergers opfindsomhed hundrede år tidligere – se P&Ts historie, bd. 1 side 240.<sup>12</sup> Efter 1747-ordningen kunne folk indbetale portioner à 100 rigsdaler, som så i resten af pågældendes levetid blev forrentet af Generalpostkassen. Alt efter alder var folk inddelt i fem klasser, og efterhånden som medlemmerne af hver enkelt klasse døde, voksede renten fra 4 til 12 procent pro anno, mens kapitalen i øvrigt gik i statskassen. Det blev med i alt 1000 portioner til 100.000 rigsdaler i 1747, og i 1757, da der blev udbudt 2400 portioner à 125 rigsdaler, løb det samlede provenu op i 210.000 rigsdaler. I sidstnævnte tilfælde kneb det dog med at få tegnet tilstrækkeligt, men heldigvis havde Postvæsenet stigende indtægter i disse år, så de manglende portioner tegnede medlemmer af kongehuset sig for, mens Postkassen fik lov til at betale for den kongelige deltagelse i dette livrenteprojekt med i alt 23.000 rigsdaler.

Der var andre specielle udgifter på denne tid. I forbindelse med overtagelsen af befordringsvæsenet i hertugdømmerne brugtes der penge på erstatninger til de vognmænd, hvis rettigheder blev gået for nær. Der blev investeret i gæstgivergårde og i munderinger til kuskene. Alt i alt løb dette op i næsten 39.000 rigsdaler.

Det betød, at de årlige udgifter til missionen, Vajsenhuset og pensionerne samt de ovennævnte ekstraordinære ydelser stort set lagde beslag på alle indtægter. Eller sagt på en anden måde: Generalpostkassen fik ikke lov til at anlægge nogen formue eller reservebeholdning. Dette fremgår også, hvis man over en årrække sammenligner overskud og pensionsudbetalinger. Der var tidspunkter, hvor de sidste var større end de første, og hvor det følgelig gik ud over den kassebeholdning, der ved årets slutning normalt ikke var af særligt imponerende størrelse. Der blev ved en enkelt lejlighed ligefrem brug for at låne.<sup>13</sup>

*Tabel 6: Uddrag af den danske Generalpostkasses indtægt og udgift 1765 (Rigsdaler. Skillingsbeløb er udeladt)*

Indtægter	
1. Beholdningen	25.893
2. Restancerne	8.994
3. Ubetalte pensioner	2.009
4. Postintraderne	85.329
5. Norske forskudte franco og portopenge	2.354
6. Rekognitioner og kontingenter	3.444
7. Af Partikulærkassen	559
8. Af Generalkrigsdirektoriet	400
9. Antegnelsespenge	191
10. Lånt i banken	7.000
11. Af Postmester Grill i Hamborg loco Cautioni	1.000
12. Ekstraindtægter	<u>559</u>
	137.735
Udgifter	
1. Gager, salærer, postridt og transporter	31.048
2. Missionskollegiet	2.125
3. Vajsenhuset	2.000
4. Pensionerne	55.448
5. Til den kongelige Zahlkasse	526
6. Fattiges penge	209
7. Antegnelsespenge	..
8. Til Danske Kancelli	7.539
9. Til Postmester Grill i Hamborg loco Cautioni	1.500
10. Ekstraudgifter	1.693
11. Restancerne	11.517
12. Beholdningen	<u>24.126</u>
	137.735

Regnskabsoversigten for 1765 illustrerer et midlertidigt lånebehov. De egentlige indtægter under punkterne 4-6 blev i alt til 91.128 rigsdaler, mens de ordinære udgifter til driften, missionen, Vajsenhuset og pensionerne løb op i 90.721. Men hertil kom så udgiften til Danske Kancelli, som havde med befordringen i her-tugdømmerne at gøre, og den udgift modsvarede af banklånet på de 7000 rigsdaler.

Generalpostkassens mangel på reservebeholdning er nok en væsentlig del af forklaringen på den udgiftsforsigtige politik, som århundredet igennem kendetegnede Generalpostamtet, og som heller ikke har undgået eftertidens opmærksomhed. Det er ofte nok omtalt, hvordan posthistorikeren Fr. Olsen ikke blev træt af at fremhæve, hvorledes Postvæsenet af skiftende regeringer blev betragtet som en forretning, der skulle give størst muligt overskud, mens hensynet til nytten af et godt ordnet postvæsen kun kom i anden række. Hertil er dog at sige, at posten *kom* frem. Forsinkelser hørte nok til dagens orden, men helt fundamentalt *var* der tale om en ordnet postgang. Blot var det fortsat et fastslået grundvilkår, at Posten var et kongeligt regale, som den enevældige monark kunne skalte og valte med efter forgodtbefindende. Og det gjorde han så, efterladende sine postdirektører med en forpligtelse både for driften af postvæsenet og forsørgelsen af pensionisterne. Set på den baggrund forstår man bedre den tradition for omkostningsbevidsthed eller – om man vil – påholdenhed, som var så karakteristisk for ledelsen af det danske postvæsen i 1700-tallet. Og så skulle det ikke undre, om en postdirektør af og til kunne føle sig lidt magtesløs overfor majestættens mulighed for arbitrære indgreb også i pensionsadministrationen.

Den enevældige konge kunne og ville blande sig i småting, hvad man også kan aflæse af praksis, som den formede sig i 1760'erne. Ved korrespondance med andre dele af centraladministrationen ordnedes pensioner for almindelige embedsmænd og deres efterladte. Som eksempel kan tjene en liste fra januar 1767, hvorefter en landmålingskonduktørs enke såvel som en toldkontrollørenke hver fik 100 rigsdaler. En byfogedenke i Kalundborg måtte nøjes med 30 rigsdaler, mens en tidligere toldforvalter til-deltes 50 rigsdaler. En forhenværende hofmesterinde toppede li-sten med 500 rigsdaler – og så boede hun endda på Vallø – mens en husmand i Måløv var kommet til skade ved skovarbejde i kongelig tjeneste, og som et plaster på såret modtog han 10 rigsdaler. Men ellers kunne der stadig komme breve fra overhofmarskallen, som f.eks. i 1765, da A.G. Moltke meddelte direktionen, at det havde behaget Hans Majestæt Kongen at tildele grev Chri-

stian v. Rantzaus enke 500 rigsdaler, så længe hun forblev i ugift stand.<sup>14</sup>

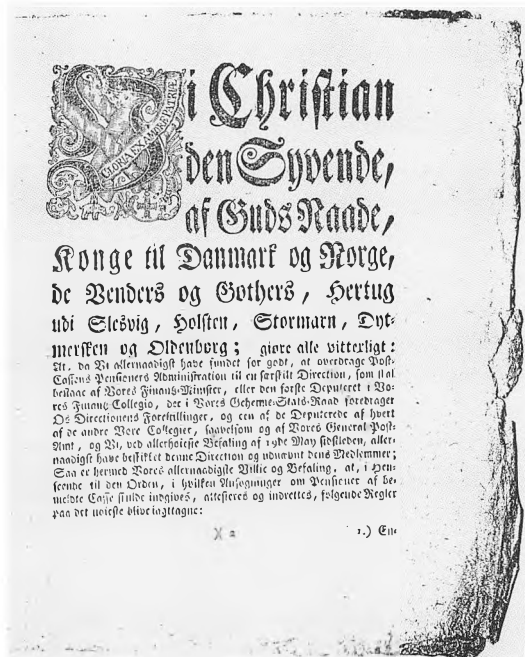
### *Postkassespensionsdirektionen af 1786*

Efter overtagelsen af de agende poster steg både indtægter og udgifter, og det administrative arbejde øgedes naturligvis i takt hermed. Men det var gode år med stigende overskud, og som altid øjnede de bestemmende i samfundspyramidens top muligheder for at tilgodese specielle formål.<sup>15</sup> I begyndelsen af 1780'erne var enkedronning Juliane Marie og arveprins Frederik i bedste forståelse med førstedirektør Holmskjold ivrige for at kanalisere beløb til støtte for både Fødselsstiftelsen, Botanisk Have og ikke mindst Den kongelige Porcelænsfabrik, som havde Holmskjolds helt særlige bevågenhed. Til gengæld brændte man sig grueligt på en aktiespekulation i 1782. På det tidspunkt var erhvervslivet midt i århundredets mest ophedede højkonjunktur, og Postkassen rummede en stor likvid kapital, som man fik tilladelse til at låne ud mod sikkerhed i aktier i nogle af tidens store handelskompagnier. Men året efter gik det galt. En fredsslutning ændrede pludselig det internationale økonomiske klima, konjunkturerne vendte brat, aktiekurserne styrtedykkede, debitorerne var ude af stand til at betale, og dén historie kom til at stå Den danske Postkasse i 45.000 rigsdaler.

Denne sørgelige hændelse skal nok have bidraget til, at Generalpostamtets forhold blev sat under lup efter magtskiftet i 1784, da kronprins Frederiks folk kom til. En kommission arbejdede hurtigt, men havde ikke held med sit forslag om, at Postkassens midler alene skulle bruges til pensioner. Holmskjold strittede imod ikke mindst på sin elskede porcelænsfabriks vegne, og resultatet blev, at man øremærkede indtægter fra de agende poster med 8.000 årlige rigsdaler til Porcelænsfabrikken, 3.000 til Fødselsstiftelsen og 800 til Botanisk Have.

Til gengæld blev der gjort noget radikalt ved administrationen af pensionerne. Eftersom samtlige dele af centraladministrationen her havde interesser at pleje, blev alle repræsenteret i den nye Postkassespensionsdirektion, der blev oprettet i 1786 til at varetage selve tildelingen. Hermed blev postdirektørerne aflastet på et enkelt arbejdsområde, men den videre administration med selve udbetalingen, regnskabet og revisionen lå fortsat i Generalpostamtet.

Efter 1786 fik Postkassen også langt om længe en fond til at stå imod med, hvis indtægterne en gang i fremtiden ikke skulle stå



*Overdragelsen af pensionsadministrationen til en særlig direktion blev bekendtgjort i 1786, men det daglige arbejde lå fortsat i Generalpostamtet.*

mål med de udgifter, man havde bundet sig til. Kassebeholdningen blev sat til et maksimum af 20.000 rigsdaler, og der skulle nu hvert år fremlægges et reglement – et budget – for det kommende års udgifter, og der skulle stiles mod årligt at kunne placere et overskud på 5.000 rigsdaler i denne fond.

Det kom til at gå over al forventning godt med reservefonden. Som det ses side 166, løb indtægterne omkring århundredskiftet for alvor i vejret, og tyve år efter oprettelsen nærmede fonden sig millionen – 940.000 rigsdaler i kongelige obligationer. For fuldstændighedens skyld skal nævnes, at befordringsvæsenet, der jo fra 1794 helt var underlagt Generalpostamtet, havde sin egen fond. En afgift pålagt vognmændenes befordring gav indtægter, som oversteg de udgifter, man sølte nødvendige til forbedringer. Fra 1804 førtes et fælles regnskab for befordringsvæsenet i Danmark og hertugdømmerne, og fonden havde i 1807 fået et indestående på 62.700 rigsdaler, hvoraf godt og vel 10.000 var udlånt til gæstgivere, færgfolk og vognmænd.

Det var ikke alene al befordring, Generalpostamtet fik overdraget i 1794. Nærmest som en form for arv efter Holmskjold, der var død året før, fik man underlagt Den kongelige Porcelænsfabrik, som blev bestyret af Generalpostamtet helt til 1813. Om ikke andet, har nu flere i Postgården i Købmagergade fået indblik i,



hvad de i fabrikken længere henne ad gaden brugte Postkassens årlige 8.000 rigsdaler til.

Om pensionerne er sluttelig at tilføje, at en stikprøve i de meget omfattende fortegnelser over pensionister i 1790'erne viser et tydeligt skifte.<sup>16</sup> De forskellige enkekasser, herunder Den almindelige Enkekasse, oprettet i 1775, havde for alvor fået betydning. Sammensætningen af postkaspensionisternes talrige skare var derfor ved at blive ændret. Vel var der stadig mange enker efter højere og lavere embedsmænd, men døtrenes antal var øget stærkt, hvad enten de nu var efterkommere efter provster, kaptajnvagtmestre eller toldkontrollører. Der var ofte tale om en tildeling af beskedne beløb på typisk 30, 40 eller 50 rigsdaler, så mange af disse ugifte embedsmandsdøtre har måttet klare sig i rollen som eksempelvis skyggetanter. Enkepensionerne lå tiest noget højere, efter stilling og stand helt op til nogle hundrede rigsdaler.

Skønsmæssigt må henved et par tusinde mennesker i slutningen af 1700-tallet have nydt godt af postkaspensionsmidlerne. For så vidt havde Frederik 4.s lidt hovedkuls bestemmelse om anvendelsen af det danske postvæsens overskud fået ganske langt-rækkende betydning for statens embedsmænd, deres enker og uforsørgede efterladte. Noget andet var så betimeligheden i, at Postvæsenet overhovedet skulle have et overskud. For en moderne betragtning kan det forekomme absurd med en offentlig virksomhed, der gav et overskud langt større end driftsudgifterne. Folk betalte altså 1700-tallet igennem deres porto og andre forsendelsesomkostninger ikke så lidt for dyrt, omend merprisen overvejende gik til et godt formål – fuldstændig som senere tiders frankering med frimærker med tillægsbeløb til velgørenhed. Blot var overprisen dengang tvungen, fordi forestillingen om det kongelige regale, som skulle og burde give indtægter, fortsat stod urokket.<sup>17</sup>

Circulaire.

18

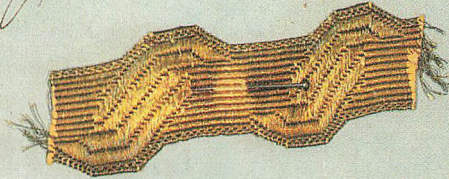
### Promemoria.

Sans Mafestæt Kongen har under 25de forrige Maaned allernaadigt approberet et Reglement, hvorefter det tillades Postmesterne at anlægge en Uniform, som skal bestaae af karminfarvet Kjole med Dverflag, gul Skædes Krave og Dpflag med en tagget Guldgallon paa begge Dele og paljegule Skædes Underklæder; dog overlades det til Bedkommende, om de ville afbenytte denne allerhøist-kongelige Tilladelse at bære Uniform.

Med at tilmede Hr. *Hauptlitsaad* er dette tilstillet Dem tillige en Prøve til den Guldgallon, som det er Postmesterne tiladt at bære paa Krave og Dpflag.

General-Postamtet den 2den April 1868.

*W. Møgel* *M. B. Sørensen* *M. H. Sørensen* *H. M. Sørensen* *H. M. Sørensen*



LII

Hr. *Hauptlitsaad* og *Postmester*  
*W. Møgel* i *Postamtet*.

*M. B. Sørensen*  
*H. M. Sørensen*



## Postmesteruniformen 1808

Rækken af håndkolorerede herrer er hentet fra Chr. Bruuns samling af Danske Uniformer fra 1837, og viser henholdsvis en postdirektør, en postmester og en postfører. Ikke mindst sidstnævntes uniformering var af langt ældre dato. Som anført side 27 skulle postføreren allerede fra 1777 være iført mundering i de rette farver.

For postmestrenes vedkommende er den centrale bestemmelse det til venstre viste promemoria, som Generalpostamtet udsendte i foråret 1808. Ved den lejlighed indførtes ikke uniformstvang, men blot en tilladelse til at anlægge – til at bære en »karmosinrød Kjole med Overslag, guul Klædes Krave og Opslag med en tagget Guldgallon paa begge Dele og pøljegule Klædes Underklæder«. De sidstnævnte må her forstås i betydningen »benklæder«, og når koloreringen ovenfor er mørkeblå, hænger det nok sammen med, at gule bukser vist må have vist sig at være

lige lovlig sarte og sikkert tillige vanskelige at fremskaffe stof til.

Uniformiteten i 1808 kan kun have været så som så. Det, der blev sendt ud, var lige netop det viste promemoria med den påheftede guldgallon, som i dette tilfælde blev modtaget af Hr. Kancelliraad og Postmester Nellemann i Assens. Kjole og bukser har fulgt den herskende mode, og hovedbeklædningen hører man ved denne lejlighed ikke noget om. Vi ved ikke, om Nellemann skyndte sig til den lokale skrædder, der i praksis fik tildelt det endelige ansvar for kjolens og kravens udseende. Men at uniformeringen i de næste årtier greb om sig dokumenteres af postmestre i røde kjoler på de følgende sider, og ikke mindst af det faktum, at Chr. Bruun i 1837 med så stor selvfølgelighed indlemmede postembedsmændene i sit værk om Danske Uniformer.



*Højt til vejs på Ladegårdsbanken ses den optiske telegraf ved Nyborg med flaget vejende og de sorte firkanter. Maleriet må stamme fra tiden efter 1819, da den lille bestyrerbolig blev tilføjet. Bygningen ligger der stadig ved det, der nu hedder Telegrafvej.*

# Et nyt århundrede med ny kommunikation

## Den optiske telegraf

Det var med Frankrig som forbillede, at man i de sidste år i 1700-tallet også i Danmark begyndte at interessere sig for den optiske telegraf, altså muligheden for at kunne kommunikere visuelt over lange afstande. Den franske ingeniør Claude Chappe stod bag konstruktionen af den første telegraflinie fra Paris til Lille. Forbedrede kikkerters var en del af baggrunden. Master med indstillelige stænger og arme anbragtes på tårne og højdedrag, og på premieredagen i august 1794 sendte man i løbet af 20 minutter en melding bogstav for bogstav – normalt ville det have taget en kurér 20 timer at tilbagelægge de 230 kilometer. Idéer spredtes også dengang med betragtelig hast, for det tidligst kendte danske forsøg fandt sted allerede i december samme år. Men da var afstanden rigtignok mere beskednen. Der blev signaleret fra Rundetårn til Vesterport.<sup>1</sup>

Afgivelse af meldinger over lange stræk havde ikke mindst militær interesse, og fra 1796 var der nedsat en kommission under det danske admiralitet, hvor man ønskede et forbedret signalsystem. Kommandørkaptajn Lorentz Fisker arbejdede med konstruktion af en mastetelegraf, som han i 1799 foreslog prøveopstillet ved Storebælt. I Generalpostamtet stillede man sig dog ganske afvisende overfor den idé, for her sad der også en person med interesse for optisk telegrafi. Postdirektør, generalmajor E.F.v. Walterstorff var i fuld gang med at planlægge en telegraf inspireret af et svensk system, som man sendte en mand over Øresund for at studere. På Nyborgsiden havde man udset sig en grund ved Vindinge, en halv mil syd for byen, mens der i Korsør skulle stå en mast på bastionen – en tredje placeredes naturligvis midtvejs på Sprogø.

Situationen i begyndelsen af år 1801 var da, at to offentlige myndigheder konkurrerede om at blive den første med en brugbar telegraflinie. I foråret 1801 var Lorentz Fisker meget langt med sin sjællandske »kysttelegraf«, som havde en nordlig linie med 11 stationer, der gik fra Spodsbjerg ved Hundested over Nakkehoved, Kronborg og ned til batteriet Qvintus på Holmen, mens den sydlige linie havde 13 stationer fra Brøndbyvester over Køge, Fakse og ned til Sneglehøj på Møn.

Så dukkede den engelske flåde op, og de militære behov måtte uvægerligt komme til at overskygge alt andet. Generalpostamtet kunne ikke fortsætte på egen hånd ved Store Bælt, dets telegrafer blev vistnok med det samme ombygget, så de svarede til og kunne bruges sammen med Fiskers mastetelegraf. Forskellen var ikke så stor endda. Ved Storebælt var det firkantede luger, der kunne drejes, så de var usynlige, mens søofficerens mast havde tværbjælker med klapper, som blev vendt lodret og vandret. Man skulle blot koordinere antallet af luger og lugerækker, så kunne de arbejde sammen.

Denne ombygning hang sammen med, at telegrafstationerne ved Storebælt blev indlemmet i »landtelegrafen«, som forbandt København med Slesvig. Også denne linie kom til i de første måneder af 1801 – bygget af landofficerer – og her fandt man station nr. 1 på Valby Bakke, nr. 4 kom til at ligge i Hedegårdene ved Roskilde. Videre østpå indgik Korsør som nr. 10 og Nyborg som nr. 12, ved Bøjden lå nr. 17, på Høgebjerg på Als placeredes nr. 18 og sydligst nr. 23 i Gottorp.

### *Tre telegrafstationer ved Storebælt*

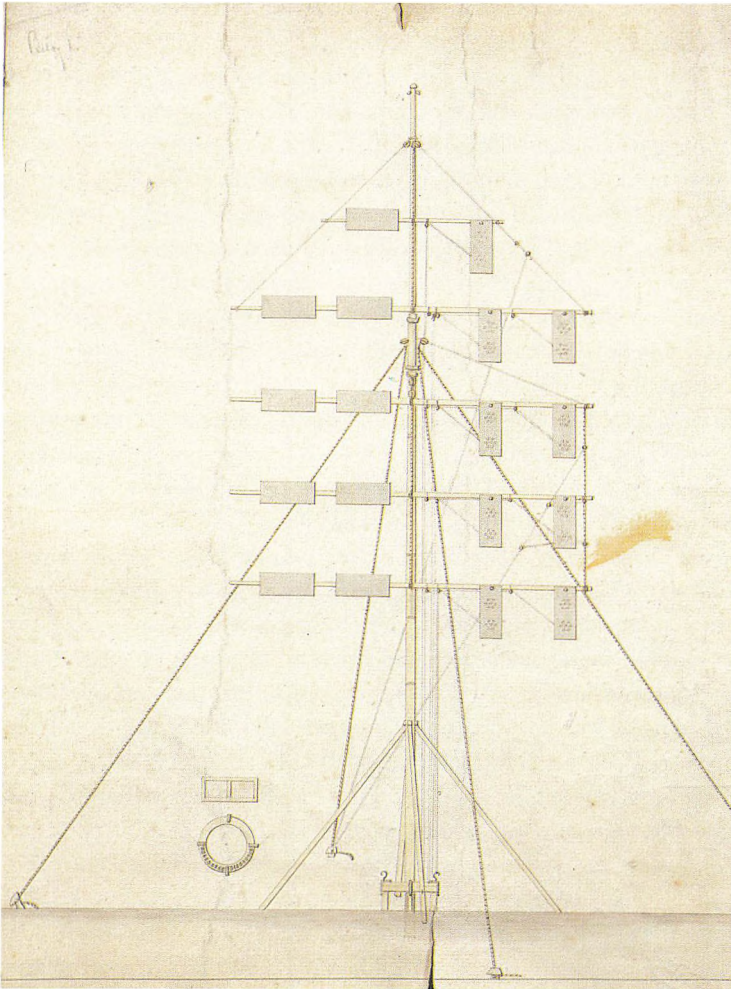
Krigshandlingerne varede i første omgang ikke længe. Efter Slaget på Rheden den 2. april blev der snart fred igen, og senere på året skulle telegraferne afvikles. I Admiralitetet var man glade og stolte over den store kysttelegraf, som man fandt havde stået sin prøve. Blot ville den være alt for dyr at opretholde i fredstid, og det samme måtte gælde den lange linie over land.<sup>2</sup> Anderledes kunne det muligvis stille sig med Bælttelegrafen, og den enkle løsning på et praktisk problem blev, at der fra højeste sted blev givet Generalpostamtet ordre om at tage sig af samtlige nedriggede telegrafer, der skulle opbevares på betryggende vis. Og så skulle Postvæsenet forestå driften af de tre stationer ved Storebælt, som tænktes opretholdt.<sup>3</sup> Yderligere beredskab blev der sørget for ved at fastholde en mindre stab af trænede telegrafister, der tildels blev udstyret med ventepenge og skulle være forpligtet

til at møde op til øvelse fire uger årligt udstyret med den for telegrafister reglementerede uniform.

Der var pludselig tale om en helt civil bælttelegraf bestyret af Generalpostamtet, som nu kunne koncentrere sig om at håndtere dette nye kommunikationsmiddel uden at skulle tage de store hensyn til andre myndigheder. Telegrafbestyrerne i Korsør og Nyborg fortsatte i deres stillinger, og det samme gjaldt »repetitøren« på Sprogø. Denne station havde af gode grunde ikke selvstændig betydning, men skulle blot slavisk gentage – repetere – hvad der blev sendt fra de to andre. Men det var ikke bestyrerne selv, der havde det tunge arbejde med at trække i linerne – embedsmanden sad med kikkert, pen, blæk og kodebog. Til det manuelle havde man benyttet indkaldte søfolk med forstand på tovværk, men de skulle nu hjemsendes. På lige netop dette område var man imidlertid i Post – og (nu) Telegrafvæsenet selvforsyning og kunne gøre noget for sine egne.<sup>4</sup>

På begge sider af bæltet fandtes nemlig nyligt pensionerede matroser, der tidligere havde været ansat på postjagterne, men som på grund af alder eller svagelighed havde måttet gå i land. Hvis man nu supplerede deres pension, så skulle de til gengæld nok kunne klare at stå til rådighed ved telegrafmasten. Det foregik dag ud og dag ind fra solopgang til solnedgang, hvad der lyder som en gevaldig lang arbejdstid. Der har dog med garanti været mulighed for at tage lidt lettere på tjenesten, når sigtbarheden blev for ringe på grund af tåge, varmedis eller sneetykning. Men matroserne Hans Abrahamsen, Niels Axelsen og Poul Jensen fik altså et noget mere aktivt otium, end de havde kunnet forvente.

Det har i første række stået klart, at bælttelegraferne ville være nyttige, når der var is i bæltet, og posten ikke kunne nå rettidigt frem. Der blev givet ordre til at forsyne telegrafbestyrer Holm ved Nyborg med et sæt aviser, hvorefter han så skulle »communicere« det vigtigste til telegrafbestyrer Paludan i Korsør, som havde til opgave at viderebefordre nyhederne med den sjællandske post. Der blev lejlighed til afprøvning af systemet allerede i vinteren 1801/02, og visse begyndervanskeligheder var åbenbart uundgåelige. Allerede den 6. januar blev Paludan instrueret om at meddele Holm – pr. telegraf, naturligvis – at man virkelig havde forventet, at han havde taget fat på avisnyhederne så såre, det havde været ham muligt. Sidst havde han tøvet så længe, at mørket havde standset nyhedsstrømmen i utide. Det burde ikke gentage sig. At Holm øjensynligt havde svært ved den rette journalistiske udvælgelse af stoffet sås tre år senere, da det hed, at telegrafbestyreren i Nyborg skulle skelne mellem blotte rygter og mulige offi-



*Kommandørkaptajn Fiskers mastelegraf med de drejelige klapper blev i første omgang dominerende, da der under Napoleonskrigene opstilledes telegrafstolper i Danmark. Hurtigt viste den sig imidlertid relativt uhåndterlig, og inden krigens slutning var den ved Storebælt blevet udskiftet med den mere bekvemme rammelegraf.*

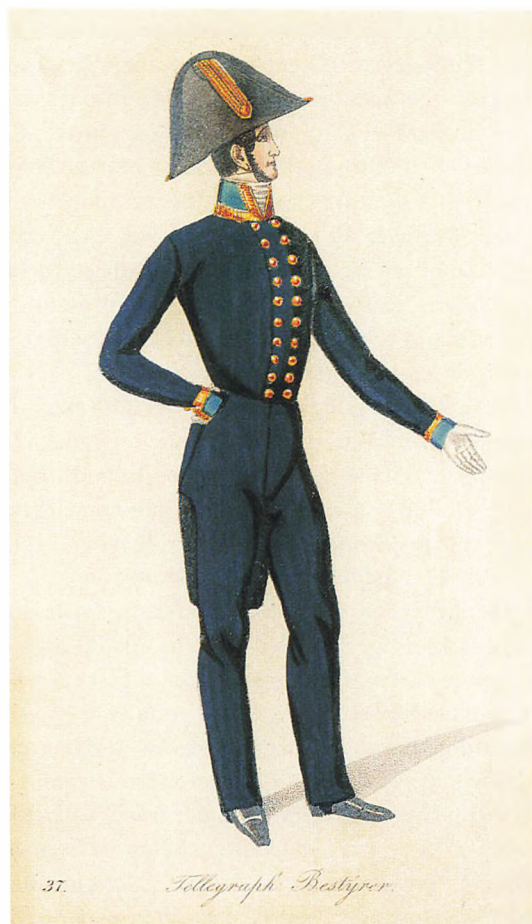
cielle indberetninger.<sup>5</sup> Hans vigtigste grundlag var i øvrigt avisen »Altonaer Mercur«, hvortil kom valutakurser meddelt fra bankkontoret i Altona.

Det var en selvfølge, at offentlige myndigheder kunne gøre brug af telegrafen, når isen spærrede for vigtige efterretninger. Det skrev man om til de forskellige regeringskollegier – Danske Kancelli, Udenrigsdepartementet, Rentekammeret, Finanskollegiet, Generaltoldkammeret, Kommercekollegiet, Generalitetskollegiet og – naturligvis – Admiralitetet, og det tilføjes, at det i



helt presserende sager også kunne ske, selv om den sædvanlige trafik over bæltet var uforstyrret. Men ellers var der rigtignok et hensyn at tage til færgevæsenet. Det kom klart frem, da man overvejede en offentlig adgang til at bruge telegrafene.<sup>6</sup>

Man forestillede sig, at det også for private kunne være af betydning at få en vigtig besked hurtigt over Storebælt. Og det kunne vel også være behageligt, om man kunne benytte telegrafene til »at bestille videre befordring, nattekvartér, spise eller andre bekvemmeligheder«, når man stod på den ene side af bæltet og kunne påregne snart at ankomme på den anden side.<sup>7</sup> Den slags service ydede man gerne for 48 skilling. Men var der derimod tale om meddelelser, der ellers ville være blevet sendt med »estafette«, altså med kurér over bæltet, så var taksten anderledes høj, nemlig 7 rigsdaler om sommeren og 8 om vinteren for blot ti liniers tekst. Ved at telegrafer sparede folk jo lejen af en færgesmakke til kuréren!



*Telegrafbestyrerens uniform var fastlagt allerede ved overgangen til Generalpostamtet i 1802. Her ses den farvelagte udgave fra Chr. Bruuns Danske Uniformer. Anden Samling fra 1837.*

Telegrafien måtte pr. definition siges at være et meget åbent kommunikationssystem – i det mindste for telegrafbestyrerne, så derfor skulle disse også ved højtidelig skriftlig edsaflæggelse forpligte sig til hemmeligholdelse af alt, hvad de tjenstligt kom under vejr med. Dette blev sammen med taksterne offentligt bekendtgjort i januar 1802, og herefter var formaliteterne omkring Generalpostamtets civile bælttelegraf på plads og i orden. Der var selvfølgelig også blevet tid til at bestemme udseendet af den reglementerede uniform: mørkeblå kjole, lyseblå krave, opslag med guldgaloner, hvide underklæder og gule knapper.

### *Telegraf under fornyede krigshandlinger*

Helt uforstyrret kom den civile telegraftrafik ikke til at foregå i de følgende år. I 1805 var der samlet danske tropper i Holsten, og kronprinsen – den senere Frederik VI – havde brug for en hurtig kommunikation mellem hovedkvarteret og København. Følgelig blev landtelegrafen genoprettet i nogle få vintermåneder og endda forlænget med yderligere nogle stationer på strækningen Gottorp-Kiel. Man kan nok tillade sig at slutte, at det ikke kom til at fungere helt tilfredsstillende, for i marts 1806 blev det meste af materiellet beordret bortsolgt på auktion.<sup>8</sup>

Det følgende år kom englænderne igen, og mens København blev bombarderet, fik også telegrafbestyrer Paludan i Korsør uvelkomne gæster. Det lykkedes ham at undgå en regulær afbrænding af telegrafen, men ødelagt blev den, mens den pligtopfyldende embedsmand kunne glæde sig over at have fået bragt både kikkert og signalbog sikkert af vejen. På Sprogø, der lå meget mere udsat, gik det ikke helt så godt. Her havde den ansvarlige selv besørget signalbogen brændt, men til gengæld ordnede en flok englændere det samme for telegrafens vedkommende. Stædigt genopsatte man i de følgende år telegrafer på Sprogø, men de blev ødelagt både i 1808 og 1809.

De ombyggede telegrafer fra Walterstorffs tid var hermed snart en saga blot, for den i Nyborg var udslidt og blev i lighed med de øvrige erstattet af mastetelegrafer af Fiskers model. De var tungere at arbejde med, og en udskiftning af hele systemet blev aktuelt. Samtidig kom det under overvejelse at flytte stationerne i Korsør og Nyborg, så de blev placeret mere bekvemt.

Ved lidt af et tilfælde kom der hurtigt til at foreligge forslag til en ny udformning i skikkelse af Schumachers såkaldte »rammetelegraf«. Premierløjtnant A.A.F. v.Schumacher var beskæftiget med skansebyggeri ved Korsør, men blev hurtigt inddraget i løs-

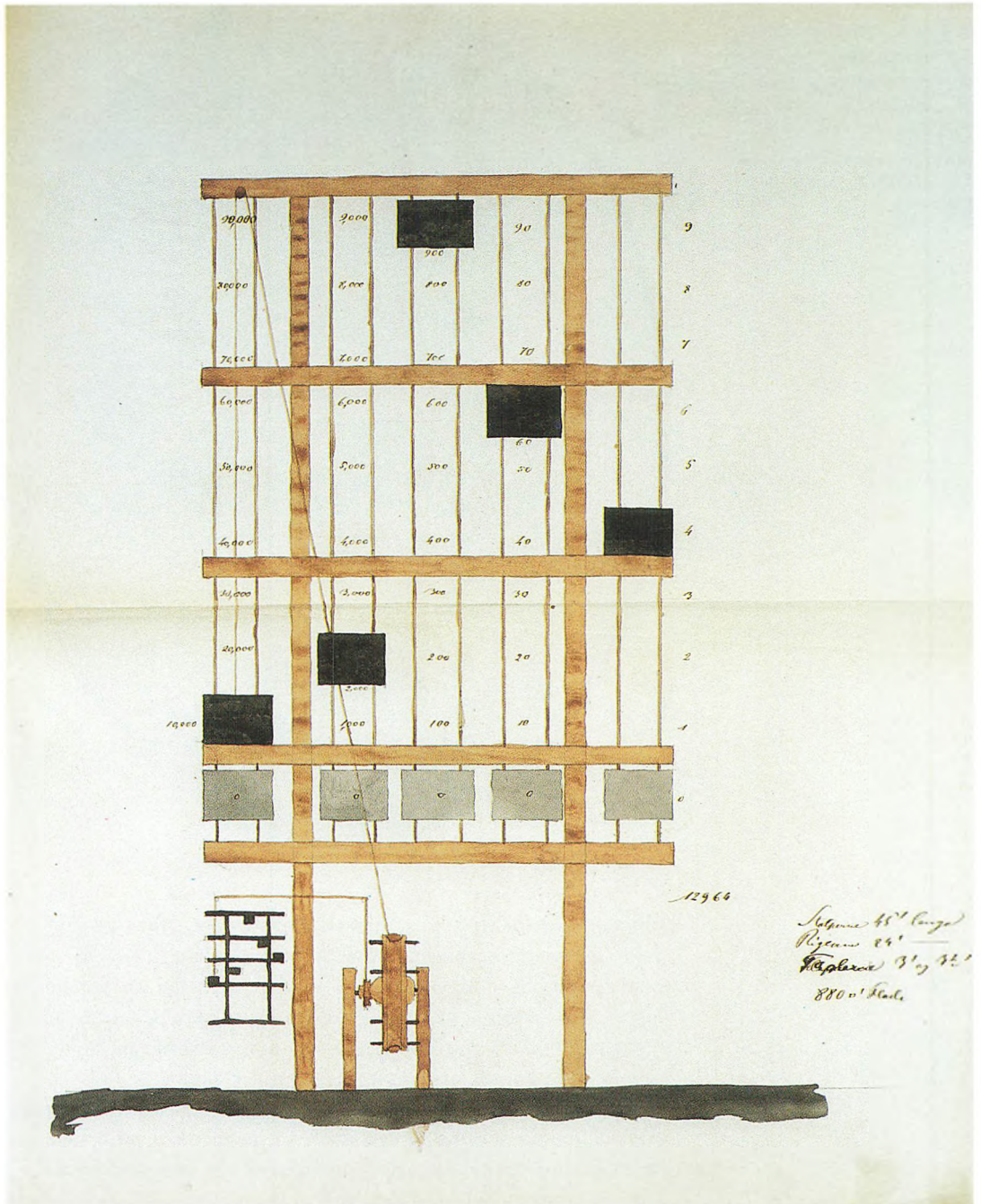
*Et ungdomsportræt af officeren Andreas Anton Frederik Schumacher (1782-1823). Den unge secondløjtnant fra Ingeniørkorpset fremsatte i 1808 forslag til den rammetelegraf, som genfindes på bildelederne af telegrafen i Nyborg. Hans virksomhed indbragte ham i 1810 et ridderkors og i 1816 blev han chef for raketkorpset.*



ningen af de lokale kommunikationsproblemer. Hans projekt bestod i en tømmeramme, hvori var anbragt fem firkantede sorte plader, som hver for sig kunne fires op og ned i 10 positioner. Denne model skulle vise sig at være langt enklere og lettere håndterlig end Fiskers mastetelegraf, og samtidig var der mulighed for mange flere kombinationer og dermed flere koder.

Schumacher kom til at forstå flytningen i Korsør, hvor man godt ville have telegrafen væk fra fæstningen. Hans øjne faldt på Sct. Gertruds kirke, som blev forsynet med en besynderligt udseende platform. Her stod den nye rammetelegraf klar til brug i 1811. Fem år senere blev der gjort afbiigt for dette overgreb på den ærværdige bygning i form af en godtgørelse på 200 rigsdaler.<sup>9</sup>

I Nyborg havde man egentlig tænkt sig at flytte ind til byen, fordi telegrafbestyreren i det daglige følte sig generet af den lange



Princippet i rammetelegraferen var, at de fem plader hver kunne fises op og ned i ti forskellige placeringer, hvilket giver 100.000 kombinationsmuligheder. Bemærk det lille »repetérapparat« til venstre. Man har uden at bøje hovedet bagover lynhurtigt kunnet aflæse pladernes stilling.

afstand. Men det blev alligevel til en forbliven på Ladegårdsbanen, hvor der blev opført et specielt hus, der såmænd ligger der den dag i dag på adressen Telegrafvej 2. Også her stod den nye rammetelegraf operationsklar i 1811. Telegrafbestyreren måtte en tid lang fortsat finde sig i den halve mil mellem hjem og arbejdsplads, men det blev der rådet bod på nogle år senere, da en embedsbolig blev klistret på det stumpede telegraftårn.<sup>10</sup>

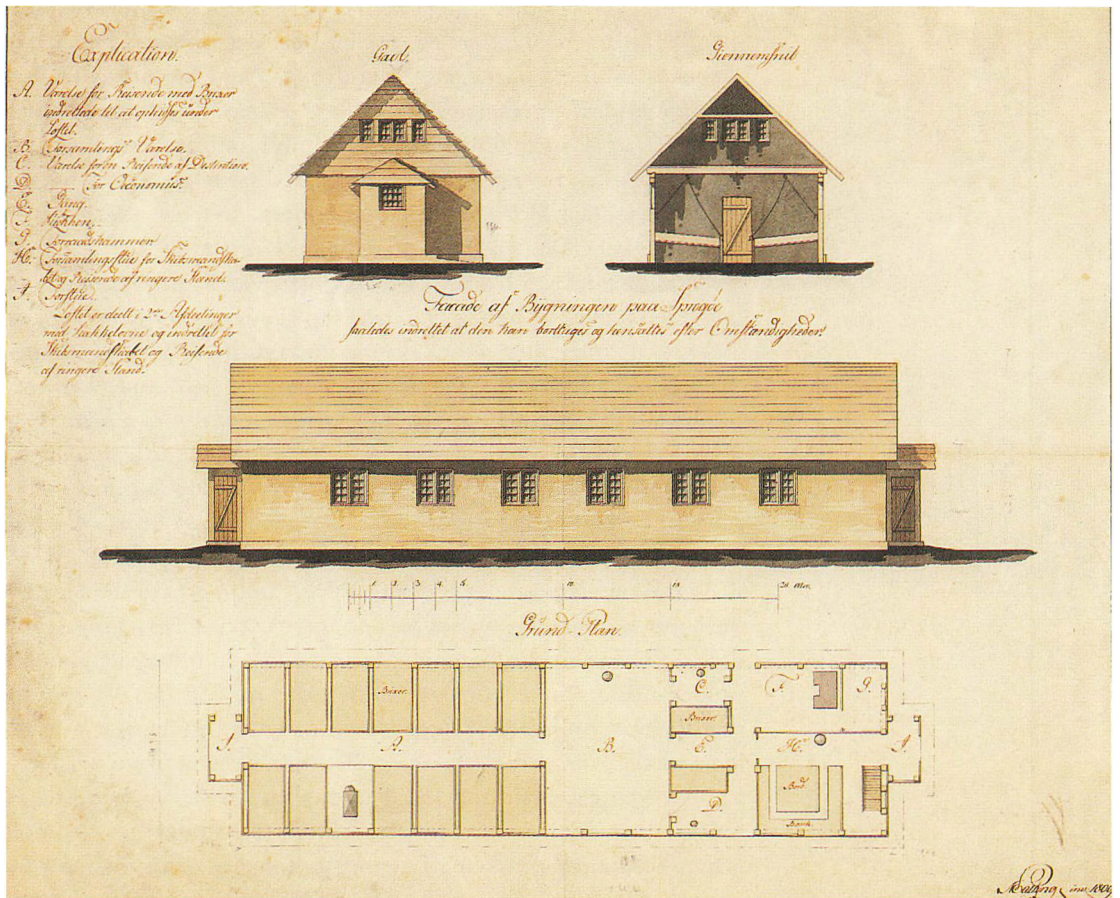
Schumachers talenter var på denne tid forlængst taget i anvendelse andetsteds. Med kanonbådskrigen var kysttelegrafer igen blevet aktuelle, og han blev derfor sat til efter samme mønster at opsætte de telegrafer, der skulle forbinde både Nyborg og Korsør med øerne sydpå – der var stationer på Fyn, Sjælland, Tåsinge, Langeland, Lolland, Agersø og Omø. Den nære sammenhæng geografisk såvel som teknisk med Bælttelegrafen gjorde det naturligt, at denne linie allerede ved oprettelsen i 1808 administrativt blev underlagt General-Postamtet. At den så i øvrigt var til militært brug, siger sig selv.

Også andetsteds oprettedes der telegrafer, og også de kom efterhånden under Postvæsenets administration. I 1810 blev samtlige telegrafer med tilhørende personale, der hidtil havde sorteret under Admiralitetet, henlagt til det, der nu hed Generalpostdirektionen.<sup>11</sup> En status i krigens sidste år – 1813 – fortæller, at man da rådede over en hel lille telegrafetat, opdelt på fire områder.

Ved bælttelegrafen sad H.F.Paludan nu som leder med titel af telegrafinspektør og med to telegrafbestyrere under sig. Ved den »Fynske, Langelandske og Lollandske Telegraf-Linie« var der en overbestyrer samt fem telegrafbestyrere, idet de mindre betydningsfulde repetérstationer var bemandede med underordnet personale.

Det tredje område var den »Jyske Telegraf« med en linieføring Skagen-Århus-Samsø-Refsnæs besat med overbestyrer, to inspektører, hvortil kom en enkelt telegrafbestyrer. Man anvendte her et særligt, relativt enkelt klapsystem, mens endelig den gamle fiskerske mastetelegraf fortsat var i brug ved »Den nordostlige Telegraf-Linie i Sjælland«, som havde stationer fra Nakkehoved i vest til Dragør i syd. Her bestod staben af en overbestyrer og fem telegrafbestyrere.

Alt dette så vældig imponerende ud i Hof- & Statskalenderen, men sådan skulle det naturligvis ikke fortsætte. Den 14. januar 1814 sluttede fredsforhandlingerne i Kiel, og der gik herefter ikke mere end fire dage, før der forelå en kongelig befaling, som medførte en øjeblikkelig afvikling og nedlæggelse af samtlige telegrafstationer på nær dem i Korsør og Nyborg.<sup>12</sup> Størstedelen af staben stod da til afsked og/eller vartpenge og tilbage var blot vete-



ranerne Paludan i Korsør og Holm i Nyborg. Man hørte vel ikke i de følgende år så meget til dem, men faktisk var den optiske telegraf fortsat i brug i de næste 40 år.

Da man var blevet træt af, at englenderne satte ild på bygningerne på Sprogø, udformedes i 1809 dette samlesæt, en transportabel barak, der om sommeren kunne hjemtages til et mere sikkert sted.

## Den permanente Bælttelegraf 1835

En særdeles skeptisk og meget ung student kom i 1835 til Korsør efter sin første tur over Storebælt. Eftersom han var barnefødt i Nyborg, har man her et vidnesbyrd om, at bæltet normalt ikke passeredes i udflugtsøjemed. Studenten var da også på vej til universitetet i København og nedfældede sine rejseindtryk i en dagbog.<sup>13</sup> Om Korsør hed det, at fæstningen var uanselig – sammenlignet med Nyborg vold, naturligvis – og postføreren gav sig gode stunder. Nok var gæstgivergården ren og ordentlig, men den

syv kvarter lange ventetid blev til dels anvendt på at bese byen. Studenten var ikke imponeret. Kun to til tre huse med to etager og en frygtelig mængde snavs på gaden »for enden af hvilken lå kirken, så stor som en middelmådig landsbykirke; på dens tårn var anbragt – en telegraf«. Og dermed var Korsørs mærkværdigheder gjort op og studenten kunne fortsætte færdens akkompagneret af postillonens frygtelige hylen på sit horn.

Telegrafen i Korsør så måske nok kuriøs ud, men den fungerede, og det var i 1835 stadig under ledelse af krigsråd, snart justitsråd H.F. Paludan, som nu havde stillingsbetegnelsen overtelegrafinspektør. I Nyborg sad på denne tid krigsråd C.A. Weinholdt som bestyrer på Ladegårdsbanken, og det var naturligvis fortsat således, at de betitlede herrer var anbragt ved deres respektive skriveborde. Det praktiske klarede af underordnede, der nu betegnedes som signalister. En sådan signalist med det særegne navn Simon Kutschenreuter havde i 1830 været ansat i 17 år, men så måtte han også gå på pension »formedelst syns og legems svaghed« – fatale skavanker for en medarbejder ved den optiske telegraf.<sup>14</sup> Han blev efterfulgt af en sømand, hvad der nok understreger behovet for, at signalisten kunne splejse liner og gå til tops i tømmerammen, for småreparationer var hyppige, hvad tydeligt fremgår af bevarede telegrafjournaler. Herfra kan man også hente gode indtryk af, hvad der foregik i det daglige.

I forbifarten skal lige bemærkes, at også stationen på Sprogø var blevet nedlagt i 1814. Siden var den dog genoprettet. I 1830 blev Paludan beordret over til øen, hvor han skulle forvisse sig om, at det eksisterende anlæg var ubrugeligt. Derefter skulle han komme med et overslag over omkostningerne ved en ny telegraf, og til signalisten skulle der bygges et hus, hvortil man kunne genbruge sten fra en tidligere bygning.<sup>15</sup> I det hele taget ser det ud til, at der lige omkring 1830 skete en vis opstramning. For året før var Paludan blevet mindet om ældre regler, som betød, at han, når særligt vigtige efterretninger indløb, og den ordinære sjællandske brev eller pakkepost *var* afgået, skulle sende dem med kurér direkte til generalpostdirektør Hauch i København.<sup>16</sup>

Der er derfor ingen tvivl om, at telegrafjournalen fra Nyborg fra 1835 afspejler en optisk telegraf, der administrativt og teknisk fungerede stort set, som den skulle.

Det første indtryk ved en gennemgang af en sådan protokol er, at de danske vejrguder ikke altid var Bælttelegrafen lige gunstigt stemt. Et par dage eller fem hver måned var det umuligt at komme i kontakt. Alt i alt gjaldt det for godt 40 dage i 1835, hvortil kom særlige forhold for en enkelt måneds vedkommende, herom senere. Og dette var vel at mærke dage uden et eneste

afgivet eller modtaget signal. Yderligere skete det kun alt for ofte, at dis eller regn satte ind og forhindrede en påbegyndt kommunikation. Repetérstationen på Sprogø har naturligvis været en hjælp. Men der er flere muligheder for misforståelser mellem tre end mellem to. Således hed det den 24. januar at Sprogø repeterede yderst langsomt og tillige unøjagtigt. – Men det kan der jo have været så mange grunde til.

Det falder endvidere i øjnene, at aktiviteten til daglig kunne være af uhyre begrænset omfang. I Nyborgtelegrafistens journal udgjorde de daglige indførsler ofte blot nogle få linier, som var resultatet af en snes sendte og modtagne signaler. Det kunne altså være dagværket for de to fuldt bemandede stationer med den supplerende trediemand på Sprogø. Risikoen for, at man skulle komme til at snakke i munden på hinanden, var minimal, når strømmen af meddelelser var så ringe. Hertil kom, som det siden vil fremgå, at de virkelig topprioriterede meddelelser som oftest gik fra vest mod øst. Det gjaldt jo ifølge forskrifterne om, at man i København kunne være bedst muligt à jour med, hvad der skete i den store verden.

Til daglig fyldtes journalen imidlertid først og fremmest med meteorologiske observationer og lokale trafikmeldinger. Vindforhold, sigtbarhed, barometerstand og temperatur blev omhyggeligt optegnet, og man underrettede hinanden om de forskellige posters ankomst og deres overførsel med postjagt, færgesmakke, dampskib eller isbåd. Der suppleredes eventuelt med passagertal, så man på den modsatte side kunne være klar til at modtage en større eller lille, mere eller mindre forkommen flok til videre transport – alt afhængigt af vind og vejr.

Lokale og praktiske hensyn lå også bag meddelelser om prominente personers afgang fra modsat side. Det var den slags, som det kunne være værd at vide i tide. I 1835 hed det den 27. juli, at »Hans Excellence Overhofmarschal Hauchs afgang fra Korsør bedes tilmeldet«, og ikke mindre nyttigt har det været med underretningen den 20. maj: »Korsør til Nyborg. Københavns brevpост afgået med dampskib kl. 10, Hans kongelige Højhed Prins Christian med Gemalinde ombord«.

Det var tronfølgeren, den senere Christian 8, på vej til i en sommerperiode at udøve sine funktioner som guvernør over Fyn. Det skete med denne kongelige persons vanlige og utrættelige rejsehast. Den 19. maj havde han taget afsked med sit elskede Sorgenfri og var kørt fra København kl. 22. Natten var altså tilbragt på vej over Sjælland, og meddelelsen om afgang fra Korsør har været velkommen i Nyborg, hvor man så gjorde klar til den kur, som ganske rigtigt i al hast blev arrangeret. Tronføl-



geren kunne herefter køre ind i Odense kl. 17<sup>30</sup> til fornyet kur for tilstrømmende honoratiores.<sup>18</sup>

Praktiske meddelelser på tværs af bæltet blev også, som man kunne vente, afsendt på foranledning af private. Den 21. januar var det grev Scheel Plessen, som afgik fra Nyborg med en færge-smakke kl. 10 formiddag og over telegrafan bestilte »logement« på Postgården i Korsør. Den 19. maj gik der besked fra gæstgiveren i Nyborg til gæstgiveren i Korsør, om at sidstnævnte ville bede en vis hr Heegaard – telegraferet H-E-E + koden for gård – om med det samme at indskrive sig til Nyborg, hvor han ville træffe sin bror. Den 26. august havde en toldinspektør haft en kedelig rejseoplevelse, idet han pr. telegraf forespurgte, om han i Korsør havde glemt sin sælhundeskindskuffert. Og endelig finder man to dage senere en ivrig grosserer Fürst, som fra Nyborg rekvirerede dampskibet Mercurius til øjeblikkelig afhentning. Det lod sig desværre ikke gøre, svarede man fra Korsør, for der var noget i vejen med maskineriet, så den kunne ikke møde op.

Vender man sig endelig til de egentlige nyheder, foreligger der et godt eksempel fra den 14. maj, da hamburgerposten synes at have været forsinket. Pr. telegraf blev det i alt fald meddelt, at fondsbørsen i Hamborg ikke havde været »animeret«, og at den dansk-engelske vekselkurs var uforandret. Men inden da var der sendt en regulær politisk nyhed, som var indløbet fra Paris, hvor den bortdragende amerikanske ambassadør, Hr. Livingston, havde efterladt en Hr. Burton som chargé d'affaires med forholdsordre om, at også han skulle returnere til Washington, hvis det franske parlament ikke gjorde, som man fra amerikansk side ønskede det. En sådan meddelelse har entydigt været bestemt til hurtigst mulig videresendelse til Udenrigsdepartementet i København.

Det samme har også været gældende for den »telegrafbasker«, som gik over bæltet den 13. april, da det kunne fortælles som en avisnyhed, at den portugisiske dronnings gemal, prins August, var død af krampe i lufrøret. Det var en sørgelig historie, for alle velorienterede har været på det rene med, at Maria II da Gloria af Portugal på denne måde blev enke efter kun to måneders ægteskab. Til gengæld var det en veritabel »and«, da man den 21. maj telegraferede, at det fra Lissabon forlød, at en søn af ærkehertug Karl af Østrig var på tale som den unge dronnings prinsgemal nr. to. Hun *blev* gift igen, men det var med en prins af Sachsen-Coburg-Gotha.

Disse eksempler på royalt nyhedsstof af første skuffe slutter rækken, for der er ikke meget mere at hente af den slags i telegrafjournalen anno 1835. Man kan konkludere, at det kun var i gan-

ske særlige tilfælde, at den optiske kommunikationsform blev benyttet til avistelegrammer. Normalt blev nyhederne sejlet over til overtelegrafbestyrer Paludan i Korsør, som havde til opgave at befordre det vigtigste til København på hurtigst mulig vis.<sup>19</sup> Af og til blev der fra Nyborg ganske kort telegraferet, at der var avisnyt med dampskibet. Så var han advaret.

På denne tid var overfartsmulighederne, når det var klart og stille – altså med godt telegrafvejr – afgørende forbedret. Det vil blive beskrevet i et senere kapitel. Og selv i tilfælde af dårligt vejr har man normalt kunnet klare sig ad søvejen. Et telegram fra 23. april 1835 fortæller, hvordan telegrafbestyreren i Nyborg veg tilbage for unødigt optisk telegrafi. Da hed det nemlig: »Formedelst den ufordeelagtige luft telegraferes i dag intet avisnyt«. Det behøvede man heller ikke, for dampskibet *Mercurius* var i fart den dag. Og endnu en faktor har i den situation været af betydning, nemlig tidsforbruget.

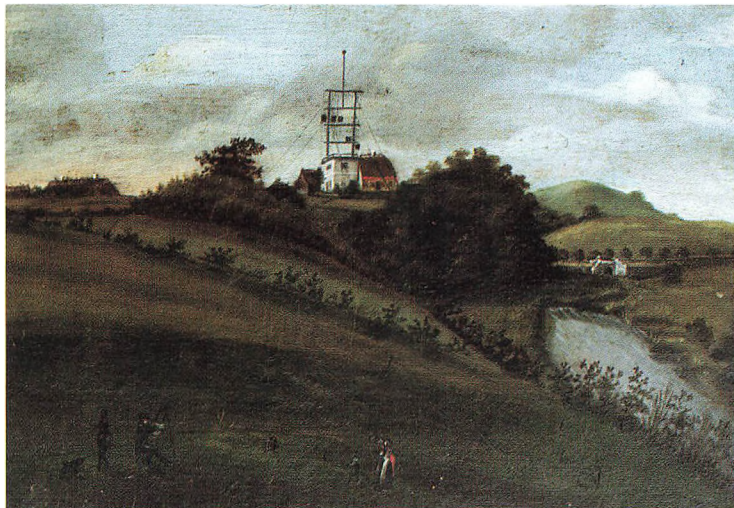
Det tog nemlig sin tid at få en meddelelse over. Til en kort lille besked om ankomsttidspunktet for hamburgerposten kunne der på grund af dårlig sigtbarhed godt medgå en halv time, skønt det var overstået ved hjælp af kun fem signaler – tidspunkter for begyndelse og afslutning er også noteret i protokollen. Man kan let være kommet ud for, at et langt telegram var længere undervejs end det alternative fartøj på Storebælts bølger. Årets længste telegram drejede sig da også om helt andre, internt telegrafiske forhold, som indirekte fortæller lidt om, at telegrafens på denne tid ikke under normale forhold regnedes for absolut uundværlig.

### *Telegrafens, et nyttigt beredskab*

Den 3. september 1835 telegraferedes nemlig følgende fra Nyborg til Korsør: »Formedelst hovedreparation er denne telegraf fra i morgen og indtil videre ikke aktiv. Såsnart de nye telegrafmaster er rejst vil telegrafmeldinger fra Korsør herfra vorde repeterede ved at hidse og stryge telegrafens flag, hvilken repeteringsmåde derefter forblive indtil telegrafens igen befinder sig i fuldkommen signalbar tilstand«. Så fulgte en meddelelse om, at signaler fra Korsør fortsat ville blive aflæst i Nyborg, men altså uden at man på nogen måde kunne replicere. Og derefter benyttede bestyreren telegrafjournalen til en beskrivelse af reparationsarbejdet.

Den 4. september begyndte tømrermester Madsen at pille hele telegrafens ned og udtrække genanvendelige spigrer af træværket. Siden kunne så tømrermester Bonnesen – han må være identisk med den lokale skibsbygmester – tage fat på at sætte det hele op igen. Øjensynligt blev de fleste af bjælkerne udskiftet, og der blev

*Endnu et billede af det stumpede telegraf-tårn ved Nyborg, som det så ud efter tilføjelsen af sidefløjen i 1819. Den optiske telegraf var i funktion frem til 1854, da den blev afløst af den elektriske. Rammetelegrafer blev dog holdt i reserve i de følgende år og først nedtaget i 1862.*



i alt fald lagt et helt nyt telegrafdæk på platformen. Derudover var der reparation af blokke, barduner og signalplader. Mester var i arbejde med to eller tre svende – for så vidt det ikke regnede for meget. Den 26. september var man så langt, at der kunne kippes med flaget, når signaler blev sendt fra Korsør, og endelig den 14. oktober meldte Nyborg Telegrafstation sig klar – også det naturligvis telegrafisk. Denne hovedreparation over halvanden måned illustrerer, at det altså faktisk var muligt at klare sig uden telegrafer i så lang en periode. Men herefter var man rustet til vintersæsonen, den tid på året, da isen *kunne* gøre Storebælt meget vanskelig at passere.

Den permanente optiske bælttelegraf havde altså først og fremmest betydning for den lokale kommunikation mellem de to færgehavne Korsør og Nyborg. Kun ved sjældnere lejligheder kom den ind i billedet, når det gjaldt informationsstrømmen mellem Danmark og omverdenen. Sådan så det ud til daglig, og det var nyttigt nok. Men endnu et aspekt skal med. Det beredskabsmæssige. Man havde med den permanente bælttelegraf en fungerende institution, som under ekstraordinære omstændigheder kunne udbygges, som det skete i 1849, da den forlængedes med en linie over Fyn, som delte sig i to grene til henholdsvis Sønderborg og Fredericia. Denne krigstelegraf, som fungerede med en forenklet udgave af Schumachers system, blev pillet ned igen i 1851. Tilbage var endnu i nogle år den gamle telegraf, men dens tid var ved at være omme. Over midten af århundredet gjorde elektriciteten sit indtog i Storebælt, og det skabte med ét helt andre vilkår for den sproglige kommunikation mellem de danske landsdele.

# Telegrafkoder

Telegrafisterne ved Storebælt arbejdede med femcifrede talkoder, der hver stod for bogstaver, ord eller hele sætninger. Ved vanskelige navne stavedes bogstav for bogstav ganske enkelt ved at signalere bogstavets nummer i alfabetet. Blot tog en bogstavering uforholdsmæssig lang tid, og ved sammensatte navne anvendtes mere indviklede koder. »Hr Skovgaard«, ville således uvægerligt blive kodet med tre tal, et for Hr, et for Skov og et for Gaard.

En ulempe var, at de omfattende kodelister forældedes

meget hurtigt. Eksemplet nedenfor viser en side fra det tredje tillæg, der kom til i 1831. Her var der for første gang koder for »Dampskib« i al almindelighed og for »Dampskibet Mercurius« i særdeleshed – se side 202 og 211.

Den politiske udvikling ude i den store verden betød, at nye institutioner og begreber dukkede op i nyhedsstrømmen, og det måtte man indrette sig på. Ældre koder gik ud af brug eller ændredes. Således ses koden 40410 i dette tillæg oprindeligt at have betydet: »Dampskibet Mercurius

40400	De Allierede, i.	37	De franske diplomater, i.
1	Danske 3 pCi.	38	Den danske Regjering, i.
2	Dampskibet Mercurius	39	Den svenske Regjering, i.
3	De Allierede Monarcher	40	De franske diplomater, i.
4	De Allierede Armée	41	De franske diplomater, i.
5	Den danske Regjering, i.	42	De franske diplomater, i.
6	Den danske Regjering, i.	43	De franske diplomater, i.
7	Den danske Regjering, i.	44	De franske diplomater, i.
8	Den danske Regjering, i.	45	De franske diplomater, i.
9	Den danske Regjering, i.	46	De franske diplomater, i.
10	Den danske Regjering, i.	47	De franske diplomater, i.
11	Den danske Regjering, i.	48	De franske diplomater, i.
12	Den danske Regjering, i.	49	De franske diplomater, i.
13	Den danske Regjering, i.	50	De franske diplomater, i.
14	Den danske Regjering, i.	51	De franske diplomater, i.
15	Den danske Regjering, i.	52	De franske diplomater, i.
16	Den danske Regjering, i.	53	De franske diplomater, i.
17	Den danske Regjering, i.	54	De franske diplomater, i.
18	Den danske Regjering, i.	55	De franske diplomater, i.
19	Den danske Regjering, i.	56	De franske diplomater, i.
20	Den danske Regjering, i.	57	De franske diplomater, i.
21	Den danske Regjering, i.	58	De franske diplomater, i.
22	Den danske Regjering, i.	59	De franske diplomater, i.
23	Den danske Regjering, i.	60	De franske diplomater, i.
24	Den danske Regjering, i.	61	De franske diplomater, i.
25	Den danske Regjering, i.	62	De franske diplomater, i.
26	Den danske Regjering, i.	63	De franske diplomater, i.
27	Den danske Regjering, i.	64	De franske diplomater, i.
28	Den danske Regjering, i.	65	De franske diplomater, i.
29	Den danske Regjering, i.	66	De franske diplomater, i.
30	Den danske Regjering, i.	67	De franske diplomater, i.
31	Den danske Regjering, i.	68	De franske diplomater, i.
32	Den danske Regjering, i.	69	De franske diplomater, i.
33	Den danske Regjering, i.	70	De franske diplomater, i.
34	Den danske Regjering, i.	71	De franske diplomater, i.
35	Den danske Regjering, i.	72	De franske diplomater, i.

- 40400
- De Allierede
- 40401
- Danske 3 pCi.
- 40402
- Dampskibet Mercurius
- 40403
- De Allierede Monarcher
- 40404
- Dampskib
- 40405
- Danske Statspapirer
- 40406
- Det Badenske Hof
- 40407
- Den Allierede Armée
- 40408
- Den Badenske Regjering

15. August  
 Korsør til Nyborg  
 55512, kl 8<sup>00</sup>  
 32110  
 Den 2den Kbh. Brev- og Personpost  
 43000  
 afgået med Dampskibet  
 41883  
 kl 8 3/4  
 4623  
 fjorten  
 42140  
 Rejsende medfølger  
 43565  
 men af disse afgår i Nyborg  
 26910  
 tre  
 55510, kl 8<sup>00</sup>

Time	Signal	Indledning	Overførelse
15.08.1835	55512	Korsør til Nyborg	43000
15.08.1835	32110	Den 2den Kbh. Brev- og Personpost	41883
15.08.1835	43000	afgået med Dampskibet	4623
15.08.1835	41883	kl 8 3/4	42140
15.08.1835	4623	fjorten	43565
15.08.1835	42140	Rejsende medfølger	26910
15.08.1835	43565	men af disse afgår i Nyborg	55510
15.08.1835	26910	tre	
15.08.1835	55510	kl 8 <sup>00</sup>	

requireres ufortøvet afsendt hertil«. Det blev siden til »Dampskibet Kronprins Fr. Carl Christian ...«, en rettelse, der tidligst kan være sket i 1844.

Til daglig klarede man sig imidlertid med et relativt lille antal signaler, som man kan se det af illustrationen, der viser, hvad der var af aktivitet i tiden fra den 10. til og med den 19. august 1835. Det var normalt ikke store sager, og den 14. var der låber kuling, men alligevel tyk og disig luft, så da måtte telegrafisterne nøje sig med at optegne mete-

reologiske data og har ellers kunnet trille tommelfingre.

Telegraferingen begyndte efter faste formler, 55512 betød indledningen til et signal fra Korsør til Nyborg, som så afsluttedes med 55510. Den omvendte rækkefølge anvendtes den anden vej. Et af telegrammerne er »oversat« ovenfor. Det var den 15. august. Da var der tordenluft med god sigtbarhed, således at der i løbet af kun ni minutter kunne telegraferes en rutinemeddelelse om postens gang og passagerernes antal.



*Postdamperen Mercurius passerer Sprogø, som i dagens anledning har fået et noget uventet dramatisk udseende. Lige over skibet ses rammetelegrafer. Tegnet efter Erindringen af Edouard Storch 1843, hvilket forklarer de topografiske afvigelser.*

# Dampskib med postsæk

Da Fritz Olsen i årene omkring sidste århundredskifte skrev sine såvel grundige som grundlæggende bøger om Postvæsenet i Danmark, var det med tydelig beklagelse, at han gav sig i kast med fremstillingen af Generalpostdirektionens negative holdning til det nye fænomen: Dampskibene. Det var ikke rart for en postembedsmand at skulle fremhæve den udprægede konservatisme, som så åbenbart kendetegnede hans egen etat på Frederik 6.s tid. Det var en mager trøst, at han ved nærlæsning af sagsakterne kunne spore klare uoverensstemmelser mellem Generalpostdirektionens enkelte medlemmer.<sup>20</sup> Da det kom til stykket, var der dog én, nemlig David Monrad – den senere generalpostdirektør – som i den afsluttende fase stod som en ivrig fortaler for, at Postvæsenet skulle tage det nye kommunikationsmiddel i brug på Storebælt. Men ellers kan man sige, at Frits Olsen tog tyren ved hornene og drog den for ham sørgelige, men selvfølgelig konsekvens. Forholdet mellem Postvæsenets ledelse og de tidlige dampskibsforetagender blev i hans skildring ganske enkelt det mest oplagte eksempel på, at det i de første årtier af 1800-tallet skortede »på initiativ og energi fra Poststyrelsens side«, og at ledelsen således var mere konservativ »end det, selv når tidsomstændighederne tages i betragtning, kan forsvares«. Ikke rart at skulle indrømme noget sådant, selv om det på Fritz Olsens tid efterhånden lå trekvart århundrede bagude.<sup>21</sup>

Nu er der ingen, der vil hævde, at de sidste årtier af Frederik 6.s regeringstid ligefrem var præget af sprudlende initiativ og moderniseringstrang. Men alligevel var der nok et element af bagklogskab, når Fritz Olsen i dén grad måtte fordømme Generalpostdirektionen. For en iagttagelse omkring år 1900 var det jo så tydeligt, at dampskibene repræsenterede det absolutte fremskridt i forhold til de sejlskibe, hvis saga på hans tid var ved at være endegyldigt ude. Postvæsenets ledelse *burde* have været fremsynet og have indset, at det ikke mere ville være et spørgsmål om, hvad vej vinden blæste, men først og sidst, at det nu gjaldt om at sætte dampen op. Vel indrømmede Fritz Olsen, at »tidsomstændighederne« havde spillet en rolle. Hermed mente han de dårlige konjunkturer i de første par årtier efter Napoleonskrigenes afslutning.<sup>22</sup> Men her var altså ikke undskyldning nok at finde. At kaste

vrag på den oplagte forbedring, det ville være, at sætte et postdampskib ind på Storebælt, var for Fritz Olsen en ganske urimelig tanke – og dette skal tillige ses i forhold til hans almindelige opfattelse af, hvad hans etats egentlige opgave burde være. Denne klart markerede holdning hos den seriøse og omhyggelige posthistoriker er truffet før og vil siden igen blive berørt.<sup>23</sup> Men først et blik på forholdene ved landets vigtigste overfartssted i tiden *inden* dampskibenes bæltdebut.

### *Engelskmænd i Storebælt*

I krigsårene 1807-14 var Storebæltsoverfarten naturligvis det mest sårbare led på hovedruten.<sup>24</sup> Det afgørende problem var tilstedeværelsen af engelske krigsskibe, der det meste af året kunne ligge på lur for at opbringe færgesmakker og postjagter – de britiske orlogsmænd blev dog trukket hjem om vinteren.

En fjendtlig fregat kunne man ikke stille noget op imod, men for ikke at gøre *Ørnen* til et oplagt offer for en tilfældig engelsk barkasse, blev den udstyret med fire kanoner, så man kunne bide fra sig. Den kom faktisk i aktion, for i 1808 blev færgejagten af en dansk kaptajnløjtnant rekvireret til at optage forfølgelsen af to mindre engelske rofartøjer. Man havde held til at opsnappe den ene, en chalup emd 10 mand ombord, men denne brug af *Ørnen* var man ikke begejstret for i Generalpostamtet, hvorfra der afsendtes en protest mod at risikere Postvæsenets ejendom på en sådan måde. I denne kompetancestrid trak man dog det korteste strå. Alle midler skulle tages i anvendelse for at skade fjenden – det var Frederik 6.s urokkelige standpunkt.

Såvidt det kan ses, blev *Ørnen* ikke senere involveret i tilsvarende drabelige begivenheder, men klarede sig i øvrigt stolt gennem alle krigsårene. Det samme kunne ikke siges om *Mercurius*, der i 1808 blev opbragt ved Nyborg, og der kom til at gå fire år, før man fik taget sig sammen til at få bygget en erstatning.

Denne langsommelighed skyldtes nok tildels, at postjagterne kun blev anvendt, når der *ikke* var engelske skibe i sigte. Skulle man hurtigt og helst uset over, måtte man benytte mindre rofartøjer, der bemandedes med værnepligtige søfolk. Netop den engelske chalup, som *Ørnen* havde erobret, viste sig fortrinlig egnet til dette brug. Man har så skullet holde skarpt udkig for ikke at komme til at ro omkap med et lignende fartøj.

Blev englænderne for nærgående i den centrale del af bæltet, kunne man benytte den alternative rute mellem Lolland og Langeland eller i værste fald sende posten sydpå over Femern. Gjaldt



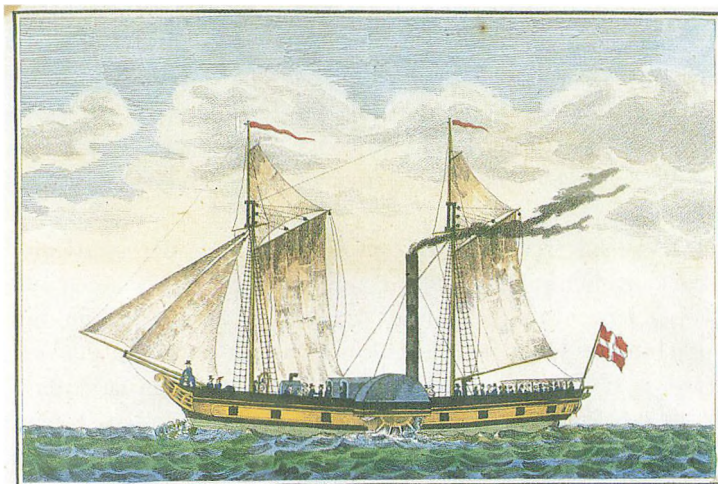
det vigtige meddelelser sørgede man simpelthen for en dublering af posten og forsøgte at få den over flere steder samtidig. For at organisere dette blev der udstationeret søofficerer ved en række lokaliteter på begge sider af bæltet. De fik så til opgave – blandt andet ved hjælp af den optiske telegraf – at udveksle oplysninger om de engelske skibes bevægelser og således sikre overfarten bedst muligt.

Tab var ikke til at undgå, og et af dem, som i allerhøjeste grad vakte kongeligt mishag, var englændernes opbringelse af en pengesendelse – »70.000 rdl. af Vor Kasse«. Det var penge, som skulle bruges i Hertugdømmerne, hvor hæren jo var koncentreret. Det viste sig, at det undtagelsesvist havde været en landofficer, som havde haft kommandoen på Langeland. Han havde sendt pengene med en uarmeret båd, og der havde ikke været sørget for, at de let kunne kastes overbord. Søofficerernes kommentarer var særdeles syrlige, og infanteriløjtnantens karriere blev ikke lang.

Det siger sig selv, at de unormale omstændigheder appellerede til fantasifulde løsninger. I 1808 lykkedes det at få et brev sendt over med en ubemandet ballon, som opsendtes fra Kertemindeegnen den 2. juli. Man fandt siden brev og ballon på en mark ved Skelskør, og allerede den 5. juli kunne Generalpostamtet lade denne ballonpost sende videre til kongen. Man noterede, at noget sådant altså kunne lade sig gøre, men det forblev ved dette ene forsøg. Tilsvarende magert var resultatet samme år, da en kajaker meldte sig. Han hævdedes som en anden grønlander at kunne rulle rundt med sit fartøj. Når det heller ikke blev til noget med kajakposten, gætter man på, at det under alle omstændigheder har knebet gevaldigt med kapaciteten.

Som nævnt trak englænderne ved vintertide deres fartøjer hjem fra de danske farvande – et indefrosset krigsskib ville være ilde stedt. Det betød da, at Sprogø atter stod til rådighed som tilflugtssted for isbådstransporterne. Ganske vist efterlod englænderne ikke blot en ødelagt optisk telegraf, men også de øvrige faciliteter var i 1808 blevet molesteret. Man reparerede og istandsatte et stuehus, men i 1810 gik det op i luer, og så blev man fra dansk side træt af den trafik. Der blev nu opsat en træbygning, som ved forårstide kunne skilles ad og sejles til Korsør for så atter at blive stillet op, når englænderne havde trukket sig tilbage det følgende efterår.

Således klarede man sig på Sprogø krigen ud. Umiddelbart efter fredsslutningen fik øen en særdeles prominent gæst på ufrivilligt besøg, og det fik følger. Frederik 6 skulle hjem fra sit fynske hovedkvarter på Hindsgavl, men på turen tværs over det isfyldte Storebælt sad selskabet fast på halvvejen. Dette flerdages ophold



Dampskonnerten: Prindsesse Wilhelmine.

Prindsesse Wilhelmine, dampskib nr. to i fart under dansk flag. Den var med sin skonnertrig og høje skorsten en karakteristisk repræsentant for de tidlige hjuldampere, der kun havde så kort en sejlsæson.

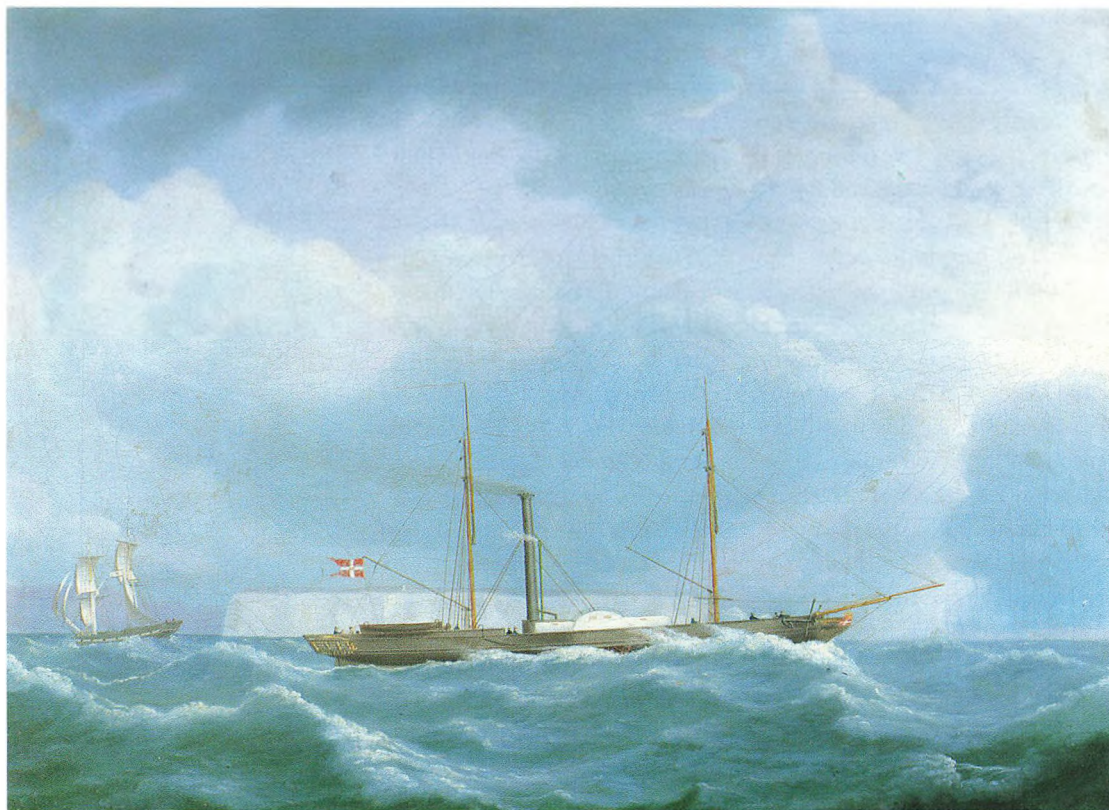
har helt åbenbart skærpet majestætens opmærksomhed for de meget primitive forhold på stedet, for da han var kommet velbeholden til København, blev der straks nedsat en kommission, som skulle overveje øens fremtid.

Sprogø hørte under godset Juelsberg, men i maj 1814 fik Generalpostdirektionen besked om at købe den, og ejeren var heldigvis villig til at afhænde for en overkommelig pris. Mindre let gik det med de bygningsplaner, kommissionen havde barslet med. Man havde tænkt sig både stuehus, lade og stald, men omkostningerne var skræmmende, så det blev i denne omgang kun til genbrug. Fem skure, som i Korsør havde været opstillet til brug for kanonbådslotillen, overførtes til Sprogø. Herefter kunne de rejsende vælge enten en rigtig seng til én rigsdaler i et af soveværelserne, eller man kunne nøjes med en hængekøje i fællesrummene – da var prisen kun den halve. Under alle omstændigheder en ikke ganske billig fornøjelse, som det i påkommende tilfælde var umuligt at undslå sig for. Men Postkassens udlæg skulle dækkes ind, og det søgtes samtidig gjort ved at sætte fragttaksten på Storebælt i vejret. Otte år senere fik man så endelig opført en grundmuret bygning med sove- og opholdsrum til de rejsende, som på dette tidspunkt kunne regne med at få forplejning af den fastansatte opsynsmand.<sup>25</sup>

## *I konkurrence med dampbatter*

Fem år efter fredsslutningen blev den privatejede *Caledonia* sat ind på ruten København-Kiel, og dermed stod Generalpostdirektionen for første gang overfor problemet om, hvordan man skulle stille sig til de nye dampskibe.<sup>26</sup> Nu var, som tidligere nævnt, sejladsen mellem København og Kiel i forvejen varetaget af privilegerede sejlpaketter, så på denne rute var skaden set med Postvæsenets øjne allerede sket. Passagerer og gods gik i et vist omfang ad den alternative søvej, hvad der var ærgerligt nok, for derved mistede man indtægter på hovedruten tværs over landet. Og her skulle man alligevel af hensyn til vintertiden opretholde det fulde beredskab, for sejlpaketterne gik ikke hele året igennem. Man har nok i begyndelsen haft svært ved at tage *Caledonia* så alvorligt, for de tidligste dampskibe var nogle skrøbelige størrelser med en endnu meget kort sejsæson. Det er nok værd at erindre om, at *Caledonia* kun var i funktion fra april eller maj frem til udgangen af september, altså en periode af under seks måneder,

Frederik den 6'te fra 1830 var den første danskbyggede hjuldamper. Her ses den på vej nordpå i Øresund med Stevns om bagbord malet af J.P. i 1845.



men naturligvis betingede man sig, at Postvæsenet kunne få en postsæk med. Det gav mulighed for en hurtig ugentlig udveksling af brevpost mellem København og Kiel og tillige med Lolland og Falster, som *Caledonia* anløb både ud og hjem.

Om der egentlig blev spundet de store mængder guld på *Caledonia*, er ikke godt at vide, men nyhedens interesse var i alt fald stor, og gode ekstrapenge blev tjent på forlystelsesture på Øresund. Det var, som det er blevet bemærket, en glimrende metode til at gøre ængstelige sjæle fortrolige med det nye transportmiddel. Men samtidig måtte man i Postvæsenet konstatere, at indtægterne fra pakkeposten gik tilbage i stærkere tempo end for brevpostens vedkommende. Man fandt det ikke vanskeligt at udpege synderen, for det måtte være *Caledonia*, der havde trukket en del af pakkepostens rejsende til sig.

Medvirkende til forståelsen af Generalpostdirektionens defensiva holdning i disse år er netop det generelle fald i indtægterne. Efter en kort opblussen i de første efterkrigsår gik det år efter år tilbage på alle felter med et lavpunkt i 1825. Postpensionskassen, som havde så store forpligtelser, var altså ved at komme i knibe på grund af konkurrence og dårlige konjunkturer – man delte skæbne med mange andre i begyndelsen af 1820'erne, der blandt andet var præget af en serie konkurser i den københavnske storhandel. Det er således ikke svært at se baggrunden for irritationen over dampskibet såvel som den store tøven overfor selv at gå ind med betydelige investeringer, hvis rentabilitet måtte forekomme særdeles usikker, tiderne taget i betragtning.

Det næste dampskib i rækken var *Prindsesse Wilhelmine*, der fra 1824 blev indsat på ruten København-Lübeck. Forud var gået forhandlinger om et privilegium på denne fart, men her havde Generalpostdirektionen haft held til at sætte sig imod. Som man kunne vente, gik argumentationen ud på, at Postvæsenet intet ville spare, fordi alt vedrørende hovedruten over land og vand fortsat skulle stå klar til at fungere udenfor den korte dampskibssæson, og man var tillige bange for, at folk skulle tage breve med uden om Postvæsenet. Fra Lübeck kunne man forsende post videre til Hamborg, og dermed ville der blive tale om yderligere tab af væsentlige indtægter. Man mente at have dårlige erfaringer nok fra Kielerruten, men veg dog tilbage for en alt for indgående kontrol med de rejsende. Det ville blive for pinligt.

Nu kunne man ikke forhindre oprettelsen af damppaketruten Lübeck-København, når det skete uden et privilegium, så *Prindsesse Wilhelmine* kom i fart. Men til gengæld fik man genindført den gamle bestemmelse om særavgift på passagerer, der i sin tid var blevet pålagt sejlpaketter netop på Lübeck – overordnede trafik-

Den ældre herre er Lars Pedersen Dyrhauge, der i årene 1820-29 var bæltpostskipper på Storebælt. Sønnen, Jørgen Thorø Larsen Dyrhauge blev bæltpostfører og i 1831 skipper på dampskibet Mercurius og samtidig bestyrer af isbådstransporterne på Korsørsiden. Han blev i 1828 gift med Rasmine f. Wedel med det henrivende hovedtøj, og man gætter på, at disse tre pasteller stammer fra netop denne tid, slutningen af 1820'erne.



og handelspolitiske hensyn betød, at man godt havde kunnet vinde gehør for på denne måde at genere sejladsen på Lübeck, der i mange henseender betragtedes som en konkurrent til København. Om galt skulle være, måtte trafikken hellere blive tvunget til at gå via Kiel. Derfor særavgiften. Blot viste det sig, at denne diskrimination ikke afskrækkede folk fra at bruge den nye rute.

Der blev ikke sendt postsække med det første år, men det kom man ikke uden om det følgende. Nu tørnede Postvæsenet sammen med handelsinteresser, som trak det længste strå. Grosserer-societetet havde forespurgt, om der ikke kunne blive sendt post med *Prindsesse Wilhelmine*, men den henvendelse havde man bare ladet ligge. Uklogt, for næste fase var en trussel om at offentliggøre rederiets tilbud om gratis medtagelse af en postsæk. Den klemme kunne man ikke sno sig ud af, så resultatet blev fra 1825 en mulighed for at sende breve med dampskib til Lübeck og herfra videre til Altona og Hamborg – men vel at mærke til forhøjet porto.

### *Dampskibe på de traditionelle færgeoverfarter*

Samme år – i 1825 – var det lille dampskib *Jylland* forsøgsvis blevet sat ind mellem København og Århus. Fartøjet viste sig at være for lille til Kattegatsejlads, og det forblev i første omgang ved den ene sæson. Men andre var i gang med lignende planer, og det ville komme til at gå ud over den gamle færgerute Kalundborg-Århus, hvor man stod i det vanlige dilemma: Dampskibet ville skumme fløden i sommerhalvåret, mens andre – i sidste instans Generalpostdirektionen – kom til at stå tilbage med forpligtelserne resten af året. Og ganske rigtigt. *Dania* sattes i 1827 i fart mellem Århus og København og tillige mellem Fredericia, Bogense og hovedstaden. Og der blev sendt post med.

På dette tidspunkt havde Postkassens indtægter stabiliseret sig. Den stadige tilbagegang var ophørt, og i Generalpostdirektionen var man da også i gang med diskussioner om betimeligheden af at få eget postdampskib på hovedruten ved Storebælt. Mest skeptisk var C.W. Lange, der tillige sad i Finanskassedirektionen og således kunne tale med vægt, når det gjaldt spørgsmålet om offentlige investeringer i dette nymodens transportmiddel.

Det interessante er, at man udelukkende diskuterede den mulige tidsbesparelse for posten og slet ikke bedrede forhold for passagerer på vej over bæltet. Dette hang sammen med, at færgelaugene med deres smækker jo tog sig af den side af sagen. Nok var passagerer med pakkeposten berettiget til overfart med postjag-



*C.W. Eckersbergs maleri fra 1830 benævnes almindeligvis »En Postjagt«, men det rundgattede fartøj, som ikke fører postflag, må snarere være en af fergelaugets bøltsmakker – så meget desto mere som manden ved rotpinden helt tydeligt er i civil.*

ten, og vel kunne andre personer imod ekstrabetaling nyde samme befordring. Men det var der bare meget få, som gjorde.

C.W. Lange foranstaltede undersøgelser over, hvor hyppigt og hvor meget posten havde været forsinket i de foregående år, når man så bort fra de perioder, da isbådtransport havde været nødvendig – isbådene ville jo under ingen omstændigheder kunne erstattes af et dampskib. Lange kom til det resultat, at forsinkelserne havde været få og små, for var det vindstille, blev posten jo bare roet over. Det, et dampskib i givet fald skulle erstatte, var en hurtiggående robåd eller i tilfælde af modvind en postjagt, der måtte krydse. Ifølge Lange var der ikke mange timer at spare på årsbasis, men han ville dog ikke modsætte sig nedsættelsen af en kommission til at undersøge forholdene nærmere – herunder om et dampskib kunne klare en »modstorm«, og hvor stor faren var for overisning, når det var frostvejr, men i øvrigt isfrit.<sup>27</sup>

Kommissionen blev nedsat, og da den kom til at bestå af to søofficerer samt fra postdirektionen den dampskibsvrige David Monrad, var resultatet givet på forhånd. Man anbefalede nyan-skaffelsen, og således blev postjagten *Mercurius* i 1828 erstattet af dampskibet af samme navn.

I den følgende tid viste det sig hurtigt, at også andre rejsende end dem, der kom med posten, ville betale forhøjet takst for at komme med dampskib. For så vidt var *Mercurius* en succes, som på længere sigt måtte få betydning for færgelaugene, der nok blev tildelt en del af de ekstra indtægter fra dampskibsfarten, men som jo alligevel i det lange løb ville tabe i konkurrencen.

Løsningen blev, at de to færgelaug simpelthen overtog al transport over bæltet. Postvæsenet lånte dem penge til et nyt skib, og det blev bygget på storrederen Jørgen Kruses værft i Korsør af Troenseskibsbyggeren Simon Møller. Hjuldamperen *Kronprinds Frederik Carl Christian* var altså i høj grad udtryk for lokalt initiativ, selv om maskineriet var importeret fra England. Skibet blev afleveret klar til brug pr. 1. januar 1844, og fra dette tidspunkt skulle færgelaugene overtage den hele besejling – imod en årlig godtgørelse vel at mærke. Denne måtte allerede det følgende år sættes op, hvilket understreger, at udgifterne ved en regelmæssig postfart med damp så langt fra kunne dækkes ind ved indtægter af persontransport.<sup>28</sup>

Den tilsvarende færgerute mellem Kalundborg og Århus var hidtil blevet besejlet med de traditionelle smækker, der dog nu blev gået i næringen af *Dania*, som var indsat mellem København og Århus. Generalpostdirektionen forhandlede med færgefolkene, om de eventuelt ville gå ind på at anskaffe et dampskib, men i første omgang fik man i 1833 en fast aftale med grosserer M.W. Sass, der var villig til at sætte *Dania* ind på en ugentlig posttur mellem Kalundborg og Århus imod afgivelse af halvdelen af fragtindtægterne til færgelaugsinteressenterne. Tre år senere fandt man tiden inde til at udbyde færgefarten i en samlet entreprise, som Sass fik. Han forpligtede sig til at anskaffe et nyt dampskib til dels finansieret med et lån fra Postkassen. Det blev til *Christian VIII*, bygget i København og indsat i 1840.

Heller ikke Århus-Kalundborg-overfarten var nogen guldgrube. Grosserer Sass vendte gentagne gange tilbage med ønsker og krav om nye tilskud og lån, så det endte i 1848 med, at Postvæsenet selv måtte tage over.<sup>29</sup>

Endelig var der blandt de traditionelle færgerier det ved Lillebælt, d.v.s. overfarten Assens-Årøsund. Fyns guvernør, kronprins Christian Frederik – den senere Christian 8 – var absolut en mand med interesse for den nye teknik, og på hans foranledning gik Generalpostdirektionen i forhandling med færgeriernes ejere om betingelserne for anskaffelse af dampskib. Det var de ikke meget villige til. Passagerunderlaget var meget lille, og det ville under ingen omstændigheder blive rentabelt uden store tilskud. Forhandlingerne trak ud, og først i 1837 blev man enige om, at



Postvæsenet stillede den nybyggede *Maagen* til rådighed, imod at færgerierne til gengæld varetog drift og vedligeholdelse – rigtig nok skulle betalingen for at medtage post tillige sættes betydeligt i vejret. Postvæsenet måtte af med 5.300 rdl årligt imod hidtil 3.000. Fra 1838 var så *Maagen* i fart på Lillebælt, og dermed var hovedrutens overfartssteder begge blevet forsynet med dette moderne kommunikationsmiddel.

Generelt for de gamle færgeruter gjaldt altså, at den etablerede færgetrafik ikke med ét slag kunne erstattes af de hjuldampere, der især i begyndelsen var meget sårbare. Efterhånden fik man indført dampskibe både i de to bæltter og på den gamle Kattegatrute, men det skete først efter, at den stadige nedgang i postintraderne var standset. Og intetsteds slap man uden om lån og/eller tilskud. Ingen af disse færgeruter var isoleret set rentable, når de skulle besejles med et dampskib, men ud fra en helhedsbetragtning kunne sagen stille sig anderledes – ikke mindst, da man nåede frem til 1830'erne. Det hang sammen med de bedre økonomiske forhold i almindelighed og i særdeleshed stigningen for både postforsendelsers mængde og rejsende personers antal, hvad siden vil blive omtalt. Men ret beset var det vel et hårdt forlangende, at Generalpostdirektionen skulle have forudset alt dette i tiden lige omkring 1820, da »tidsomstændighederne« så nok så trøstesløse ud.

### *Andre færgerier*

Dampskibene var det nye og spændende i Frederik 6.s og Christian 8.s regeringstid. Men dette bør ikke overskygge det faktum, at Postvæsenet fra 1807 havde fået tilsynet med samtlige danske færgerier.<sup>30</sup> Det var driften, det drejede sig om. De mange færgesteder var på den ene side udstyret med et kongeligt privilegium, som gav visse rettigheder. På den anden side medførte dette et offentligt indseende med takster, materiel og lignende, hvad enten det drejede sig om overfarten Fejø-Kragenæs, Jegindø-Tambohus, Nymindegab-Holmsland eller hvad nævnes kan. Generalpostdirektionen kom i den forbindelse i kontakt med en utrolig mængde lokale myndigheder, og når problemer opstod, kunne der udfolde sig en vidtløftig korrespondance med amtmand, byfoged, herredsfoged, birkedommer, magistrat, jordbesiddere etc. – foruden naturligvis med færgelauget eller færgemanden samt den lokale postmester. Drejede det sig om egentlig havnemæssige forhold, var det derimod kollegerne i Generaltoldkammerkollegiet og de dertil knyttede eksperter, som skulle konsulteres.<sup>31</sup>

Det blev derfor Generaltoldkammerets havnekonsulent, kommandør Poul Løvenørn, der i 1809 tog fat på en generel undersøgelse af alle landets færgesteder med henblik på at sikre ordnede forhold. På denne tid var omkostningerne på grund af de urolige tider forlængst løbet fra de gamle takster, der ofte stammede tilbage fra 1600-tallet. De måtte i vid udstrækning reguleres, mens færgelaug og færgemænd til gengæld forpligtedes til at sørge for de nødvendige faciliteter til lands og til vands – samt som regel også til at yde en årlig afgift til »Befordringsvæsenets Fond«.<sup>32</sup>

Dermed var naturligvis ikke alt på det bedste i de følgende år. Nogen opsigt vakte begivenhederne på Storebælt under Napoleonskrigene, da færgelaugene helt uden autorisation forhøjede prisen. Da det blev opdaget, gik man nok med til at stadfæste en del af de nye takster, men ikke så meget som ønsket for kvæg, heste og svin. Eftersom netop transporten af levende dyr traditionelt var en af færgefolkenes væsentligste indtægtskilder, reagerede de på begge sider af Storebælt med at ville frasige sig driften og overlade det hele til staten. Dét slap de ikke så godt fra. Frederik 6 skar i 1811 igennem og bestemte enevældigt, at færgelaugene havde værsgo »med allerunderdanigst taknemmelighed at antage den forhøjelse i taksten, som Vi ... allernaadigst have forundt dem«.<sup>33</sup> Således blev alle ved landets største overfartssted sat grundigt på plads.

Helt så drastisk gik det normalt ikke til ved de mange mindre færgerier. Men problemerne kunne være af samme art, som de følgende eksempler viser.

### *Vemmenæs færgen*

Poul Løvenørn besøgte færgestedet ved Vemmenæs på Tåsinge i 1810 og gjorde sine bemærkninger.<sup>34</sup> Der manglede en god lygte på færgebroen, og der burde i øvrigt anbringes prikker – hvad det var for nogle sømærker, forklarede nærmere for de ukyndige postfolk – i færgeløbet over til Rudkøbing, og endelig skulle færgemand Fahnø sørge for reparation af landingsstedet, samt anskaffe en jolle, som kunne ros af én til to mand og medføre fem-seks personer med tilhørende rejsetøj.

De øvrige fartøjer ved stedet blev synet af lokale sagkyndige, som kiggede på færgen, der kunne rumme 200 tdr., og på den store pram, der var beregnet til at kunne medtage op til 20 heste. Færgemanden rådede også over en såkaldt mellembåd med tilhørende sejl til transport af en vogn med fire heste samt en isbåd,



*Søofficeren Poul Løvenørn (1751-1826) var direktør for Søkortarkivet, Overlods, grundlægger af Det danske Fyr- og Værgervæsen samt statens uundværlige konsulent i alle forhold vedrørende havnebyggeri og færgevæsen.*

som både kunne sejles og ros – af indtil fire mand – med to læs gods og fire passagerer.

På den anden side – i Rudkøbing – havde Karen, salig Hans Færgemands enke, en tilsvarende lille flåde bestående af færge, mellembåd, sejljolle og en lille jolle, der ikke alene blev anvendt mellem Rudkøbing og Vemmenæs, men også – efter faste takster – kunne sejle direkte til Svendborg, til Ærøskøbing eller til Nyborg. På sidstnævnte distance var de to mindste dog for små til at komme i anvendelse.

Rudkøbing-Vemmenæs-overfarten fik sine nye takster trykt, så de kunne slås op til beskuelse for alle og enhver, og samtidig blev det bestemt, at den årlige afgift til Befordringsvæsenets Fond fra Vemmenæs skulle udgøre 8 rigsdaler sølv.

Fra 1821 hed færgemanden Anders Møller, og han har næppe været længe om at komme til den overbevisning, at dette ikke var nogen lukrativ forretning. Hans privatøkonomi er det meget svært at vurdere, for han var tillige skibsbygmester, men for færgeriets vedkommende opstillede han et regnskab, som så særdeles mistrøstigt ud. Han befordrede post mellem Vemmenæs og Rudkøbing og for dette modtog han i 1823 godt 82 rdl. Af færgeture derudover havde der dét år været 11 med selve færgen, 22 med mellembåden, 36 med isbåden og tre med den lille jolle. Dette havde indbragt godt 87 rdl. Alt i alt havde færgefarten givet en indtægt på 170 rdl, men udgiftsregnskabet, hvori indgik vedligeholdelse af enhver art samt afgiften, løb op i 314 rdl. På den måde altså en decideret underskudsforretning.

Den slags regnskaber er det naturligvis overmåde svært at vurdere for eftertiden – således også, hvad angår de følgende års underskud på 204 og 312 rdl. Men opgørelsen var at finde i færgeriets autoriserede regnskabsprotokol, og amtmanden, der havde indseende med den slags, støttede fuldt og helt Anders Møller i hans bestræbelser på at forbedre sine kår.

Der var ingen tvivl om, hvordan Vemmenæs-færgemandens ønskeseddel i denne situation så ud. Han ville have ubillig konkurrence fjernet. Den afgift, han skulle yde Befordringsvæsenets Fond, burde bortfalde og afløses af tilskud til vedligeholdelse og drift. Og endelig ville han ikke ligefrem snydes for indtægten af postbefordringerne.

Den generende konkurrence hang sammen med, at folk i mange tilfælde foretrak en sejlur direkte mellem Svendborg og Rudkøbing fremfor først at skulle med færge til Vindeby, dernæst ad landevejen over Tåsinge til Vemmenæs og endelig dér indskibe sig i færge nr. to. Var det godt sejlvejr, synes det kun at have været alt for let at overtale en bådfører fra Svendborg til for billig

# Lagt for Færgesfarten

imellem

## Rudkjøbing paa Fangeland og Vemmenæs paa Thorseng, m. v.

Hjælp dem! meddel Kongelig allernaadig Bemhøielig Rudkjøbing herred følgende Beslemmelser for den Besæling, som vedkommende Færgemænd, i hvo Færgerigkedt Jæren under Midsst af 2 til 4 Rdr. Sølv efter Egenes Omstændigheder til Siebens Færgestofte, foruden Erstatning til den forordnede Færgemænd af tabte Færgespenge, maa underlægge sig at gjøre Indbøt, tilføjet fra sine næste Mænd at opkræve efter Danst Rigsretsd omme Sten af sine April d. 18. Efter d. enten i Færgespenge rde Sølv eller i Kræfterelivener efter den beslemmede Livretstilsat for Færgesfarten imellem Rudkjøbing paa Fangeland og Vemmenæs paa Thorseng, m. v.

**Rudkjøbing Færges rde Sølv.**

**I. For Besæling imellem Rudkjøbing og Vemmenæs besales:**

Maar er bedt Fortæl fragtes.

- For en stor Færg ..... Maar er bedt Fortæl fragtes.
- Den kan disse indtage en Korn med 6 Høst, eller 2de Bogte hver med 2 Høst, eller 24 Høst; andre Stævner i Fortald demil.
- en mindre Færg eller saaledes Mellemstak ..... 1
- Den kan disse overføre en Vokstog med Rejstet og 2 Høst, eller 10 à 12 Personer med deres Rejstet.
- en Seilbød, som kan indtage 4 à 6 Personer med Rejstet
- en Iremmed eller saaledes Vængestolle med 1 à 2 Personer og liber Lei
- Maar Rogen overføres med en allestede af en Anden fragtes Fortæl, Sol kan berfere erlagge kan i udmanfene Tær seffatte Besæling, kan komme til Vdrag i dem, som kan forfæ Betragter Solde erlagge for bde Færstet, dog saaledes, at disse berred ei til Færges maatred Stak kommer til at betale mindre end i de Færgesde forfæ er, imellem Besæling Færgemænd i alle Tilfælde kan forde sevel af dem selv som for den øvrige i Færstet Indbøde. Maar der med ei Fortæl besat anden Fragt, besales saaledes:
- 1) For en Person og saemge, kan taler i Boanden, som Rejstetaber ..... 1
- Dog en Høst, Mænd, Sølv, Soanbartstak, et Tjensstykke eller deslige Person itum For dem imellem de 2dr og 12de Mar begge indbegreede besales hun det Døst af det, som Rahlitende overføres og fri
- 2) For en Høst ..... 1
- et Dvægstønd ..... 1
- et Stavn eller Høst ..... 8
- en Stak, et Stær, et Lem, eller en Øst ..... 4
- en Høst eller et Dvægstønd ..... 4
- en Høst og et Dvægstønd ..... 8
- 3) For en Korn eller Færgen med Lei og Gødt ..... 3
- en Gøst, en stor kølsten Høst eller ligesende Høst med Lei og Gødt ..... 2
- en mindre Vokstog med Rejstet ..... 2
- en Høst eller Høststog, med Ved det samme, uden Ved ..... 4
- en Sorial eller anden kølsten Høst med Lei og Gødt ..... 1
- For indliggende Høst besales forfæll.
- 4) For en Høst, Rille, Røst, Høst, Høst eller deslige paa 50 Pund og derunder ..... 6
- en Høst over 50 indtil 100 Pund indbegreede ..... 8
- og for fremdeles for etvær 100 Pund mere ..... 4
- en Landt Korn i Søst ..... 4

En Korn			En Høst		
Stk.	Stk.	Øk.	Stk.	Stk.	Øk.
1	4	•	2	1	4
1	•	12	1	2	4
•	3	8	•	4	4
•	2	8	•	3	8
•	1	•	•	1	4
•	•	10	•	•	12
•	1	4	•	1	8
•	1	•	•	1	4
•	•	8	•	•	10
•	•	4	•	•	6
•	•	4	•	•	8
•	•	•	•	•	9
•	3	8	•	5	•
•	2	8	•	3	•
•	2	•	•	2	8
•	1	4	•	1	8
•	1	•	•	1	4
•	•	6	•	•	8
•	•	8	•	•	12
•	•	4	•	•	6
3	2	•	4	2	8
2	1	4	3	2	•
1	4	•	2	1	4
1	5	8	2	4	12
1	2	4	1	5	8
•	5	12	1	2	4

**II. For Besæling fra Rudkjøbing til Svendborg, og fra Rudkjøbing som Vemmenæs til Væstfæsting:**

- For den store Færg ..... 3
- Mellemstak ..... 2
- Seilbøden ..... 1

**III. For Besæling fra Rudkjøbing eller Vemmenæs til Marstal paa Væst:**

- For den store Færg ..... 1
- Mellemstak ..... 5
- Seilbøden ..... 12

**IV. For Besæling fra Rudkjøbing til Sierne besales det samme, som for Besæling fra forordnede Sted til Vemmenæs.**

Maar der er Ordvild af den Røstendet i Færstet, at Fæst er forfunden med Overfæst, gælder ikke denne Lagt for Høstbøden Brug, men den Rejstet maa indgæst Fæsting som kan behø ved og ten, eller vedangæmde, i Følge Maralen af 17de Decbrer 1815, hævende sig til nærmeste civile Røsting.

Commendien regned fra sine April til den 30te September, og til Sierren den øvrige Tid af Væst. Færgestofte Solde være betydeligt ved Stævnet, Regned som Gøstet Ind- og Væsting, men maa ei under Midsst forde Critt-spøge af den Rejstet eller Fæstingens, men mindre bered Tjensstykke kommer til at besæde Lei fra eller til Landingstøtterne. Den Færstet, som behøved selv eller ved sine Færgestofte at have travet eller øgget med beters Besæling med forfæll er, eller foruden Besæling af dem, som til sin Besæling de krevtligde, Sol behø fra 2 til 4 Rdr. Sølv efter Egenes Omstændigheder til Siebens Færgestofte. Den Rejstet, hvo Døstet forfællinger dem eller de ved Færgestofterne værende Øggete Anstællte, Sol foruden Fæsting erlagge til Færstetmændene for ender Døst, der kan være tænkt i den i Ankerindom beslemte Tid, 6 Røstingstilling.

Denne Lagt kan oplysed ved Rudkjøbing Seilbøden og Vemmenæs Færgestofte paa saadanne korevrne Steder, at den kan blive lagt af alle dem, der berøgt sig af Færgestofte, ligesom og 2de Grøstet for ligge til Endvæst Fæsting i Rudkjøbing Østfæsting og i Vemmenæs Færgestofte, Døstet erlagge sig bærer at rene og forfæll.

**Generalpostdirectionen, den 18de Juii 1815.**

**Hauch. Lange. Monrad. Kolderup-Rosenwinge.**



Frimær.

betaling at smutte en tur til Langeland. Sundet vrimlede jo med fartøjer og søkyndige.

Færgemanden i Vindeby har naturligvis haft synspunkter af lignende art, og amtmanden over Svendborg Amt fandt, at det var strengt nødvendigt at opretholde færgerne de to steder – jo ikke mindst af hensyn til postgangen. Så i 1829 fik man fastslået, at persontransporten i dette område skulle være forbeholdt færgemændene i Svendborg, Vindeby, Vemmenæs og Rudkøbing. Og hvis folk foretrak den direkte rute, så skulle indtjeningen herfra fordeles på passende vis mellem *alle* nævnte færgemænd.

At den ordning næppe var let at opretholde helt efter bogstaven, viste sig ti år senere.<sup>35</sup> Et selskab anført af en embedsmand var tilsyneladende på sight-seeing i det sydfynske og ville bese Tåsinges seværdigheder. Hvad var taksten for et selskab, der ønskede at sejle fra Svendborg til Troense for at bese skipperbyen og Valdemar Slot? Og hvad gjorde man, når der ikke var nogen tilstrækkelig stor færge for hånden?

Problemet var åbenbart af kapacitetsmæssig art. Hvis den store færge tilfældigvis ikke var hjemme, hvad gjorde man så? Løsningen blev, at folk da fik tilladelse til at benytte forhåndenværende fartøjer imod at betale en afgift – en rekognition – til færgemændene.

I 1825 var Vemmenæsfærgemanden i restance for afgiften til Befordringsvæsenets Fond, og amtmanden anbefalede en eftergivelse, som blev en tilbagevendende begivenhed i de følgende år. Ved samme lejlighed noterede amtmand Sporon sig, at Anders Møller egentlig var fæster under baronen på Valdemar Slot, og at det vel kunne tænkes, at godsejeren retteligt var den, der burde drages til ansvar for færgeriets vedligeholdelse.

Dette aspekt kom frem igen tre år senere, da det fra Vemmenæs forlød, at nu stod færgen på land og var ubrugelig, for kunne færgemanden ikke få de fornødne penge til et nyt sejl, så kom den ikke i vandet igen. De gamle var forslidte og ubrugelige.

Amtmanden anbefalede økonomisk støtte, for ellers risikerede man, at farten måtte overtages for Postkassens regning. Men egentlig var det vel stadig et spørgsmål, om godsejeren ikke burde tilpligtes at hjælpe?

Det tyggede man på i København, men måtte hurtigt konstatere, at det var baronen aldeles ikke til sinds at have med at gøre. Om stamhuset Thorseng virkelig havde særlige forpligtelser, blev tilsyneladende ikke opklaret ved denne lejlighed. Man betrødte i stedet lånevejen. Anders Møller lånte til nye sejl, og det kom i de følgende år til nye lån og en enkelt gang også til kontant understøttelse.

*Færgetakster var i allerhøjeste grad et of-fentligt anliggende, og blev bekendtgjort på plakater som denne, med postdirektø-rernes navne foruden. Originalen måler 56 cm i højden og var naturligvis beregnet til at slå op, så alle kunne se, hvad det kostede at få en chaise eller en holstensk vogn bragt fra Tåsinge til Langeland.*

Når situationen ved Vemmenæs i 1828 var særlig desperat, skyldtes det, at færgemanden var blevet snydt for et tilgodehavende, da postmesteren i Rudkøbing gik hen og døde. Der havde åbenbart kun været en mundtlig aftale, som folk på stedet med kendskab til de dele sådan set godt kunne bekræfte. Blot nyttede det ikke at gøre krav på afdøde postmester Linds bo, når der ikke forelå noget skiftligt. Og Anders Møllers idé om at få erstatning af Postkassen ville man slet ikke høre tale om i Generalpostdirektionen.

Der rådede åbenbart uklarhed om noget i postal henseende så væsentligt som færgeriernes eventuelle godtgørelse for at sejle med post. Dette gjaldt ved denne tid i alt fald også ved Koster på Møn.<sup>36</sup>

### *Koster Færgegård*

Skipper Ole Hemmingsen Houman fra Nyord havde giftet sig med enkemadam Collin på Koster Færgegård. Med hende fik han ikke alene færgeriet med tilhørende forpligtelser, men tillige en betragtelig gæld, oparbejdet af hans salig forgænger, som havde måttet købe en ny sejlfærge, der lød det stolte navn *Frederik Blixencrone*.<sup>37</sup> Det var ganske vist sket så langt tilbage som i 1816, men der skyldtes stadig godt 700 rigsdaler til Befordringsvæsenets Fond. Så meget desto mere var der grund til at overveje økonomien, og i begyndelsen af år 1827 – netop i den mest besværlige færgetid – var det da faldet Ole Houman ind, hvor besynderligt det var, at han skulle have al den møje for ingenting. Hjemme i færgegården gav han sig til at kigge sine adkomstdokumenter igennem, og dér – forklarede han – stod der ikke noget om, at han skulle sejle med post gratis. Altså skrev han til Generalpostdirektionen og fordrede betaling for mange års postbefordring.

I København stod man ret uforstående overfor denne henvendelse. Møn var oprindeligt krongods, som i 1769 var gået over på private hænder, men ved sådanne salg sørgedes der normalt for, at forpligtelsen til at sejle med post uden vederlag kom til at påhvile pågældende færgegård. Det havde man i alt fald gjort i andre tilfælde, men da man spurgte by- og herredsfogeden i Stege om, hvad der stod i hans protokoller, kunne han kun svare, at der intet var at se om nogen gratis befordring af post. Postmesteren, derimod, forklarede, at siden der i 1801 var kommet postkontor i Stege, havde postbesørgelsen fra Kalvehave til Koster været uden omkostning for Postvæsenet. Ole Houman fik derfor til svar, at det burde forblive, som det havde været siden da.

Færgeskipperen ved Koster var dog mere stædig end som så. De mange års gratis postfart burde resultere i en eftergivelse af gælden til Befordringsvæsenets Fond, sagde han, og han var indstillet på at gå rettens vej. Det var han kommet ganske langt med, da Generalpostdirektionen i 1829 gav op. Ole Hemmingsen Houman kunne give sin overretsprokurator besked om at hæve sagen, idet han til gengæld fik godtgjort postbesørgelsen helt tilbage fra 1804. Det blev til et pænt afdrag på gælden.

Generalpostdirektionen havde, som nævnt, overtaget tilsynet med færgevæsenet i 1807, og de anførte eksempler tyder på, at man fra forgængerer – Rentekammeret – havde arvet ganske mange problemer, som dukkede op hen ad vejen. Blot disse par eksempler synes at vise, at man efterhånden kom til at investere ikke så få midler i færgerierne for at kunne opretholde den nødvendige postgang over de mange sunde og bæltter. Ole Houman dukkede op igen så sent som i 1848 med ønsker om et nyt lån. Da var hans færgebro blevet beskadiget, pæle og planker var knust, og isen havde flyttet rundt på stenene. Det blev til et lån mod sikkerhed i færgen, som til gengæld var nyfortømt.

*C.W. Eckersbergs »Udsigt fra Færgebroen ved Kallehave til Koster«, stammer fra 1831 og er altså fra den tid, da Ole Houman boede på færggården på den anden side af Ulvsund.*



Alligevel tyder meget på, at man med tiden fik nogenlunde hold på tingene, således at Generalpostdirektionen udadtil kunne fremvise præsentable færgsteder med pæne fartøjer. Det kom frem, da Christian 8 i 1843 skulle på den årlige sommerinspektionstur på vej til ferieopholdet på Føhr. Dette år skulle færden gå via Smålandshavet og postens styrelse fik travlt med i god tid at sende en mand i forvejen for at sikre, at alt var i orden.

Det blev til en indberetning om færgerier, der ved Sundby, Gåbense og Vordingborg var i fortrinlig stand. Her manglede intet. Ved Grønsund var færgens sejl derimod ikke i særlig god stand. Specielt fokken var »så forslidt og itureven, at man fra Mønssiden igennem den kan se alt, hvad der passerer på Falstersiden«. Færgemanden, kaptajnløjtnant Lund, havde i øvrigt gjort sit bedste – blandt andet lovede han bræddebelægning på brohovedet af hensyn til det kongelige selskabs heste – men hans pecuniære omstændigheder gjorde det begrænset, hvad man ellers kunne forvente. Et lille problem om hynder til den færge, der skulle bruges til persontransport, havde byfogden lovet at tage sig af – »han havde netop noget rødt groft klæde«. Løjtnant Lund fik så i øvrigt hjælp til de nødvendige nye sejl.

I Kalvehave var man af sig selv gået i gang med at male fartøjerne. Sejlene på færgen var ganske vist reparerede, men ellers ikke ret gamle. Blot så det farligt ud med de lapper, så det besluttedes kun at bruge den til overførsel af vogne. Så vidt, så godt, men opsynsmand Jantzen havde en stor udskibning af brænde, som fandtes opstabet ved færgebroen, således at man skulle passere mellem stakkene for at komme i land. Det gik ikke an. Det ville være ganske upassende med en kongelig landgang mellem brændestabler. De måtte derfor flyttes.

Endelig var der Koster Færggård og Ole Houman. Her havde skipperen pæne sejl, men malingen på fartøjerne var slidt, så han blev sat til at male og tjære både den store sejlfærge og sejl båden. Den 90-100 alen lange færgebro så heller ikke for godt ud, og færggården var temmelig forfalden og afgav kun tarvelig plads for de rejsende. Der var grænser for, hvad der i denne situation kunne gøres, men i det mindste det delvis sønderbrudte bolværk beordredes istandsat med det samme.

Kongen kom, og kongen var vel fornøjet, hvis man skal tro majestætens egenhændigt førte dagbog.<sup>38</sup> Han glædede sig over udsigten fra Møns Klint, over den illuminerede have på Klintholm samt den »skønne« æresport ved Sundby færgebro. Og der var ellers ingen bemærkninger om færger og færggårde, skønt kongen kunne være kritisk nok. Kalvehavefærgen med de lappede



sejl har været holdt diskret i baggrunden, og således gik alt på det bedste.

Med billedet af den sidste enevældige konge under æresporten ved Sundby bro forlades hermed færgevæsenet og Generalpostdirektionens tilsyn med samme. Eksemplerne synes klart at have vist, at det var så som så med færgeriernes rentabilitet. Det er i alt fald sigende, at Anders Møller i Vemmenæs tillige var skibsbygmester, at færgemanden ved Kalvehave havde stor udskibning af brænde, og at Ole Houmann var skipper. Han havde faktisk på et tidsrum eget skib i søen. Det viser, at selve færgeriet med dertil hørende postfart kun kunne være en del af erhvervsgrundlaget.<sup>39</sup>



*C.D. Gebauer er mester for denne instruktive skildring fra 1811 af den holstenske vogn med kalesche foran en kro. Der skiftes heste, og i baggrunden til højre annoncerer en posttrytler sin ankomst ved at blæse i hornet.*

# Ekstrapost og dagvogn

Mange generationer børn har sunget om den lille nisse, der rejste med ekstrapost fra land til land, men de færreste har vel nogen-  
sinde spekuleret over, hvad denne ekstrapost mon kunne være for  
en ting? Det var nok noget, man brugte i gamle dage. Allerede da  
sangen i 1844 kom i trykken, var det at tage ekstrapost imidlertid  
næppe mere så almindeligt. Forfatteren til de kendte vers må  
have grebet tilbage til sin barndoms rejseskik, for havde det været  
en rigtig omkostningsbevidst lille nisse, ville turen nok så let være  
gået med den moderne dagvogn.<sup>40</sup> Der skete nemlig en betragtelig  
udvikling i befordringsvæsenet i årtierne inden 1800-tallets mid-  
te, som det vil fremgå af dette kapitel. Fra vanskelighederne un-  
der Napoleonskrigene gennem en slidsom efterkrigstid nåede  
man siden frem til et særdeles veludbygget transportvæsen. Og  
nissen, der så flot tog ekstrapost, kan i det mindste hjælpe til at  
huske på, at inden jernbanernes fremkomst, var det Postvæsenet,  
der til lands stod for den organiserede persontransport, som det  
havde gjort det siden 1794.

## *Vognmænd i vanskeligheder*

Tidligere er skildret Generalpostamtets overtagelse af befor-  
dringsvæsenet først i hertugdømmerne og siden også i kongeriget.  
Der var blevet fastsat takster, ansat opsynsmænd og i Danmark  
sørget for oprettelse af vognmandslaug de steder, hvor der var  
brug for det. Altsammen skete det efter reglerne i den store for-  
ordning fra 1804. Imidlertid skulle det vise sig, at befordringsvæ-  
senet var særdeles sårbart under krigsforhold.<sup>41</sup>

Først og fremmest blev heste og foder hurtigt dyrere. Man  
skulle konkurrere med militæret om både de firbenede, det nød-  
vendige hø og den uundværlige havre. Det kneb også med mand-  
skab, fordi så mange blev indkaldt, og de vognmænd, som fortsat  
var i virke, blev ofte udskrevet til kørsel – friægter – når hærens  
behov skulle dækkes.

På grund af disse vanskeligheder, og eftersom taksterne ikke  
umiddelbart fulgte priserne, kunne fortjeneste let blive afløst af  
regulært tab i denne branche, og vognmand efter vognmand op-

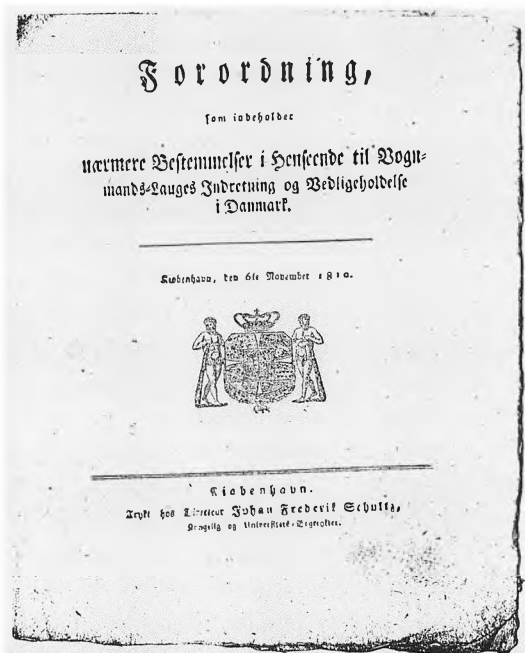
gav simpelthen bestillingen. Sine steder opløstes vognmands-  
laugene, fordi alle var udtrådt. Det blev vanskeligere at få pakke-  
posten frem – den gik jo i Danmark oftest med vognmænd – og  
den rejsende, som måtte ønske ekstrapost, kunne risikere at stran-  
de af mangel på befordring.

Nu var der bestemmelser i 1804-forordningen, som gik ud på,  
at hvor vognmændene svigtede, skulle andre borgere med hest og  
vogn træde hjælpende til. Blot kom man ud for, at folk for at  
slippe solgte både hest og vogn. Beskedne takstforhøjelser hjalp  
ikke stort, så i 1810 måtte man gå over til tvangsforholdsregler af  
hidtil uset strengthed.

Der var fortsat regler for, hvordan frivillige vognmands-  
laug kunne oprettes, men det nye i forordningen af 6. november 1810  
var, at hvor et tilstrækkeligt antal af byens borgere ikke var villige  
til at indtræde i laugene, måtte dette kompletteres ved tvang. De  
borgere, der havde jord af en vis størrelse eller brugte heste i  
deres næring, fik pligt til at indtræde i det eksisterende eller i et  
nyoprettet laug. De største jordejere skulle først for, og når de  
havde fungeret i en nærmere bestemt årrække, kom turen til de  
mindre. Forpligtelsen gjaldt alle almindelige borgere med seks  
tdr. land eller derover, samt tillige embedsmænd og andre med  
mindst ti tdr. Var der slet ingen jordejere i byen – og var der  
ingen fællesjord, der kunne udlægges til græsning for vognmands-  
heste – måtte almindelige hesteejere, købmænd eller andre, træde  
til. Havde man fire heste, skulle de stå til rådighed i otte år, havde  
man to var perioden som vognmand indskrænket til fire. Kun i  
yderste nødsfald kunne bønder i den allernærmeste omegn ind-  
drages i denne ordning. For så vidt blev det endnu engang fastslå-  
et, at vognmandskørsel var en bynæring. Blot skal der erindres  
om, at der mange steder af gode, geografiske grunde også var  
kørselspligt for en række bønder, som det tillige vil fremgå af det  
følgende. Den strenge forordning sluttede med en lille indrøm-  
melse til det betrængte erhverv. Kongen lovede, at der skulle  
tages hensyn til affældige vognmænd og vognmandsenker, som  
efter ansøgning – og når omstændighederne tillod det – kunne få  
karle fritaget for militærtjeneste. Det samme gjaldt for vogn-  
mænd, som havde flere ruller, d.v.s. var noteret for mere end én  
vogn med tilhørende forspand.

Det siger sig selv, at folk med heste og vogn ikke alle havde lige  
let ved at forlige sig med denne påtvungne vognmandsfunktion.  
Nogle forsøgte at slippe, andre nægtede.<sup>42</sup> Kløkker Hyllested i  
Thisted havde kun 9 tdr land, og på det grundlag ville han gerne  
fritages for at afgive befordring. En sådan anmodning blev auto-  
matisk sendt videre til amtet til endelig afgørelse. En herredsfo-

*Forordningens overskrift synes meget uskyldig, men i virkeligheden rummer den skrappe tvangsmuligheder, der kunne lages i brug, hvis vognmandsbrug ikke kunne etableres ad frivillighedens vej.*



ged forklarede, at han nu havde solgt sine heste og bortlejet en del af sine jorder, hvorfor han fandt at måtte kunne undtages. Det havde han nu ikke held med. Han fik besked på at lade sine pligtige kørsler bestride af andre.

Nok lidt utilsigtet kunne de hårde tvangsforholdsregler ramme etatens egne. Postmesteren i Kolding indberettede, at postrytter J. Jensen nu i flere år var blevet sat til at assistere vognmændene i Vejle. Eftersom han ikke havde ret meget jord, måtte det vel være en fejltagelse? Næh, det var det absolut ikke, svarede man fra Vejle amt. Posttrytter Jensen havde både to heste og seks tønder land, så han måtte siges at være befordringspligtig. At han besørgede brevposten, kunne slet ikke komme i betragtning, for det var jo noget ganske andet. I en situation, hvor »selv embedsmænd« måtte afgive befordring, kunne postrytteren ikke undtages. Og det kunne vist ikke være særligt byrdefuldt for ham, mente man.

Befordringsnægttere blev idømt bøde. Postmesteren i Køge indberettede om fire rigsdaler, som ifølge straffebestemmelserne i en sådan anledning skulle indbetales til Generalpostdirektionens fattigkasse. Fra Maribo amt indgik et tilsvarende beløb, som købmand Didriksen i Naskov var blevet idømt for samme nægtelse. Hyppigst var det imidlertid genstridige landboer, som fik deres sag for. Den 30. december 1812 ville fire bønder i Erritsø ikke

spænde for, så pakkeposten på vej sydpå blev ti timer forsinket, og det blev med det samme anmeldt for retten. Få dage efter var den gal igen, da postmesteren i Kolding konstaterede, at der atter havde været et ophold på grund af de Erritsøbønders vægren. Hovedruten over Lillebælt synes at have været plaget af megen vrangvilje på den jyske side. For et politiforhør over befordringspligtige i Snoghøj drejede sig også om ulyst til at stille heste og vogn til rådighed. De pågældende undskyldte sig med, at opsynsmanden ikke havde ladet det gå på omgang på retfærdig vis. Medvirkende kan også have været den notorisk dårlige vej mellem Snoghøj og Kolding, som der på denne tid indløb klager over. Der kan have været grænser for, hvad man ved vintertide ville udsætte heste, vogn og sig selv for.

Rækken af ansøgninger om fritagelse for militærtjeneste var naturligvis lang. Vognmand Petersen i Roskilde anmodede så mindeligt om, at en navngiven soldat måtte blive hjemsendt for at kunne tjene ham som kørekarl, og hertil havde han en anbefaling fra postmester Sørensen, som tillige var opsynsmand ved befordringsvæsenet. Fire bønder i Søbyvad i Gjærn sogn ved landevejen mellem Århus og Viborg havde det samme problem. De var svagelige mænd, hed det. De havde ingen sønner hjemme til hjælp, og også de kunne bilægge ansøgningen en attest fra den stedlige opsynsmand.

Disciplinære problemer blev ligeledes forelagt Generalpostdirektionen. Fra opsynsmanden i Trunderup på Fyn blev der reageret stærkt over for Hans Rasmussen, som havde klaget over at være blevet pålagt befordring, når det ordinære vognmandslaug ikke kunne klare det. Rasmussen var et stridigt og moralsk slet menneske, forklarede opsynsmanden. Han havde idelig søgt at stifte splid mellem vognmændene, som ikke kunne udstå ham. De ville *ikke* være i hans selskab og snarere nedlægge deres laug end at optage ham deri. Man aner, at Hans Rasmussen har stillet nogle krav, som man ikke ville imødekomme. I alt fald var der ingen grund til at udvide lauget, eftersom vognmændene i 1812 havde kunnet klare alle rejser på nær 17. Hans Rasmussen havde næppe kørt mere end fire-fem gange i de sidste syv år, og han burde absolut ikke slippe for forpligtelsen til at træde hjælpende til, når vognmændene alle var i rejse.

En pudsig indsigelse kom fra en befordringspligtig borger i Kalundborg, som havde fået kasseret sine heste, fordi de ikke var høje nok. De burde være 10 kvarter høje = 167 cm, men var rent faktisk kun 9½ – det havde magistraten målt dem til, og således manglede de knap 8 cm. Nu var det bare ikke muligt for manden at skaffe højere heste, og de havde dog tidligere været benyttet.



*Postføreren ved den agende post fik understreget sin autoritet ved at bære dette skilt, der med Frederik 6.'s navnetræk må stamme fra tiden 1808-39.*

Opsynsmanden sagde da også god for dem. – Man må håbe, at borgeren i Kalundborg kom afsted med at anvende de lidt for lave krikker.

Klagerne gik ellers, som man kunne forvente, jævnligt på dyrtid og for lave takster. Fra Odense forlød det i 1813 fra oldermanden, at vognmandslauget næsten ikke kunne skaffe havre. Enten måtte det nødvendige hentes til en billig pris fra de kongelige magasiner, eller også måtte satserne i vejret. Fra Horsens meldtes om udtrædelser af lauget og specielt om en vognmand Rasche, hvis »rekvisitter« var ubrugelige. Om dette var en skjult ansøgning om lån, kan ikke ses. Men af andre skrivelser fremgår, at man overfor vognmændene forlængst havde betrådt lånevejen med brug af Befordringsvæsenets Fond. I Slagelse havde opsynsmanden spurgt vognmændene, om de snart kunne betale af på deres lån, men det var de endnu ikke i stand til. Bedre så det derimod ud i Ringsted, hvor en enkelt vognmand var villig til at betale resten af sin gæld til direktionen om fire-fem uger.

Hvor mange af vognmændenes trængsler, som i virkeligheden hang sammen med kørsel for militæret, er det ikke til at afgøre. Det vedrørte jo ikke direkte Generalpostdirektionen. Men i alt fald hævdede de befordringspligtige ved Kalvehave i forbindelse med en klage over de lave takster, at de måtte ophøre med al befordring, hvis de ikke kunne blive fritaget for de mange »kongerejser«. Opsynsmanden i Nakskov forklarede samtidig, at der ikke var blevet betalt godtgørelse for frikørsler for militæret for tiden helt tilbage fra krigsudbruddet i 1807. Her har man åbenbart været mindre godt orienteret, for Generalpostdirektionen kunne fortælle den uvidende, at de penge forlængst var anvist til udbetaling på Lollands amtstue.

Det vil af disse klager og kontroverser være fremgået, at vel var det Landbefordringsvæsenets kontor under Generalpostdirektoratet, som modtog skrivelse efter skrivelse, men når der skulle skrides til aktion eller foretages nærmere undersøgelser, så var det hyppigt lokale myndigheder, der måtte tage affære. Magistrater målte heste, og amtmænd anbefalede tiltale rejst overfor de genstridige. Opsynsmændene på de mange befordringsstationer var Generalpostdirektionens øjne og øren, men de måtte have hjælp fra andre, når vognmandslaugene såvel som de befordringspligtige borgere og bønder skulle bringes til at fungere.



No. 2848 Timeseddel Slagelse fra Aar 1811 E. J. M.

Vognmand *Stampe* beforderer  
*H. Sallomon* med *Udby*  
og 4 Heste til *Korsør* — 2 Mile, hvorfor er  
betalt i Fragt *16 Rdl. 32 sk.*  
Bestilt den *4. Novbr. 1811* — *Rl.*  
til at møde den *2. Rl. 17*  
Ufgaaet den *Rl.*  
Ankommen *Rl. 4*

Embetsbetalt:  
Siffigelsskillinge *1 Rdl. 10 sk.*  
Milepenge *1 Rdl. 10 sk.*  
Bom- og Bropenge *1 Rdl. 10 sk.*  
Er *1 Rdl. 10 sk.*

NB. De Reisende anmodes, efter Forordningen af 27 Januar: 1804, at underskrive denne Seddel, og naar de have Aarsag til Klage, anføre det, samt i fornødent Fald skriftelig eller mundtlig andrage Sagen for Opfyndmanden.

Die Reisenden werden ersucht, der Verordnung vom 27 Jan. 1804 gemäß, diesen Zettel zu unterschreiben, wenn Ursache zu Klagen Statt finden sollte, solches anzuführen, und erforderlichen Falls die Sache schriftlich oder mündlich dem Aufseher des Beförderungsamtes anzuzeigen.

M. M. Les Voyageurs sont priés, conformément à l'Ordonnance du 27 Janvier 1804, de signer ce billet, d'y motiver les sujets de mécontentement qu'ils pourroient avoir; ou s'ils le jugent nécessaire, de s'adresser verbalement ou par écrit à l'Inspecteur des postes du lieu, qui recevra leurs plaintes.

*No. 2848*

## Pakkepost og ekstrapost i 1818

Det varede temmelig længe, før vognmændene kom på fode igen. Hvert år blev der fra hver eneste befordringsstation indsendt beretninger om »befordringsrekvisiternes tilstand«, men dette interessante materiale er tilsyneladende gået tabt. Kun en enkelt fra Viborg anno 1825 er øjensynlig ved et rent tilfælde bevaret.<sup>43</sup> Den giver et noget mistrøstigt billede af tilstanden elleve år efter krigsafslutningen.

Om vognmandsrullens seks deltagere hed det for Jørgen Laursens og Christian Ostfelds vedkommende, at de begge rådede over en postvogn med to heste, og deres seletøj var i forsvarlig stand. Det sidste var imidlertid ikke i orden hos Christian Clausen. Hans seletøj var kun mådeligt, og også bagsmækken på hans postvogn var brøstfældig. Jens Roses vogn var gået i stykker, og hvornår den blev færdig, var ikke godt at vide. Jens

*I følge denne timeseddel fra 1811 er en »Hr Sallomon« den 4. november af vognmand Stampe blevet befordret fra Slagelse til Korsør i en vogn forspændt med fire heste, og den tur kom til at stå ham i 16 rigsdaler og 32 skilling i fragt, samt 56 skilling i øvrige omkostninger.*



Hvass havde ikke – siden sidste årsberetning – været i stand til at melde sig med befordringsdygtige heste og vogn, og endelig var Hans Balling død og dermed ude af sagaen. Som følge heraf havde stationen kun to vognmænd, der kunne siges at være forsynet med forsvarlig befordring.

Når indberetningen fra Viborg Befordringskontor ved årsskiftet 1825/26 ikke endte i de rene jammerklager, kan det skyldes, at der måske ikke var så mange endda at befordre. Så set fra den synsvinkel var det ikke katastrofalt. Noget andet var de manglende indtægter, som alle sikkert har været enige om at begræde. Mistanken om den ringe rejselyst kan bekræftes af oplysninger fra 1818, der kan fortælle, hvor mange – eller rettere, hvor få – der rent faktisk på denne tid benyttede det offentlige befordringsvæsen på hovedruten København-Altona. Samtidig er det muligt at sige noget om, hvem der dengang tog ekstrapost.<sup>44</sup>

Rejsestrømmen er aflæst for de sidste to uger af maj 1818 – helt nøjagtigt dagene fra den 17. til den 30. Med pakkeposten ankom i denne periode i alt 13 passagerer til København, og i de samme dage afgik herfra 21½ rejsende – også dengang kunne børn gå til halv pris. Følger man de rejsende med den agende pakkepost videre mod vest, ser man 36½ passere gennem Ringsted, mens 27 nåede til Korsør. Folk stod altså af og på, for i Nyborg var der kun otte gennemrejsende, så trængslen på Storebælt var begrænset – stadig for så vidt det gjaldt passagerer med pakkeposten. Over Fyn kom der flere til. I alt 15 kørte gennem Middelfart, men længere sydpå svandt strømmen ind igen. Fra Kolding rullede kun fire videre sydpå, hvor til gengæld andre steg på, således at 24½ kom til Rendsborg. Længst mod syd, i Altona, var der syv personer, der betegnedes som gennemrejsende. De var altså på vej ud af monarkiets riger og lande.

Befordringsvæsenets egne tal er overalt opgjort med angivelse af antallet, der tiltrådte en rejse, de, der fortsatte som gennemgående, og endelig de, som afgik, og altså enten var nået til deres bestemmelsessted eller fortsatte på anden vis. Derfor skulle antallet af tiltrådte på hele strækningen mellem København og Altona gerne svare til dem, der fragik – eventuelt med tillæg af gennemrejsende i Altona. Tallene passer bare ikke. I alt 76½ forskellige personer tiltrådte i dette tidsrum en rejse med pakkeposten, mens 80½ afgik. Forklaringen er naturligvis, at nogle var begyndt før 14. maj, og andre var først nået til vejs ende efter den 30. i samme måned. Det er faktisk besværligt at arbejde med rejsestatistik.

Men omkring 80 mennesker blev transporteret på hovedruten over kortere eller længere stræk i en 14 dages periode! Det er ikke mange. Maj måned var vel næppe den store rejsemåned, idet den

største aktivitet dengang helt åbenbart lå i de sene sommermåneder og det tidlige efterår, men særligt langt fra det gennemsnitlige var disse 14 dage næppe.<sup>45</sup>

Ved siden af pakkeposten var der den mulighed at tage ekstrapost, og det blev da også gjort, enten på den måde, at man lejede både postvogn, heste og kusk, eller folk nøjedes med heste til den vogn, de selv mødte op med. I den nævnte 14-dages periode blev der rekvireret 17 postvogne med i alt 40 passagerer fra København til Roskilde, mens der på næste etape var tale om syv vogne med 14 rejsende, som skulle fra Roskilde til Ringsted. Den modsatte vej – fra Roskilde til København – drejede det sig om 31 vogne med ikke færre end 76 passagerer. Således kunne man remse op station efter station. Tre vogne fra Kolding til Snoghøj, men ingen sydpå mod Haderslev etc. Og når det gjaldt forspand, blev der udlejet 16 par heste til 34 rejsende på strækningen København-Roskilde, mens 25 par med 44 personer kørte den anden vej. Lægger man tallene for alle rejsende sammen på ruten København-Kolding, får man 472½ personer, mens det tilsvarende tal for Haderslev-Altona var 301. Blot er denne statistik meningsløs, idet en mængde må være gengangere, når der som her blev talt ekspeditioner ved samtlige stationer. Men at rejsestrømmen var tyndest på midten mellem Nyborg og Haderslev er helt tydeligt – der var flest ekspeditioner mellem København og Ringsted i øst og i vest på strækningen Aabenraa-Pinneberg (Altona) ned gennem hertugdømmerne.

Et signalement af de rejsende kan overraskende nok gives, fordi man i Generaltolddirektoratet forlangte oplysninger om, hvilken stand de forskellige tilhørte. Det er således muligt at sige noget om, hvem der i 1818 tog ekstrapost med vogn og det hele, og hvem der selv medbragte køretøj til rejsen. Resultatet er ikke overraskende. De 17 vogne, som blev rekvireret i København, rummede syv håndværkere, otte handelsmænd og grosserere, otte skuespillere fordelt på to vogne, fire militære inklusive en tjener, ni embedsmænd tildels med familie samt en frue med tjener. To studenter flottede sig med hver sin hele vogn og svarer således ikke til det gængse indtryk af den studerende ungdoms økonomiske formåen, men der vides dog ikke noget som helst om lige netop disse unge menneskers baggrund.

Det var de 40 personer fordelt på 17 køretøjer. Vender man sig til de 16 par heste, som kom til at trække 34 personer i egne vogne, drejede det sig om ti grosserere og andre handlende samt otte embedsmænd, herunder en enkelt frue. De militære tegnede sig for fire personer, og så var der greven med et trepersoners følge, endvidere fem adelsmænd inklusive tjener og i denne sam-

Denne takst for gæstgivere og kroholdere blev trykt, men uden prisangivelser, som her er tilføjet for 1. november 1818 både i sølvværdi og i den såkaldte navneværdi, altså sedlernes pålydende. Alle og enhver kunne så erkynde sig om, hvad et stort glas øl kostede i den almindelige kroestue, og hvad en skæppe havre til hesten beløb sig til.

# Lyct

I Folge Loben og Anordningerne, hvorefter Gæstgiverne og Kroehol-  
derne paa ~~Stadens~~ Amt have at rette sig indtil videre.

## Spisevare.

	1818	1819
Kold Brost eller Afensmad, af Stenke, Ost, Dree, Kalve eller Lamme- leg med Bred, Salt, Sennop, Smør ic., for een Person	1	8
En Portion Smerebrød af 3 Eegter Rug eller Suurbrød med Klod eller Ost	1	8
En Kjedtervefal med Ost	1	22
Et Ketter Rundbrød med Smør og almindelig Ost	1	8
2 Ketter almindelig god tilstrækkelig Middagsmad med Tilbehør af Brød, Salt, Sennop ic., til een Person	1	4

## Drikkevare.

1 Glaske Madera Wiin	2	3
1 dito Rhinsk Wiin	1	2
1 dito Kobblin	1	1
1 dito gl. Wiin	1	1
1 dito ung Frankl Wiin	1	1
1 Dolle Punsch	3	4
1 Glas Punsch, indeholdende en Pagel	1	2
1 Glaske Wiinfaibel	1	1
1 Glaske afbrændt Kobblin	1	2
1 Sopfen Liqueur	1	1
1 Sopfen Rom	1	12
1 dito Frankl Brandeviin	1	12
1 dito Kommen Aquavite	1	8
1 dito Nitter Brandeviin	1	12
1 Eegne Sopfen af Rom eller Frankl Brandeviin	1	2
1 Glaske Dobbeltøl	1	4
1 dito daglig Øl	1	1
1 Glas Øl	1	1
1 Portion Schokolade i det mindste 3 Kopper	1	4
1 Portion Kaffe ligeledes	1	3
1 Speltum Kaffe	1	2
1 Portion fin Thee, med Masline, Sukker, Fløde og Tilbehør af 4 Kopper	1	4
1 Portion almindelig Thee, med samme Tilbehør, ligeledes 4 Kopper	1	3
1 Speltum Theevand	1	1

## I den almindelige Kroestue.

1 Sopfen dansk Brandeviin	1	4
1 lldet Glas Øl	1	3
1 stort dito	1	3
1 Ketter 2 Skillinges Suurbrød med Smør og Ost	1	8
1 Pagel dansk Brandeviin	1	10
1 Pagel Miod	1	10

## Logie og Natteleie.

Et Kammer med Seng, Lys og Tilbehør, fra 6 til 24 Timer, uden Varme, for een Person	1	3
Med Varme	1	3
Natteleie for simple Folk	1	1

## Hestefoder og Staldrum.

1 Skæppe Havre	1	1
1 dito Haffelse	1	12
1 dito Skaftehave	1	1
1 Egd. Hee	1	3
1 Skofte	1	1
For een Hst i 24 Timer	1	1
For 10 Heste, og Vogn i samme Tid	1	2

Koestilde Raadsfue den 1. Novbr. 1818.

Müller.

ad N<sup>o</sup> 674 C/M - 6

Trykt hos V. D. Siipping.

op 20. 21. 1818

menhæng yderligere en »domestikvogn« med tre tjenestefolk. Det sociale niveau steg kendeligt for selvejerkeretøjernes vedkommende.

Således fordelt var de i alt 74 personer, som gjorde brug af ekstrapost fra København og et stykke mod vest i denne 14-dages periode. Heller ikke dette er imponerende tal, og man kan da spørge, om folk virkelig ikke rejste mere end som så. Det gjorde de jo nok. Endnu engang skal mindes om søvejene, som forbandt landets mange havnebyer. Småfartøjer i paketsfart mellem hovedstad og provins var stadig en mulighed for den, der ikke havde så travlt, og som i øvrigt turde fortrøste sig til vind og vejr. Det skal bemærkes, at ovennævnte tal stammer fra året før *Caledonias* anskaffelse, så hovedruten var endnu uforstyrret af det første dampskib. Endvidere var de ekstravagante studenter med deres solobefordring næppe typiske. Hvad eftertiden husker, er dog snarere de mange, som oplevede eventyr på fodrejsen, hvad der peger hen på den tids udstrakte brug af apostlenes heste. De stod jo til rådighed for enhver også ustuderet røver. For i 1818 var det ikke billigt at få befordring gennem postvæsenet, som det vil blive påvist i et senere kapitel.

### *Dagvognene ruller frem*

Hvor betegnelsen dagvogn stammer fra, vides ikke, men betydningen var sådan set klar nok. Dagvognen kørte en fastlagt rute på bestemte dage, og det kunne foregå en eller flere gange om ugen. Derimod ser det ud til, at man temmelig nøje kan fastslå, hvornår den første dagvogn blev sat i fart på de danske landeveje. Det kom i stand noget pludseligt, med forbløffende hurtighed og som følge af et lokalt initiativ.<sup>46</sup>

En decemberdag i år 1829 rullede for første gang en dagvogn fra Køge ad landevejen mod København. Idémændene var den nytiltrådte Postmester og Opsynsmand ved Befordringsvæsenet i Køge, Ritmester Johan Andreas v. Mühlensteth. Få uger tidligere havde han med vognmændene i Køge truffet aftale om ugentlig at lade en vogn med fire sæder afgå til København med passagerer tur-retur. Et sådant påfund kunne man ikke bare iværksætte helt på egen hånd. Det skulle naturligvis først godkendes i Generalpostdirektionen, hvor man den 27. november havde sendt forslaget videre til sagkyndig udtalelse. Med prisværdig hast svarede postsekretær Lange, at det fra det offentlige side måtte anses for særdeles ønskeligt, om den af ritmester Mühlensteth foreslåede »fragtvogn« kom i gang. Der var således grønt lys, og ritmesteren

handlede tilsvarende hurtigt. Af en indberetning fra slutningen af december fremgik, at nu var »dagvognen« etableret – og det er første gang, den betegnelse er set.

Ritmester v. Mühlensteth havde flere gode idéer. I januar 1830 meddelte han, at han efter vognmændenes eget ønske hidtil havde tilbageholdt de penge, der var kommet ind som betaling for kørsel med dagvognen. Tanken var den, at der skulle spares sammen til en ny og bedre holstensk vogn, og allerede nu var summen stor nok til, at en sådan med det første kunne blive anskaffet. Bedre vidnesbyrd om held og fremgang kunne man næppe tænke sig. Senere på året sendtes den nye Køge Dagvogn til København for at blive præsenteret for og inspiceret af direktionen.

Køgevognmændenes succes var åbenbar og blev hurtigt et forbillede for andre. Dagvognene bredte sig som en steppebrand. Inden der var gået et år var der påbegyndt kørsel både fra Hillerød og Roskilde til og fra København. Der forelå forslag om noget lignende fra vognmænd både i Næstved og Ringsted, som da også fik sat sådanne vogne i fart det følgende år. I 1831 kørte der tillige dagvogn fra Vordingborg, og modefænomenet havde bredt sig til Fyn, hvor der var planer om en dagvognsforbindelse mellem Middelfart og Nyborg.<sup>47</sup>

Et vidnesbyrd om den hurtige udvikling er de foreliggende oplysninger om passagertal. Takket være de mange omhyggelige indberetninger fra opsynsmændene kunne tallet for de sjællandske ruter i 1832 gøres op til i alt 10.000 personer transporteret med dagvogn. Det følgende år var det steget til 16.000, hvoraf langt de fleste blev kørt til og fra København.

En status år 1835 kan lettest gøres ved at opregne de befordringsstationer, hvorfra der blev ekspederet dagvogne. På Sjælland gjaldt det Frederikssund, Hillerød, Holbæk, Kalundborg, Kalvehave, Korsør, Køge, Næstved, Ringsted, Rønnede, Slagelse og Vordingborg. På Lolland-Falster var der dagvogne, som udgik fra Gåbense, Maribo, Nakskov, Nykøbing og Sundby. De fynske ruter ekspederedes fra Assens, Middelfart, Nyborg, Odense, Strib og Svendborg, mens der kørte jyske dagvogne ud fra Fredericia, Hjørring, Hobro, Horsens, Kolding, Nørre Sundby, Randers, Vejle, Viborg, Aalborg og Århus.

Dagvognene dukkede altså først op i nærheden af hovedstaden, på det øvrige Sjælland og snart også på Fyn. Men få år efter udbyggedes tillige et rutenet i Jylland. Man kan bemærke, at en række færgesteder naturligvis var med. Færgemanden har nu også skullet være klar ved broen, når dagvognen på et nogenlunde forudsigeligt tidspunkt arriverede. Og man kan tillige notere sig, at man helt oppe i Aalborg gjorde sig mange overvejelser med

hensyn til, at dagvognen skulle korrespondere med den påtænkte dampskibsforbindelse mellem Kalundborg og Århus. Dette moment med dampskibenes planmæssige afgang og tilnærmelsesvist planmæssige ankomster var åbenbart efterhånden noget, der spillede en rolle. Man kan så spekulere på, hvad der ellers lå bag dagvognenes fremkomst netop på denne tid. Flere forhold kan have gjort sig gældende.<sup>48</sup>

Med i billedet hører først og fremmest den almindelige økonomiske udvikling, hvor man nok omkring 1830 har kunnet begynde at ane bedre tider forude. Dette måtte naturligt få betydning for vognmændene, som det gav både mere og flere at køre med. En statistik for det samlede antal bestillinger – ekstrapost, estafetter og siden også dagvogne – ved Assens befordringsstation illustrerer dette tilfulde. Her så det særdeles sløjt ud i 1820'erne, men så gik det til gengæld stærkt fremad i de følgende år.<sup>49</sup>

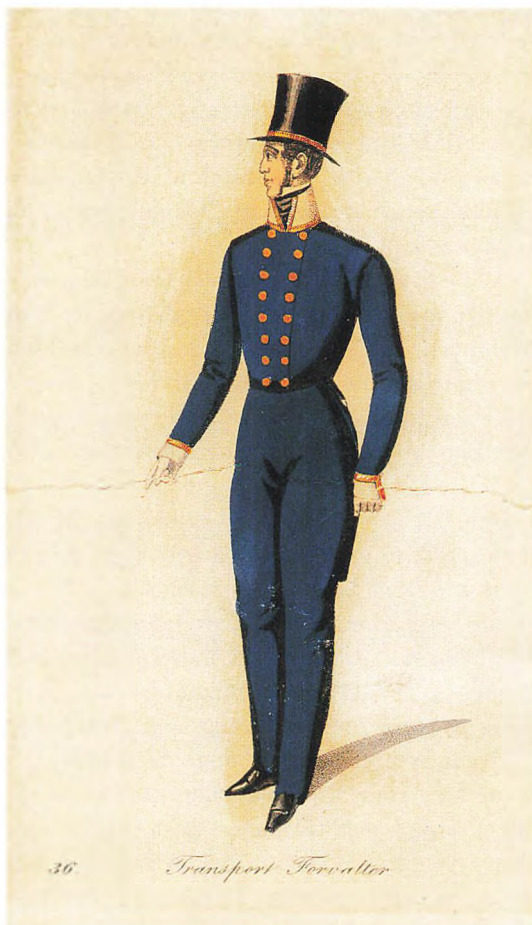
*Tabel 7: Antal ekspeditioner i Assens, femårsgennemsnit*

1816-20	258	1831-35	331
1821-25	187	1836-40	448
1826-30	176	1841-45	758

Et andet forhold, der kan peges på, er udbygningen af vejnettet, specielt hovedvejene. De store planer fra slutningen af det foregående århundrede var naturligvis blevet bremset af Napoleonskrigene, men strækningen Nyborg-Middelfart var dog fornyet med et moderne vejanlæg omkring 1820. I det følgende årti blev der bygget chausséer i Jylland, specielt i Vejle og Skanderborg amter, hvorefter yderligere strækninger kom til i andre jyske amter i 1830'erne. Da var tidligere påbegyndte veje på Fyn og Lolland også blevet færdige. Anlægshastigheden øgedes. I 1836 var der i kongeriget 77 mil chaussée, ti år efter nåedes de 100 mil.<sup>50</sup>

Tilkomsten af gode veje og trafikens stigning synes således at være gået hånd i hånd. Det er som det gamle problem med hønen og ægget. Hvad kom først, vejen eller trafikanten? Men når det gælder problemet om dagvognenes lidt pludselige tilsynekomst, skal man nok snarere lægge vægten på, at der sådan set kun skulle ganske lidt til for at sætte en udvikling som denne i gang. Fik vognmændene en tid lang flere og flere bestillinger på ekstrapost – måske ofte på den samme strækning – så måtte det på et eller andet tidspunkt være umådelig nærliggende at organisere det som en rute. En fast ugentlig afgang var langt enklere for begge parter, vognmænd såvel som passagerer – alle blev på denne

*Transportforvalteren i Assens kan have båret uniform som denne, der er en koloreret udgave fra Chr. Bruuns Danske Uniformer, Anden Samling 1837. Postførerne på Storebælt havde ved overtagelsen i 1793 fået besked på at iføre sig samme uniform som de kongelige postførere ved landbefordringen, men fandt de rød-gyldne farver lidet maritime. I 1797 fik de derfor denne blå klædes kjole med rabatter i samme kulør, hvidt underfor, hvid krave med en smal guldgallon, ankerknapper og en rund hat med guldgallon omkring pullen. Se også side 209.*



måde lettet i deres dispositioner. Det kunne endvidere gøres billigere end ekstrapost – og det blev billigere – hvorved yderligere passagerer lokkedes til. En sådan god cirkel synes at være blevet sat i gang en række steder lige netop omkring 1830.

Mens initiativerne åbenbart fremkom lokalt, var Generalpostdirektionen til gengæld for sin del prisværdigt hurtigt aktiv med både gode råd og hjælp til investering. En dagvogn var ligefuldt underkastet alle de gængse forskrifter for befordring af personer inklusive betaling af tilsigelsespenge, udfyldelse af timesedler, afgift til Befordringsvæsenets Fond etc., så hele rutenettet var principielt under behørig kontrol af de stedlige opsynsmænd, mens vognmændene på deres side kunne gøre fordring på at stå først i rækken som deltagere, når dagvognsruter skulle indrettes. Initiativtagerne – vognmænd eller folk i samarbejde med disse – henvendte sig om godkendelse af ruteforløb og køretider, og det måt-

te naturligtvis foregå på de dage, da pakkeposten ikke kørte. Takster skulle fastlægges, og der kunne være tale om lån til materiel. Efter at interessenterne i Slagelse Dagvogn såvel som deres kolleger i Ringsted og Roskilde i 1832 havde fået lån, blev det samme år foreslået som en generel regel, at »vognmænd og andre, der til dagvognsdrift ville anskaffe en af de nye postvogne på fjedre, må forundes passende lån mod 4% rente, afbetaling i fem år og pant i vognen.«<sup>51</sup>

Allerede et par år før var der fremstillet de såkaldte prøvevogne, der som demonstrationsmodeller blev trillet rundt i landet. Meningen var den, at lokale håndværkere skulle kunne studere og efterligne dem. I andre tilfælde havde man åbenbart selv helt klare forestillinger om, hvordan en ny vogn burde se ud, og så blev der sendt tegninger til godkendelse i Generalpostdirektoratet.<sup>52</sup>

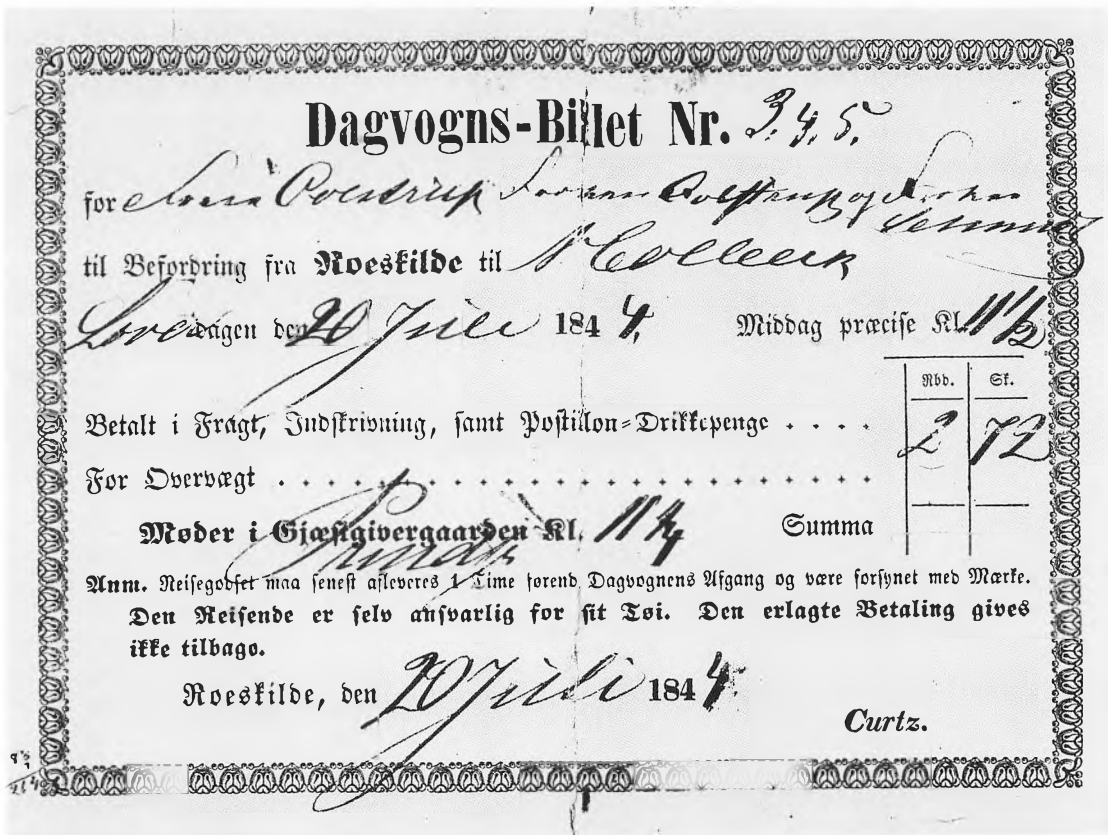
Den hurtige udvikling i begyndelsen af 1830'erne gav endelig også stødet til en ændring og à jour-føring af den grundlæggende forordning om befordringsvæsenet fra 1804. Man mente nu at kunne bestemme hurtigere køretider, vognmændene fik besked på efterhånden at få sat fjedre under agestolene på alle deres postvogne, og endelig er det vistnok i plakaten af 1. april 1834, at ordet dagvogn for første gang kom i brug officielt og på tryk.<sup>53</sup>

Organisationen bag en sådan dagvognsrute kan ses efter i sømmene for Assens vedkommende. Interessenterne havde her dannet et selskab med ti andele – kaldet aktier – som tilhørte dels fem aktive vognmænd, dels fire enker og endelig en, der øjensynlig havde trukket sig tilbage. I praksis var det dog én af vognmændene, der varetog kørslen også for fire af de andre, der således må karakteriseres som passive partcipanter.

Efter tur kørtes der da eksempelvis i 1837 i tiden fra 5. april til 27. september én gang ugentlig på ruten Assens-Odense og retur. Normalt foregik det med den gamle – stemplede og dermed godkendte – postvogn, men tre gange sent på sæsonen var der brug for »den store vogn«, og endelig kom stationens stolthed, den nye elegante, solide postvogn i brug to gange. Det var en fjedervogn med plads til ikke færre end syv personer, og den blev helt tydeligt kun sat ind, når der skulle ydes mere standsmæssig befordring.

Denne nyanskaffelse blev nu nok til lidt af en møllesten om halsen på interessentskabet i Assens. Passagertallet var nemlig ikke imponerende på denne rute. Det blev i alt til 65 personer transporteret i 1837 – i nogle tilfælde dog helt til Nyborg – og faktisk var både sæsonens første og sidste tur såvel som adskillige andre ind imellem helt uden passagerer. Det meget specificerede

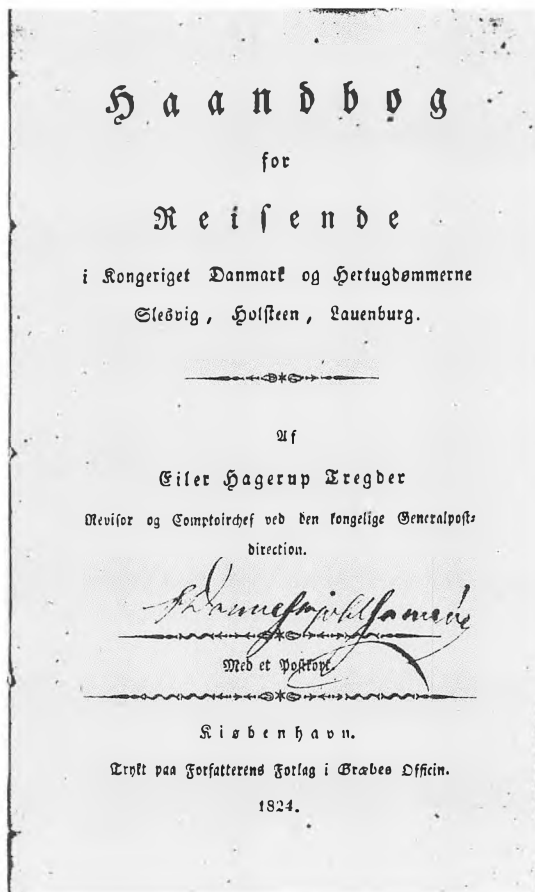




*Dagvogns-Billet fra 1844, hvoraf man kan se, at fru Colstrup, en frøken af samme navn samt en frøken Schmidt den 20. juli kørte fra Roskilde til Holbæk. Det kostede dem 2 rigsbankdaler og 72 skilling.*

regnskab fortæller om betaling af renter og afdrag på lånet fra Generalpostdirektionen, der havde sat penge i netop den fine, elegante fjedervogn. Blot måtte deltagerne endnu i 1837 skyde ekstra penge til. Dermed var vognen da endelig også betalt, og man kunne efter fem års forløb tillade sig at give op. Fejlinvesteringen, den store syvpersoners postvogn, der antagelig krævede fire heste, havde kun været i brug 12 gange, da den i 1838 for en billig penge blev solgt til en af interessenterne. Han forkortede den, så han kunne nøjes med at spænde ét par heste for, og kom dermed billigt til en fjedervogn. Og i de følgende år hører man ikke mere om dagvogne fra Assens, men nok om »personposten«, også den en nyhed, som vil blive nærmere beskrevet i næste kapitel.<sup>54</sup>

Den lidt sørgelige historie fra Assens var næppe typisk med hensyn til den økonomiske side af sagen. Andre steder blomstrede dagvognene. Man kan blot se på den stordrift, der måtte til ved dagvognsekspeditionen i København. Her udgik kørslen i begyn-



*Håndbøger for rejsende blev udgivet med nyttige oplysninger om alt vedrørende post og befordring. Her en af de første af slagsen, udarbejdet af en sagmand, E.H. Tregder, kontorchef i Generalpostdirektionen. En charme ekstra ved dette eksemplar er, at det har tilhørt den senere generalpostdirektør, S. Danneberg-Samsøe.*

delsen fra en række mindre gæstgivergårde, men for at få bedre forhold traf man i 1836 aftale med ejeren af Hotel d'Angleterre om at leje et lokale, så al ekspedition kunne samles her. Seks år senere flyttede man til Postgården i Købmagergade.<sup>55</sup> Fra denne tid stammer en beretning, der illustrerer, at det ikke sådan lige var til at hoppe på dagvognen. Vidtløftigheden minder betænkeligt om indcheckningsprocedurerne før vore dages flyrejser.

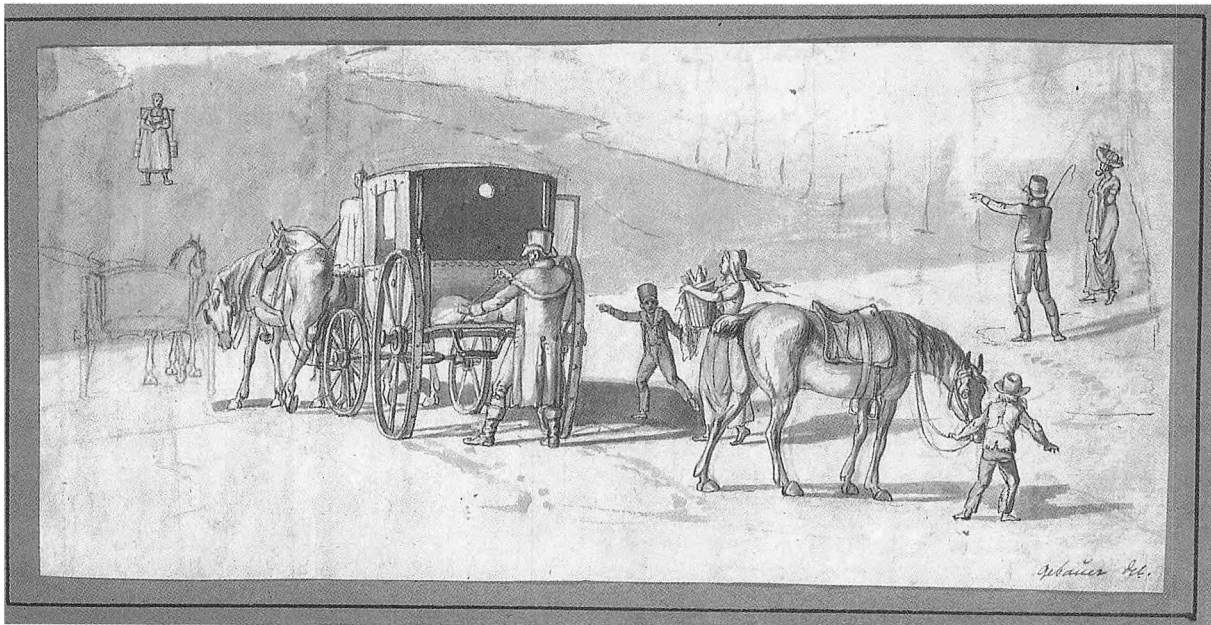
Det gjaldt en rejse fra København til Frederikssund. Billet måtte købes dagen i forvejen på postkontoret, hvor man angav navn og stand. Et kvarter før afgang skulle alle passagerer være til stede, en postembedsmand råbte navne op, kufferter surredes fast af litzenbroderen, og pladserne blev anvist. Så slog uret, kuskene smeldede med piskene, og man rullede ud ad postgårdens port, ud på Købmagergade og videre gennem Nørreport. Det var ved pinsetid, der var mange rejsende, så det var et veritabelt vogntog – 10-12 vogne i en lang række.<sup>56</sup>

Dagvognene blev i mange år det mest benyttede offentlige transportmiddel af alle, selv om de i forbløffende grad er blevet glemt af eftertiden. Det hænger nok sammen med jernbanernes opdukken så kort tid efter. Men dagvognene fortsatte skam i årtier med at udfylde transportbehovet på mangen strækning, indtil der også dér blev lagt skinner. Og mangt og meget af jernbanedriften synes i øvrigt at være kalkeret over de administrative procedurer, som man fandt på befordringsstationerne.

Det bør tillige noteres, at Generalpostdirektionen i en del tilfælde – især på kortere distancer – også benyttede dagvogne til at køre brevpost, og omvendt bevirkede dagvognenes fremkomst en radikal omlægning af den almindelige postkørsel. Det gamle skel mellem brevpost på den ene side og pakke- og personpost på den anden side blev efterhånden helt ophævet, som det vil blive skildret i næste kapitel.



*Postskiltet fra Næstved foregriber med sin ovale form den skillettepe, som i en senere periode blev standard.*



*Diligence under ophold, tegnet af C. D. Gebauer (1777-1831).*

# Postgangen i Danmark

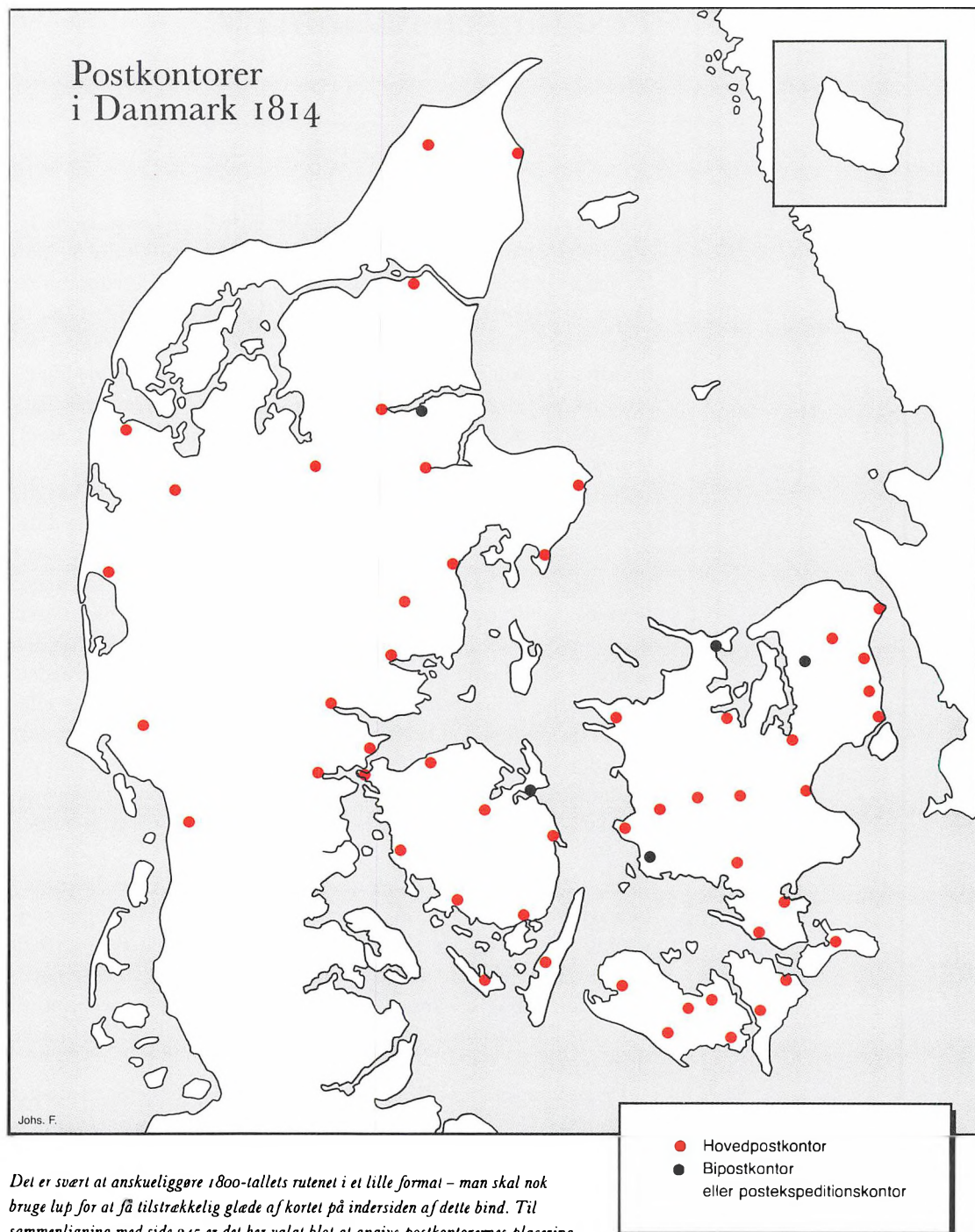
Man har ofte karakteriseret 1800-tallet som brevskrivningens århundrede, og det svarer da også til det umiddelbare indtryk, man får ved at betragte senere tiders talrige udgivelser af memoirer og breve fra denne tid. I 1800-årene udvikledes brevskrivningen til noget nær en allemandsbeskæftigelse. Vel kunne telegrafens i århundredets anden halvdel med fordel benyttes til korte meddelelser, især hvis det hastede, men ellers skal man helt frem til telefonens almindelige udbredelse, før vilkår og vaner for distancekommunikation person og person imellem blev afgørende ændret.

Naturligvis skrev man også breve i 1700-tallet, men da var det en aktivitet, forbeholdt mere snævre kredse. Det var i første halvdel af 1800-årene, at skrivekyndighed og læsefærdighed for alvor blev gængs. Blandt forudsætningerne fremhæves almindeligvis først og fremmest folkeskolereformen fra 1814, der naturligvis ikke betød analfabetismens udryddelse fra den ene dag til den anden. I årene efter Napoleonskrigene fandt man ikke de bedste økonomiske betingelser hverken for indretning af skolestuer eller passende aflønning af lærere. Men der var blevet sat noget i gang, og i 1848 kunne det fastslås, at der af hele den yngre slægt kun var få, der ganske undtagelsesvist ikke kunne læse, skrive og regne. At så ikke alle praktiserede deres tillærte færdigheder, var en anden sag.<sup>57</sup>

Det ville have været morsomt, hvis posthistorien havde kunnet bidrage med et talmateriale til belysning af brevskrivningens udvikling helt tilbage fra 1814. Men desværre er det her, som på så mange andre felter, at statistikken først sætter ind, når den spændende udvikling *er* konstateret. I alt fald skal man frem til 1830'erne for at finde de første tal for brevenes mængde i de danske riger og lande.

De private breves tal lå i 1833-35 årligt på mellem 2.1 og 2.2 millioner stykker ekspederet i såvel indland – kongeriget og herugdømmerne – som til og fra udlandet, herunder i de danske postkontorer i Hamborg, Lübeck og Eutin. Ti år senere – i 1844 – passeredes de 3 millioner. Desværre kan man ikke se, hvor meget af dette, der var forretningskorrespondance, og hvor mange, der nu var begyndt at udnytte skrivefærdigheden i epistler til slægt og venner. Det er heller ikke muligt for eftertiden at vide, hvad der

## Postkontorer i Danmark 1814



*Det er svært at anskueliggøre 1800-tallets ruten i et lille format – man skal nok bruge lup for at få tilstrækkelig glæde af kortet på indersiden af dette bind. Til sammenligning med side 245 er det her valgt blot at angive postkontorenes placering.*

var i de mange private pakkeforsendelser, 72.000 i tallet i 1834, men jævnt stigende op til 182.000 i 1844. Var det bøger, vareprøver eller andet af merkantilt tilsnit, eller var det helt private forsendelser, gaver etc., som lå bag disse voldsomt stigende tal? Det kan tilføjes, at også private pengeforsendelser øgedes i værdi i disse år, mens alt, hvad der gik under betegnelsen ”kongelig tjeneste” ligeledes indgik i statistikken med markant højere tal, selv om udviklingen her ikke var helt så kraftig.<sup>58</sup>

Det kan således med sikkerhed siges, at det gik stærkt fra 1830'erne og i de følgende år, selv om det ikke kan afgøres, hvor meget der skyldtes større aktivitet i erhvervslivet, og i hvor høj grad den helt private brug af postvæsenets tjenesteydelser var stigende. Begge dele må have gjort sig gældende. Derimod er det vanskeligere at karakterisere de foregående 20 år. Men når man ser på postruter og postgang, synes det indirekte at fremgå, at det nok netop først var fra omkring 1830, at udviklingen tog fart – ligesom med dagvognene. Inden den tid skete der ikke så forfærdelig meget.

### *Postforbindelserne 1814 og 1848*

For de indenlandske postforbindelsers vedkommende lå problemerne under Napoleonskrigene først og fremmest i passagen af Storebælt, som det tidligere er skildret. Sjælland var således i 1807 en tid lang totalt afskåret fra resten af Danmark, men ellers sporede de unormale tider nok så meget i postgangen i hertugdømmerne og ikke mindst til udlandet, som behandles i et senere afsnit. Nok tjente postvæsenet pludselig usædvanlig meget på den indenlandske pakkepost – trods bæltpassagen og vognmændenes mange vanskeligheder. Det var helt tydeligt en følge af krigsforholdene, der bevirkede en midlertidig omlægning. Folk turde ikke længere sende pakker og kasser med småskibe i indenrigsfart, og valgte den sikrere landtransport. Men efter fredsslutningen faldt man tilbage i det vante mønster, og pakkepostens indtægter raslede ned.<sup>59</sup>

Udviklingen i Danmark er søgt anskueliggjort med kort, der viser hovedpostkontorer, bipostkontorer og postekspeditionssteder henholdsvis i 1814 og 1848. Muligvis bliver man ved en sammenligning lidt skuffet, for umiddelbart får man ikke indtryk af nogen voldsom udvikling. Store Hedinge fik et hovedpostkontor i 1822, Limfjordsbyerne Skive, Thisted og Nykøbing Mors fik deres tre år senere. På en række lokaliteter blev et bi- til et hovedpostkontor, som det skete for Mariagers vedkommende i 1831 og

for Nykøbing Sjælland i 1836. I 1839 fulgte Kerteminde og i 1844 Skelskør. Lidt speciel var nedlæggelsen af Slangerup i 1833 og den samtidige flytning til det nye hovedpostkontor i Frederikssund. Endelig nyoprettedes de såkaldte postekspeditionssteder – mindre kontorer med egen regnskabsførelse – det skete i Rønne i 1841, Rønnede 1843, Nibe 1844, Løgstør og Frederiksværk i 1845 og sluttelig Tåstrup i 1847.<sup>60</sup> Til sidstnævnte såvel som til oprettelsen af Rønne knytter der sig særlige omstændigheder, der siden vil blive omtalt.

Som det ses, blev egnene omkring Limfjorden særligt tilgodeset, men ellers må udviklingen karakteriseres som en komplettering, og tyngdepunktet i nyoprettelserne lå sent i perioden. Hvis man på samme vis tegnede et kort over rutenettet, ville man nok se nye primære ruter på strækningerne København-Frederiksborg, København-Frederikssund og København-Kalundborg, men ellers var der stort set tale om det samme net af sideruter, der forbandt de fleste købstæder med deres naboer i alle mulige retninger. Det helt væsentlige for denne periode var ikke rutenettets udstrækning, men den mere hyppige brug af det i form af et stigende antal ugentlige kørsler, det være sig med breve, pakker eller personer. Og sådan noget er svært at fremstille, så det med ét blik kan aflæses af et kort. I det følgende vil udviklingen blive belyst ved en række konkrete eksempler.

### *Fra kuglepost til diligence*

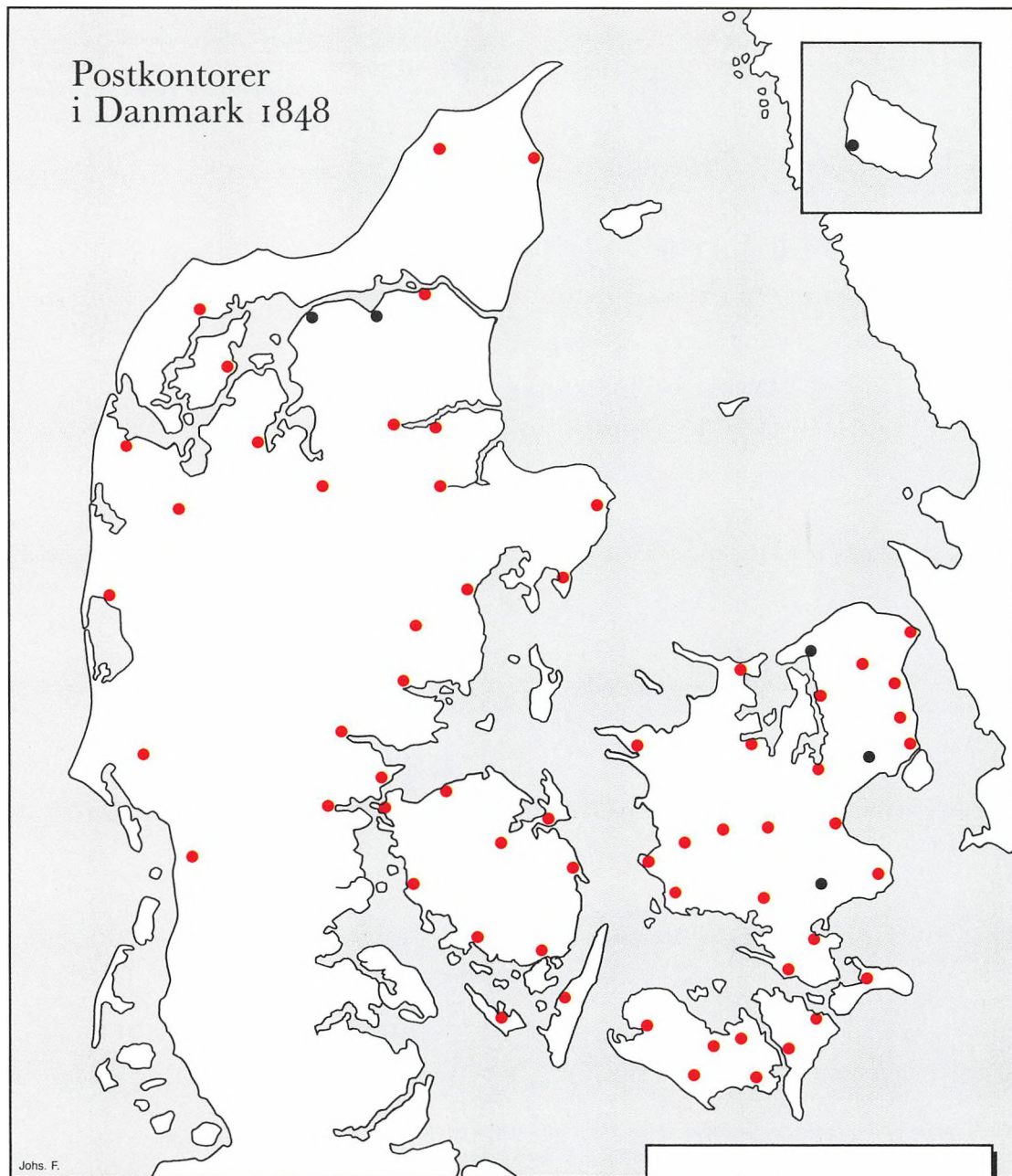
#### *– hovedruten København-Hamborg*

På den gamle hovedrute afgik der fortsat ugentlig i hver retning to gange brevpost og én gang pakkepost. Den nævnte omlægning af godsforsendelser væk fra de risikable skibe betød, at man fra 1810 gik over til to ugentlige pakkeposter. I forvejen havde Haderslev endnu en ugentlig forbindelse til Hamborg, så denne – den slesvig-holstenske pakkepost – forlængedes til Kolding, og der blev så kørt en ekstra ugentlig tur mellem denne by og hovedstaden. Året efter forsøgte Generalpostdirektionen sig med et forslag om en tredje brevpost, men Frederik 6 fandt ikke, at behovet var tilstrækkeligt stort. De følgende begivenheder synes at have givet ham ret. For i 1813 konstaterede man, at den fordoblede pakkepost alligevel dårligt kunne betale sig, så man vendte i princippet tilbage til tilstanden før krigen – to brevposter og én pakkepost hver uge året rundt.

Til gengæld gjorde man i den følgende tid en indsats for at forbedre materiellet, og det er i denne sammenhæng, man først



## Postkontorer i Danmark 1848



Johs. F.

*For en meget stor del af landets befolkning var der stadig lang vej til det nærmeste postkontor. Sammenlignet med kortet side 242 var antallet nok øget, men det var i første række de hyppigere forbindelser, der kendetegnede udviklingen.*

- Hovedpostkontor
- Bipostkontor  
eller postekspeditionskontor

Tegningen af den første kuglepost er ikke bevaret, men en anden konstruktionstegning fra 1815 viser en lille, let vogn udstyret med fjedre. Piggene på taget kan kun tolkes som en sikring mod, at postillonen tog passagerer med.

  
**Stunden = Zettel**  
 für  
**die Königliche Brief = Post**  
 von **Hamburg** nach **Kopenhagen.**  
 1818

Hamburg.

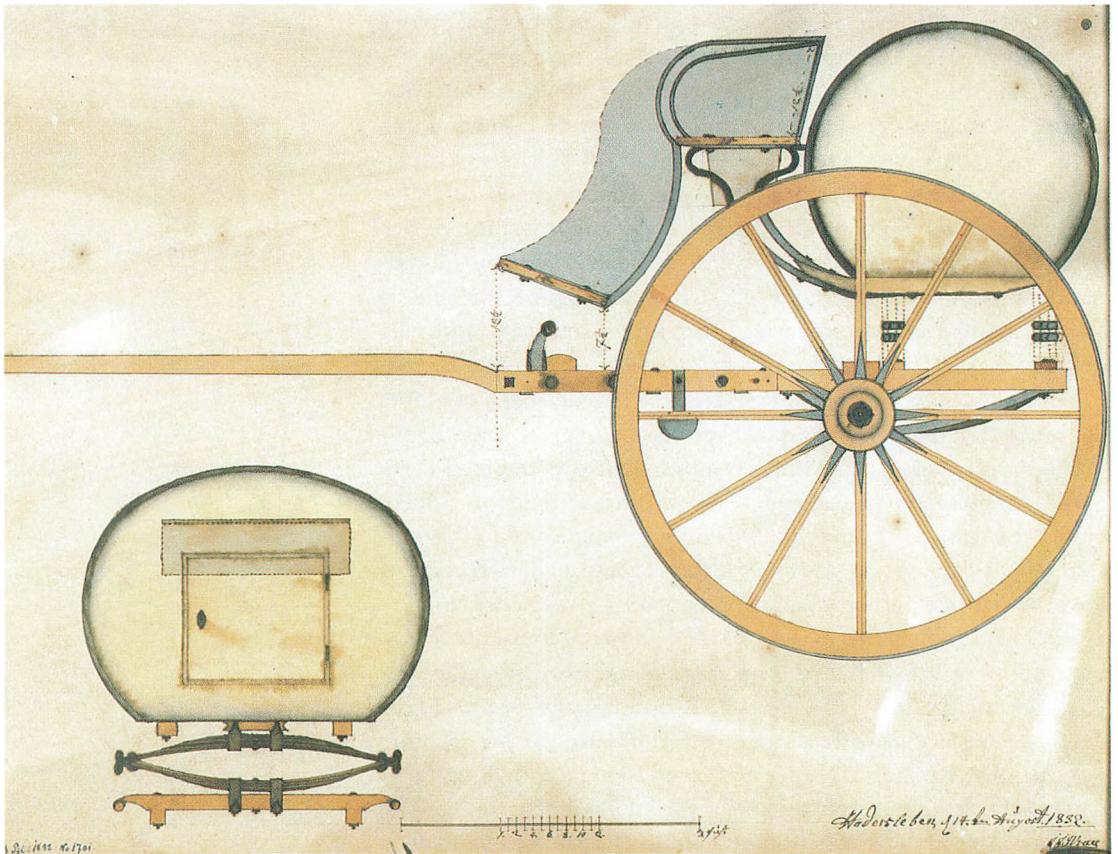
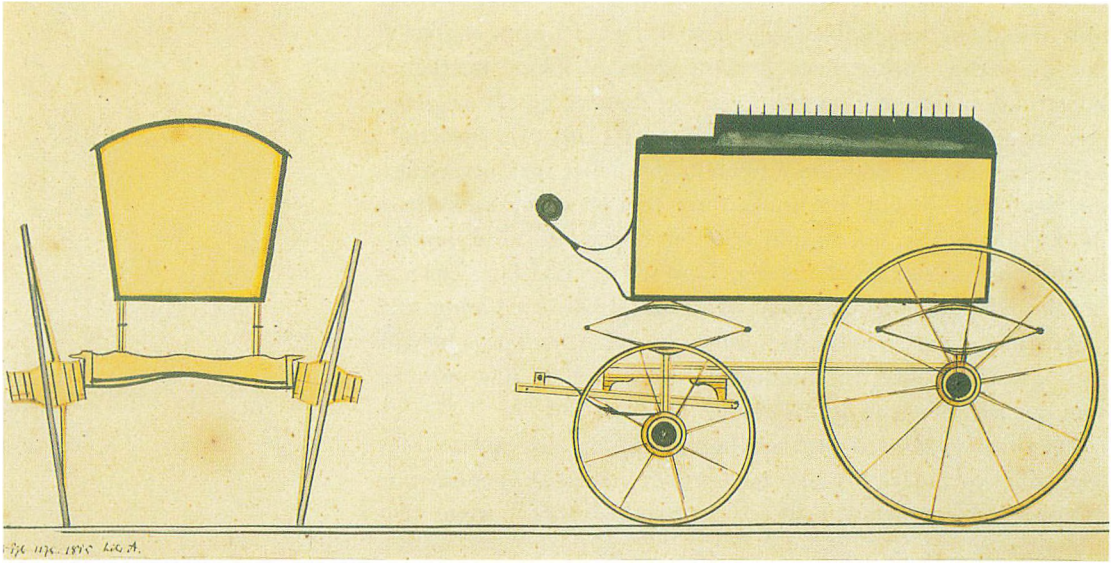
Die Reichspost } angekommen  
 Die Französische Post }  
 Die Englische Post } vom 14ten 17ten July angekommen  
 Die Holländische Post }  
 Die Preussische Post } angekommen  
 Die Königl. Brief-Post ist  
 von Kopenhagen angekommen den 24ten July Morgens um 11 1/2 Uhr  
 nach Hamburg abgegangen den 26ten July Abends um 10 1/2 Uhr  
 vom Wall um 11 Uhr  
 mit 15 Beuteln

1/2 Meil. Zur Beförderung 1 Stunde.  
 Abgegangen den 24 Julius  
 Altona.  
 um 10 1/2 Uhr  
 mit 4 Beuteln in drei Trüff  
 Nutjenbeker

nette Gewinn  
 48 26 1/2

Når brevposten gik fra Hamborg var timesedlen på tysk. Her et helt lille hefte fra 1818 på otte sider, hvor hver eneste ankomst og afgang undervejs er noteret. Som udgangspunkt er opregnet de udenlandske poster, der senest var ankommet til Hamborg, og siden følger så rækken af lokaliteter i hertugdømmerne og i Danmark – Altona, Pinneberg, Elmshorn, Itzehoe, Rimmels, Rendsburg, Schleswig, Flensburg, Apenrade, Hadersleben, Aarøunds Fähr, Assens, Odense, Nyborg, Korsør, Slagelse, Sorø, Ringsted, Roskilde, København. Afgang Hamborg den 24. juli kl 10 aften med 15 »Beuteln«, ankomst tre døgn og et kvarter senere i København med 20 »Poser«. Undervejs skiftede sproget på sedlen.

Tegning af kuglepost, dateret Haderslev 1832. Også her ses en affjedring, der må have gjort kørslen væsentlig behageligere end med den uaffjedrede forgænger fra 1790 – se side 36.



træffer 1800-tallets mest kuriøse postkøretøj, den berømmelige »firehjulede kariol«, kaldet kugleposten. Det er næppe muligt at nå til endelig klarhed over, hvorfra idéen til denne mærkelige konstruktion stammer, men efter alt at dømme gjorde kugleposten sin entré som prøvevogn på landevejen tværs over Sjælland i sommeren 1815.<sup>61</sup> Endvidere fremgår det heller ikke utvetydigt, om den ovale ”kugle” havde sin form som en særlig beskyttelse mod vind og vejr, regn og slud, eller om hensigten var at besværliggøre medtagelse af passagerer. Ét står i alt fald fast. Det var absolut ikke meningen, at brevposten skulle køre med andet end en postillon og brevsække. Af samme grund kan man også hævde, at kugleposten ikke var moderne i mere end en lille snes år, som det vil fremgå af det følgende.

Det forblev ikke ved prøveeksemplaret. Flere kugleposter blev fremstillet og taget i brug på hovedruten mellem København og Hamborg. Men ellers var alt ved det gamle for brevpostens vedkommende.

Pakkeposten, der var den billigste form for offentligt persontransportmiddel, kom også til at nyde godt af bedre materiel – eller rettere, passagererne gjorde. At blive skumplet rundt på en åben pakvogn og dele skæbne – herunder hyppig omladning – med pakkerne, var næppe særlig behageligt. Til pakkernes beskyttelse benyttedes endda presenninger, mens de rejsende i lange tider havde været helt anderledes udsat for vejrliget. Løsningen blev fra 1817 i stigende grad vogne udstyret med kalesche, som i princippet fulgte pakkevognene. Det kostede lidt mere, men ikke så meget som at tage ekstrapost, og kalechevognene fik normalt lov til at køre hurtigere, så der blev lejlighed til hvile og forfriskninger ved færgestederne, inden de tungere pakvogne nåede frem.

Et par år senere fremkom et forslag om lukkede vogne til godset og særligt hurtige postvogne til breve og passagerer, men denne idées ophavsmand var for tidligt fremme. Pakkeposten med eventuelle supplerende kalechevogne førtes fortsat mellem København og Hamborg i det vante adstadige tempo – den diligence, som i nogle år omkring 1800 havde været i fart mellem Korsør og hovedstaden var forlængst slidt op og gået i glemmebogen.<sup>62</sup>

Man skal frem til 1830, før der skete afgørende nyt på Hamborgruten. På det tidspunkt var *Caledonia* mellem København og Kiel blevet erstattet af den nybyggede hjuldampet *Frederik VI*, og denne ekstra ugentlige rejse- og postforbindelse var nu grundigt indarbejdet. Fem år tidligere var sejladsen på privat initiativ blevet suppleret med en diligence på strækningen fra Kiel til Altona, så ruten udgjorde derfor i sommersæsonen for alvor et



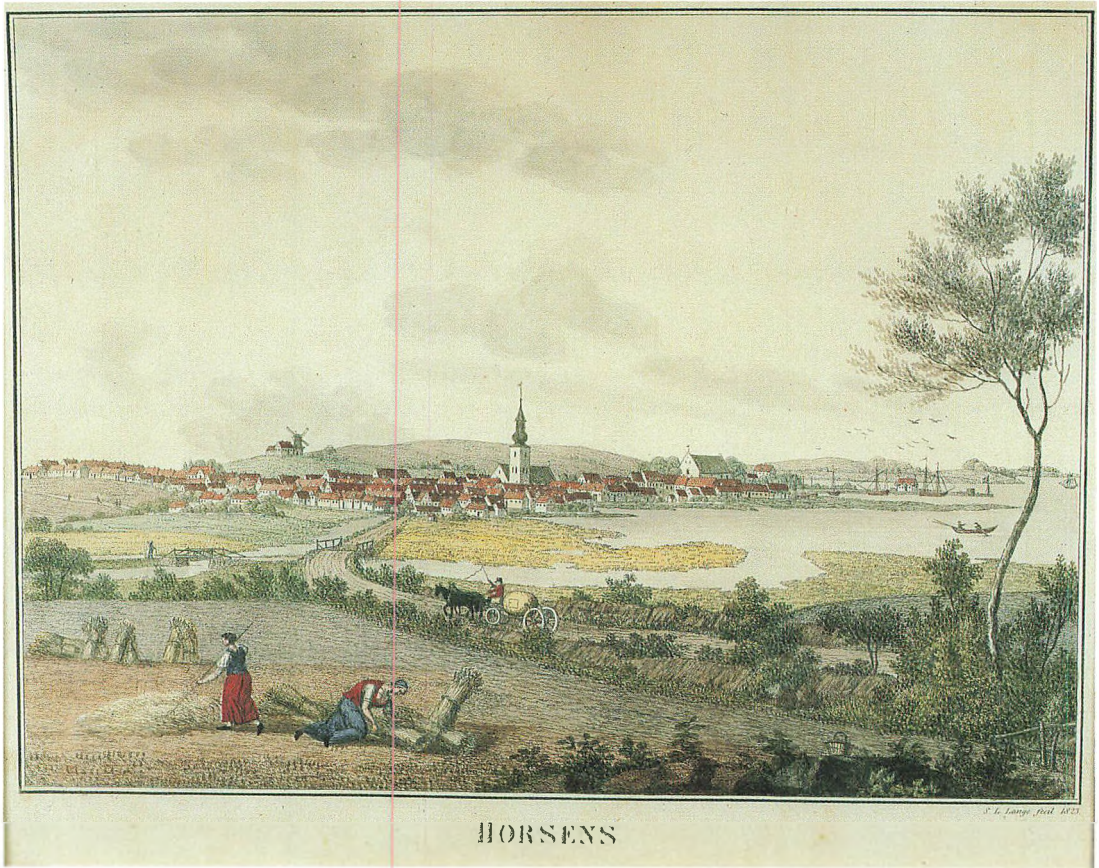
*Kugleposten i den firehulede udgave ved rutens sydlige endepunkt.*

hurtigt alternativ til landtransporten. Nu følte man åbenbart et savn om vinteren. Behovet for hyppige nyheder fra det store udland – især fra England over Hamborg – var åbenbart påtrængende for den københavnske storhandel, for med et par af de mest betydelige firmaer i spidsen organiseredes i samarbejde med Generalpostdirektionen en tredje ugentlig brevpost med estafette fra Hamborg – det var altså en ridende post. Handelshusene betalte ekstraudgiften foruden almindelig porto, og samtidig blev post bestemt for kongehus og regering medtaget gratis. En i alle henseender bekvem ordning for Postvæsenet.

Det var nok et tidens tegn, at handelshusenes estafetter i Hamborg havde ordre til at afvente den engelske posts ankomst om lørdagen, førend den afgik. Afsætningen af danske kornvarer var for alvor ved at blive vendt i vestlig retning. Samme år – stadig i 1830 – organiseredes en fjerde brevpost fra Hamborg. Den var først og fremmest beregnet på offentlige brevforsendelser, men forholdet blev her, at private mod forhøjet porto kunne få deres post med. I dette tilfælde var der tale om en kørende post med en afgang fra Hamborg om onsdagen. Fire ugentlige brevposter fra Hamborg over land var dermed en realitet, selv om de to nytilkomne stadig var at betragte som ekstraordinære – året 1830 var præget af revolution og anden turbulens rundt om i Europa.<sup>63</sup>

Det følgende år var de københavnske handelshuse ikke til sinds at gentage eksperimentet, men et udbrud af kolera i Hamborg samt vedvarende politisk uro ude omkring betød et fortsat behov for informationer til regeringens brug og dermed stadig flere brevposter, så de to ekstraordinære afgange sydfra fortsatte for postvæsenets regning i vinteren 1831-32. Så mente man til gengæld i Generalpostdirektionen, at man måtte kunne trappe ned. Men nej. Kongen ville fortsat have de to ekstraordinære Hamborgposter, og siden blev den ene endda bibeholdt også om sommeren.

I modsætning hertil kørtes fortsat kun den ugentlige pakkepost



med de relativt få passagerer. Som det tidligere er set, var tallet meget beskedent tilbage i 1818, og bedre blev det ikke i sommerhalvåret, efter at dampskibet var sat ind mellem København og Kiel. Nu havde man fra 1829 kunnet iagttage dagvognenes succes på persontransportens område, og samtidig var der indrettet den tidligere nævnte private diligencekørsel mellem Kiel og Altona. På dette tidspunkt må det for alvor være gået op for Generalpostdirektionen, at der åbenbart var en fremtid i at transportere mennesker. På strækningen Kiel-Altona havde man til alt held betinget sig, at postvæsenet kunne overtage ruten, når en planlagt ny chaussée blev færdig. Det skete i 1832, og derefter indsatte man med betragtelig succes »Schnellpost« i form af en 12-personers diligence, der kørte én gang ugentlig året rundt.<sup>64</sup>

Erfaringen herfra, de mange dagvogne på Sjælland og andetsteds og den stigende aktivitet på Storebælt, hvor folk i uventet

*S.L. Lange (1760-1828), Kuglepostvognen ankommer til Horsens, 1823.*

omfang gjorde brug af *Mercurius*, der dog, som det vil erindres, først og fremmest var anskaffet af hensyn til brevposten – alt dette bevirkede nu noget nær en revolution i hele postvæsenets virkemåde. Fra at skelne skarpt mellem på den ene side brevpост og på den anden side pakkeposten med de få passagerer, kombinerede man nu i stigende omfang breve og personer. I 1834 blev den tredie Hamborgpost indrettet som en sådan brev- og personpost med afgang på begge veje, og det økonomiske resultat var så opmuntrende, at den fjerde fulgte samme princip fra og med året efter. Således var der nu to gammeldags rene brevpостer og to af den nye kombination, alle i begge retninger hver uge. Ti år efter havde det udviklet sig så vidt, at der gik fire ugentlige poster med både breve og passagerer, suppleret med en femte, der dog kun medtog rejsende på en del af strækningen København-Hamborg.

### Flere personposter

Eksemplet fra den gamle hovedrute smittede, og de nye personposter – der som en selvfølge tillige medtog breve – indrettedes også på andre strækninger. På ruten mod syd over Sjælland, Falster og Lolland dukkede diligencen op i 1836, og samme år skete det også mellem hovedstaden og Kalundborg. Som tidligere

**Kongelig Brev- og Personpost imellem  
Kjøbenhavn og Hamborg.**

**Passager-Billet**  
for *J. Proprietair Schytte*  
til Befordring fra *Odense* til *Kjøbenhavn*  
**N i a d s - N<sup>o</sup>**

---

Posten afgaar om. St. 12 om Aften, 22-dag den *16. Mai* 1836

Prætz:

	Skilling	S.	Skilling	S.
a) Fragt (hvort er indbefattet Differenze til Skifflonen, Betalingen for Transporten over Bredt og alle Skatte, for Befordring paa Transporten, samt Indførelses- og Udførsels- og andre Afgifter)	8	6		
b) Vandskudsbetragte . . . . .	8			
c) Indføringsafgift . . . . .			12	
d) Overfragt for 9 Pund . . . . .			18	
Summa	92	6		

Krisegjæltet Afgift udgjør  
samt 24 lb, hvoraf 25 lb gaaer frit.

*Ulrich Proprietair*, den *16. Mai* 1836  
Den kongelige Postexpedition.  
*A. Knudsen*

Anmærkninger.

1) Dette Passager-Billet gjælder kun for den Dag, hvorefter den Jæhr og for den Person, som det er udstedt for. Deres maa ogsaa Brevet adresseres til den Person, da det, paa Forsøgning, maa frees.

*Proprietair Schyttes billet, da han den 16. maj 1836 tog med den kongelige brev- og personpost fra Odense til København. Bemærk de ni punds overvægt, som kostede ham 18 skilling ekstra.*

nævnt havde der fra 1833 været dampskib i fart mellem denne by og Århus, og da ruten kom i fastere rammer, var intet mere nærliggende end at køre såvel post som passagerer hertil hurtigt og samlet frem fra København. På Sjællandssiden fik dagvognene også en rolle på, hvad man kunne kalde »føderuter« til dampskibet, og på Jyllandssiden blev de foreløbig enerådende. Vejenes tilstand var notorisk dårligere i hovedlandet, så her ville man ikke indrette sig med store, tunge lukkede vogne til den kombinerede fart, der jo nødvendigvis skulle gå stærkt. Brevposten gik derfor en tid lang fortsat fra Århus mod nord og mod syd i lette, hurtige karioleer, mens dagvognene tog sig af passagererne. Det varede til 1840, da personbefordringen også her for første gang blev koblet sammen med brevene. I 1843 blev det samme tilfældet på den vestjyske rute, som forbandt Haderslev, Ribe, Ringkøbing, Holstebro og Skive. Og vender man endelig tilbage til Sjælland, var der fra København indtil 1838 tre ugentlige pakkeposter tur-retur til Helsingør. Det ændredes herefter til en daglig diligence med både personer og pakker. Hertil kom hver dag en brevpost, som fra 1842 blev inkorporeret i et system med alle tre kategorier på samme køretøj to gange hver eneste dag.

Inden der konkluderes, må det nødvendigvis understreges, at der samtidig skete den ene udvidelse efter den anden med både

**Passageer-Billet**  
til  
den Kongelige Brev- og Personpost imellem  
**Kjøbenhavn og Frederiksborg**

for  
*H. Zellner*  
til Befordring fra Kjøbenhavn til Frederiksborg.

**Plads-Nr. 1**

Posten afgaar Kl. *7* om Etm. *Aften* dag den *23. Oktbr.* 184*1*

Betalt:

<p>a) Trossat (Svejer- og Indførsels Afg., hvad den Rejsende har at betale saavel som Afgangs- og Ankomstsædet ligesom og Dreiferinge til Postillonen (samt Ridsbroderpræge) .....</p> <p>b) Overførsel for Sund .....</p>	<p>Grø. og Teg. <i>1/6</i></p>
--	--------------------------------

Summa: \_\_\_\_\_

Reiseobjektets Vægt udgjør ialt *10* Pd., hvoraf *25* Pd. gaar frit.  
Kjøbenhavn, den *21/10* 184*1*

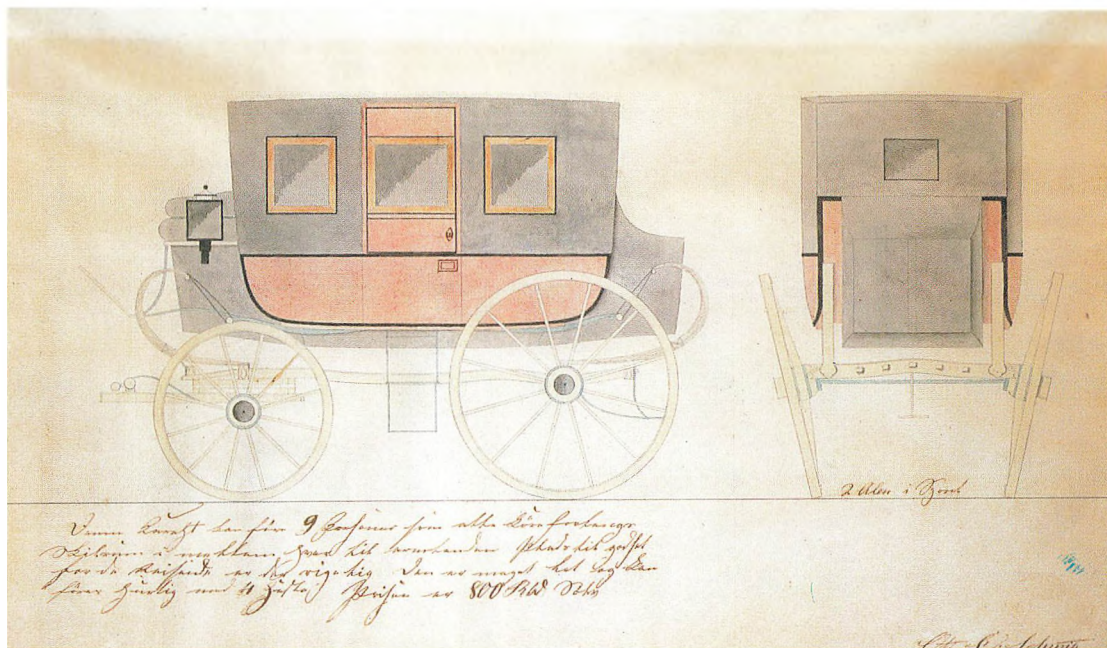
Den Kongelige Postexpedition.  
*H. Zellner*

**Anmærkninger.**

1) Denne Passageer-Billet gielder kun for den Dag, hvorom det lyder, og for den Rejsen, som dets Navn hen er indført. Den maa som Rejsen opretholdes af den Rejsende, så den, som Rejsende, maa foreværes med sig selv. Betalingen for Rejsende er, udgjort ved den Rejsende, Rejsen er, altsed ikke altsed, naar den Rejsende rejser eller rejser fra Rejsen, eller først Rejsen indføre sig eller Rejsen Rejsen. Posten afgaar til den fastsatte Tid, og maa de Rejsende derfor indføre sig i Rejsende en Rejsen

*Hr. Zellner rejste på »Plads No 1«, da han den 23. oktober 1841 tog med den kombinerede brev- og personpost til Frederiksborg.*





Denne udaterede tegning viser en karek med ni sæder, hvad der krævede fire heste for. Denne herlighed kunne, som påskriften siger, erhverves for 800 rigsbankdaler sølv.

brev-, pakke- og personposter på de mange sidestrækninger. Rutenettet blev hyppigere og hyppigere befærdet. Vælger man som eksempel Næstved, udgjorde dens postmæssige forbindelser med omverdenen i 1814 siger og skriver én ugentlig brevpост og én ugentlig brev- og pakkepost, som i begge tilfælde gik til Ringsted. Hertil kom en ugentlig bipost til Vordingborg.

I 1848 så det unægtelig anderledes ud. Da var der to gange om ugen en brev- og personpost til Ringsted, hvortil kom fem ugentlige brev- og pakkeposter på samme strækning. Til Vordingborg var der etableret én brev- og personpost samt to brev- og pakkeposter hver uge, og endelig var der på en ny lokal rute indført en brev- og pakkepost til Præstø over Tappernøje. I alt 11 ugentlige forbindelser til nabobyer i 1848 imod kun tre i 1814. De fleste var kommet til i løbet af 1840'erne.

Næstvedeksemplet sammenholdt med det foregående illustrerer, hvordan det nu svirrede med brev- og pakkepost, brev- og personpost, alle tre kategorier i samme vogn, fortsat rene brevpостer og rene pakkeposter – foruden hele nettet af dagvognsruter, som kunne udfylde hullerne på de dage, da der ikke var anden personbefordring. Dagvogne fik tillige lejlighedsvis post med, når det var mest bekvemt. Det hele var blevet meget indviklet og som nævnt svært at anskueliggøre.

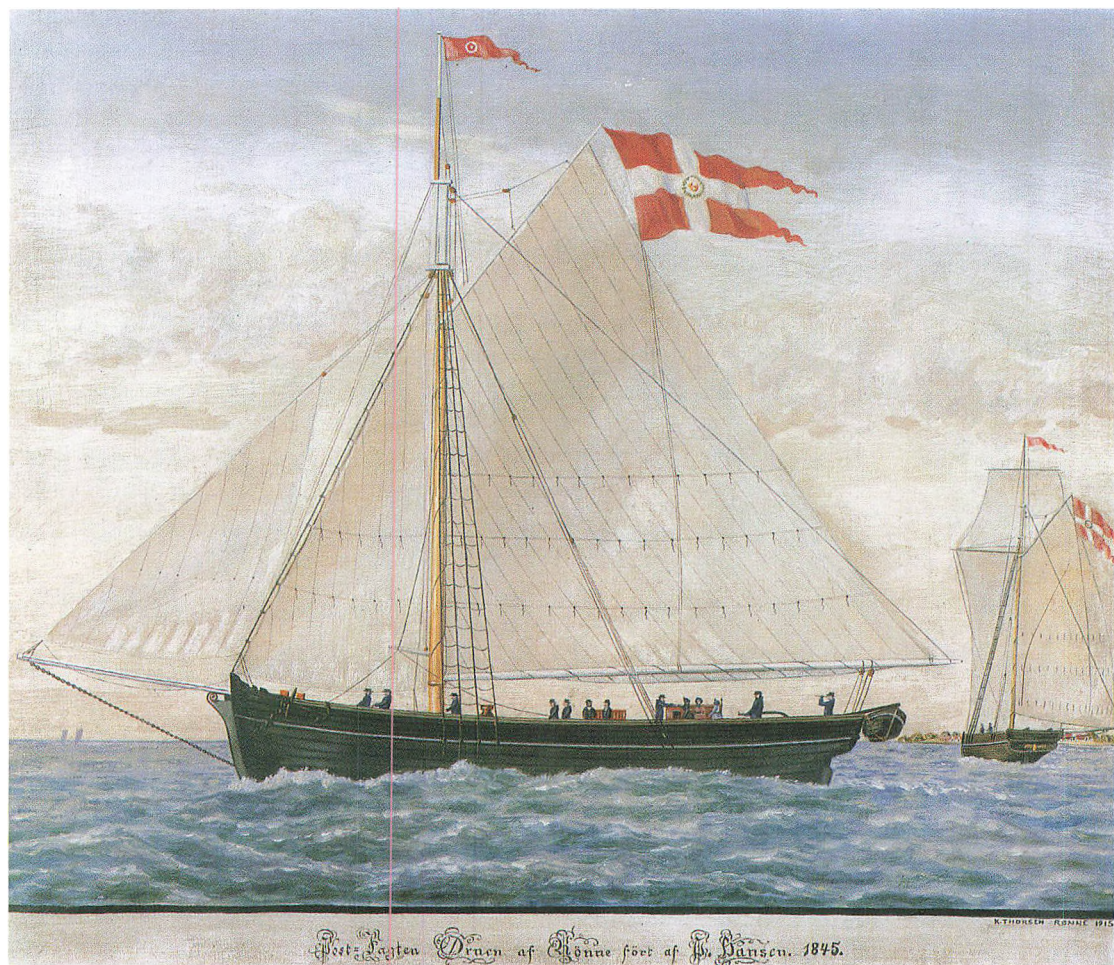


håbløst umoderne og kunne kun komme i anvendelse på de ruter, hvor der fortsat også kørtes ren brevpost – forudsat at denne ikke havde et så beskedent omfang, at den kunne bringes frem til hest. Postrytteren eksisterede skam stadig.

Personpostens succes kan aflæses af statistikken over rejsende fra og med 1833, altså netop fra året efter, at den første »Schnellpost« var indrettet mellem Kiel og Altona. Af tabellen ses, hvordan passagertallet med den gammeldags pakkepost ganske vist var stigende, men ikke for noget at regne mod den eksplosive vækst for personpostens vedkommende. Af tallene for 1838 ses også tydeligt, hvad der skete, da pakkeposten mellem København og Helsingør blev erstattet af personposter. Og så skal det endelig understreges, at disse tal kun gælder passagertransport for postvæsenets regning, og der er ikke skelnet mellem korte og lange rejser. Ved siden af de nye diligencer kørte tillige vognmændenes dagvogne – både kort og langt – men deres passagertal har man desværre ikke tilsvarende oplysninger om.<sup>65</sup>

*Tabel 8: Passagertal for post i Danmark og Hertugdømmerne*

År	Pakkepost	Personpost	I alt
1833	5.226	3.064	8.290
1834	5.207	5.137	10.344
1835	6.337	6.332	12.669
1836	6.130	8.194	14.324
1837	7.052	8.646	15.698
1838	4.163	16.451	20.614
1839	4.746	18.054	22.800
1840	4.551	18.895	23.446
1841	4.599	21.168	25.767
1842	5.349	36.220	41.569
1843	8.020	46.590	54.610
1844	9.833	48.868	58.701
1845	11.233	48.910	60.143
1846	12.294	52.470	64.764



## *Brev til Bornholm*

Om forholdene i 1700-tallet er tidligere konkluderet, at de mange småskibe i indenrigsfart uundgåeligt må have været postvæsenets værste konkurrenter, når det gjaldt billig transport af personer, pakker og jo nok også af skriftlige meddelelser – især når det ikke hastede. Meget tyder på, at det først var i de to årtier lige inden 1800-tallets midte, at det offentlige postvæsen for alvor tiltvang sig »markedsandele« fra småskibene, der så sandelig fortsat var i fart. Hertil medvirkede utvivlsomt også takstpolitikken, som det senere vil blive vist. I alt fald er det i denne sammenhæng tankevækkende, at det først var i 1840, det blev besluttet at indrette et rigtigt postekspeditionskontor i Rønne på Bornholm. Forbindelsen til denne ø var netop præget af en uhyre livlig småskibstrafik,

*Ørnen, postjagten fra Storebælt, der blev sat ind til varetagelse af postgangen til og fra Bornholm. Kopi af P. Hansens billede fra 1845.*

som i tiden indtil da i praksis havde haft eneret på medtagelse af alle breve, pakker og personer.<sup>66</sup>

Det havde ikke skortet på forsøg på etablering af en regulær postforbindelse til øen, ikke mindst fordi der om vinteren kunne være lige lovlig lange pauser i småskibsfarten. Under Napoleonskrigene havde man indrettet en feltpost på øen, og om vinteren var der indgået aftale med en svensk købmand i Simrishamn, som med båd modtog forsendelser fra en postekspeditør i Rønne – over land sendte købmanden så efter aftale posten videre til København. Men dette var feltpost, og i 1813 kom man i krig med Sverige. Følgelig måtte denne foranstaltning ophøre.

Efter krigen forsøgte man at regulere den trafik, der alligevel foregik med de mange småjagter og fiskekvaser. I 1815 fik alle skippere, der ankom til København, pligt til at henvende sig på havnekontoret ved Børsen for at hente eller aflevere en postsæk. Hjemme på øen var det byfogden i Rønne, som skulle tage sig af det fornødne, men han fik ikke meget at lave. Ordningen var ikke obligatorisk for de bornholmske brevskrivere, og alt tyder på, at de har klaret deres behov på den vante vis, for selv om selve transporten til søs var gratis, blev dette primitive offentlige system så lidt benyttet, at man afskaffede det i 1817. Tilbage blev kun den kongelige tjenstepost, som skipperne fortsat var pligtige at medtage og aflevere til den nærmeste stedlige embedsmand. Den videre besørgelse kunne så f.eks. klares af den private gående post, som borgere i Rønne og Neksø i 1815 havde ansat. Han gik tværs over øen to gange ugentlig.

De bornholmske skippere fungerede altså stadig som postkommissionærer for private, men fandt dog ud af at tage to skilling for hvert brev, de på denne måde bragte frem, idet pengene gik i skipperkassen til fordel for fattige sømandsenker. Et sådant formål kunne ingen have noget imod, men amtmanden fik i 1834 gennemført, at tjenestebreve såvel som private kom i den samme postsæk, dog sådan, at de to skilling fortsat tilgik den nævnte kasse. Det kan tilføjes, at amtmanden havde en særdeles positiv vurdering af specielt de bornholmske fiskekvaser og deres kvaliteter. Så han havde ikke planer om at bruge andre end skipperne som søværts postførere.<sup>57</sup>

Imidlertid var den stadig gal om vinteren, hvad der efter Frederik 6.s død i december 1839 havde den beklagelige følge, at man i kirkerne på Bornholm længe efter begravelsen i januar året efter stadig bad for den afsjælede konges liv. Noget sådant skal nok have skærpet opmærksomheden overfor de dårlige postale forbindelser, så i 1840 ville man have orden i tingene i form af en kontrakt med nogle skippere, der skulle sejle en gang om ugen

også om vinteren så længe, det kunne lade sig gøre. Med en nyansat postekspeditør i Rønne og nyetablerede gående poster på selve øen tog denne ordning sin begyndelse i foråret 1841.

Kontrakten var på tre år, og derefter forlangte skipperne højere betaling. For at afskære enhver diskussion indsatte postvæsenet i 1844 *Ørnen*, der netop var blevet overflødig på Storebælt, som postjagt i fast fart mellem Rønne og København. Året efter blev den købt til samme brug af et bornholmsk interessentskab, men nu var den søværts postfart i alt fald reguleret. Vinterproblemet klaredes få år efter i 1847. Det blev da ordnet i en større international sammenhæng, nemlig som et resultat af postkonventionen med Sverige.

### *Private postbude*

En privat gående post var således helt frem til 1841 alene om at besørge post udbragt på Bornholm, hvad enten den skulle videre fra Rønne, eller der var tale om helt lokal brevveksling. I virkeligheden foregik det fortsat på denne måde over det ganske land, ikke mindst når man nåede ned på sogneniveau. Den senere biskop over Sjælland, J.P. Mynster, fortæller i sine erindringer om sin tid som landsbypræst i Spjellerup ved Vemmetofte om den dag i foråret 1807, da man kunne høre heftig skydning nordpå. Så vendte vinden, og i de næste dage hørtes intet, men på himlen sås et rødt skær. Præsten steg om natten i buldrende mørke op på en stige og kunne oppe fra gavlspidsen af præstegården se en vidt udstrakt ild yderst i horisonten. Det måtte være København, der brændte. Det rygtedes dagen efter fra Køge, at nu kunne man derfra ikke mere se spiret på Vor Frue kirke, og det hed sig også, at København havde kapituleret, men virkelig besked fik man først senere. »Vort postbud«, som skulle hente breve i Ringsted fem mil borte, var ikke kommet af sted. Så i Spjellerup præstegård måtte de vente flere dage i ængstelse, inden det var muligt at få nyt om slægt og venners skæbne. Den lokale post skulle først fem mil frem og fem mil tilbage.<sup>68</sup>

Pastor Mynsters postbud må have haft hundreder af kolleger spredt over landet, men det ligger i sagens natur, at det er svært at få noget at vide om disse forgængere for senere tiders landpostbude, netop fordi de var private. Så snart det offentlige på en eller anden måde blev inddraget, stiller sagen sig anderledes.

Sine steder blev private poster nemlig organiseret, så det stærkt mindede om de tidligere omtalte biposter, der stadig fandtes. I 1815 var der blevet oprettet en post mellem Lolland og Fejø, og

*Sognebud fra Randerseggen omkring  
1840, akvarel af Fr. Visby.*



man hører om den, fordi pengene skaffedes ved at fordele udgifterne på de forskellige skattepligtige ejendomsbesiddere. Og da færgemanden i 1824 skulle overtage arbejdet, blev han udstyret med en regulær beskikkelse til at være postekspeditør. En tilsvarende ordning fandtes på Fanø, hvor færgemanden hentede posten i Varde.

En anden løsning kunne man se i Skagen og Sæby, hvor postmesteren i Frederikshavn benyttede det gamle system med postekspeditører, som han selv ansatte – blot fik han fra 1810 af postvæsenet et årligt tilskud til deres løn. I Nibe udnyttede man det forhold, at der her i forvejen var placeret en kongelig toldembedsmand. Også han fik et årligt statstilskud og havde endvidere ret til at opkræve porto – mellemporto – for breve på strækningen Nibe-Aalborg. Og endelig havde man ved den lolland-falsterske postrute en række ekspeditioner, som stod i forbindelse med nærmeste købstad – man udvekslede posttasker. I et tilfælde blev det således den lokale sognepræst, som til glæde for sine sognebørn – og fordi han boede så bekvemt ved landevejen – blev den, der kom til at stå i posttaskeforbindelse med både Køge og Præstø.<sup>69</sup>

### *Enkemadammerne og fodposten i København*

Den mest kendte af de private var imidlertid fodposten i København – eller som den også betegnede: »Fodpostindretningen til Breves Besørgelse her i Byen«. Denne specielle institution må endelig ikke forveksles med det lille korps af bude, som i forvejen var beskæftiget med at bringe post ud, vel at mærke den post, som de offentlige postkontorer modtog udenbys fra.

Idéen blev fremsat af forhenværende told- og konsumtionskasserer H.E. Riegels, der efter at han havde måttet tage sin afsked på grund af svage øjne, nu gerne ville supplere pensionen ved at forestå et sådant kontor for lokal befordring af breve og pakker. I Generalpostamtet modtog man hans ansøgning i 1804, og initiativet fandtes så udmærket, at resultatet blev, at postvæsenet selv ville stå for idéens realisering. Pr. 1. marts 1806 sendtes otte nyansatte bude ud på Københavns gader hver udstyret med en uniform, et postskilt og en gongong. Riegels var blevet bestyrer og skulle for sin umage modtage 75% af det forventede overskud.<sup>70</sup>

Det første år så det lovende ud. Der udbragtes 63.683 breve, og Riegels kunne inkassere 235 rbd 20 sk. Men så mistede foretagendet nyhedens interesse, hvad ikke kan undre. Englændernes tilsynskomst har givet folk inden for voldene andet at tænke på end at skrive breve til hinanden. Det følgende år mindskedes udbyttet, og siden måtte noteres et regulært underskud.

Riegels troede imidlertid stadig på fodpostens berettigelse og fik i 1809 privilegium på at fortsætte for egen regning. Året efter døde han, men havde nået at gifte sig med en enke, der fik overladt privilegiet og så måtte se at klare sig, som hun bedst kunne.



Det viste sig hurtigt, at hun sådan set slet ikke havde været enke, for hendes første mand, skibskirurg H.F. Petersen, dukkede uventet op. Han var gået til søs, men da man ikke havde hørt fra skibet i ni år, var hun ved rettens hjælp blevet skilt for at kunne blive gift med Riegels. Nu kom hun så efter kongelig bevilling omsider igen i ægteskab med sin første mand.

Riegels såvel som den gengifte madam Petersen fik handlende til at lade deres butikker fungere som brevsamlingssteder, hvor man kunne aflevere breve og betale portoen. Fodposten, der nu var udstyret med et skilt med bogstaverne P.F.P. – Privat Fod-Post – tog så brevene med sig til aflevering hos adressaten eller eventuelt på et af de offentlige postkontorer til videre forsendelse. Den private fodpost kom altså til at fungere som »fødelinie«, og det kunne give problemer, som det fremgår af en klagesag fra 1816.<sup>71</sup>

Grosserer D.N. Bügel, der ikke var en hr hvem-som-helst, protesterede da harmdirrende over, at tre breve adresseret til Hamborg afleveret betids gennem fodpostkontoret den 3. september ikke desto mindre først var blevet afsendt fra København den 7. samme måned. Det havde drejet sig om indfrielse af nogle vekslere, og disse fire dages forsinkelse havde givet grossereren et tab, som han opgjorde til 693 rbd. Og det var i øvrigt ikke første gang, at noget sådant var forekommet, så D.N. Bügel ville gerne for fremtiden være fri for den slags fejl.

Den ansvarlige postforvalter bemærkede hertil, at han såvel som de øvrige ansatte på hans kontor *ikke* havde set disse tre breve den 3. september i tiden inden kl. 17, der var absolut sidste frist for breve, der skulle afsted med pågældende hamburgerpost. Hvis budet Sandberg fra »Fodpostindretningen« havde besørget disse breve den pågældende dag, så havde han i alt fald ikke været fremme med dem til rette tid. Men muligvis senere. For postmesteren måtte dog lige nævne, at han efter aftale med postdirektør Monrad havde tilladt bestyrerinden af fodposten – altså madam Riegels/Petersen – at indlevere breve til forsendelse helt frem til kl. halv syv om aftenen. Men det havde været en udtrykkelig betingelse, at hun ikke måtte modtage breve fra erhvervsdrivende »for ej at gøre indhug i den vigtigste del af mine og kontrolørernes indtægter«. Altså, private kunne slippe til at aflevere senere via fodposten, men handelsfolk skulle sandelig betale ekstra som hidtil, når de ville ekspederes efter lukketid. Og det var grosserer Bügel såvel som enhver anden handelsmand udmærket klar over.

Den lille fikse indretning med private breve sendt med fodposten kan vel nærmest betragtes som en håndsækning til madam

*Kongelige Fod-Post med gongong, fra G.L. Lahdes serie med gengivelser af klædedragter i København. Billedet må stamme fra tiden lige efter oprettelsen i 1806, da denne nyskabelse blev drevet for Generalpostdirektionens egen regning og inden fodposten blev udstyret med et noget mindre larmende signalinstrument.*



Petersen, men noget sådant måtte sandelig ikke gå ud over en kongelig embedsmands indtægter.

Meget tyder på, at madam Petersen godt af og til kan have haft en håndsækning nødvendig i de magre år efter Napoleonskrigene. Men selv om indtægterne var beskedne, betalte fodposten sig alligevel så godt, at bestyrerinden i 1821 fik udvirket, at hendes datter kunne beholde privilegiet for en periode af fem år efter moderens død. Det bør bemærkes, at fodpostens pittoreske gongong meget snart var blevet erstattet af et horn, der imidlertid larmede så ubehageligt, at man allerede i 1814 gik over til at benytte en klokke. Ret mange klokker var der næppe brug for, i 1828 i alt fald kun én, for da havde kontoret kun en enkelt fodpost

gående i de københavnske gader og stræder, helt overvejende i den indre by, for der kom nu forhøjede takster for breve til Frederiksberg og Amager.

Madam Petersen havde imidlertid en dygtig datter i madam Due – også hun tidligt enke. Og karakteristisk nok blev der mere at bringe ud lige netop i årene efter 1830. Datteren tog på dette tidspunkt over og drev virksomheden i moderens navn. Der blev oprettet flere indleveringssteder, brokvartererne og Christianshavn blev tilgodeset, handlende fik rabat, når de indleverede mere end 50 breve ad gangen, og det hele blev åbenbart en lukrativ forretning, så lukrativ, at madam Due med rette har kunnet være ængstelig, da privilegiet udløb i 1846, fem år efter moderens død.

Ængstelsen kan have været så meget desto mere velbegrundet, som der på dette tidspunkt var diskussion om en gennemgribende reform af hele portosystemet, som senere vil blive beskrevet, og en statslig overtagelse af fodposten ville på denne baggrund forekomme både attraktiv og logisk. Men den ufortrødne madam Due skrev en ansøgning, som hun fik afleveret under en audiens hos kongen, Christian 8. Hun bad om en godtgørelse, hvis fodposten skulle overgå til postvæsenet. Flid og vindskibelighed belønnes ved denne lejlighed på det nydeligste, for godt tre måneder senere var madam Due atter i audiens, nu for at takke for en privilegiefornyelse indtil videre. Og da fodposten endelig i 1848 ophørte med at være i privateje, tildeltes den hidtidige bestyrerinde en passende pension resten af sine dage.<sup>72</sup>

### *Post på skinner*

Det kan dårligt benægtes, at de første jernbaner i den danske konges riger og lande blev anlagt i hertugdømmerne – her kunne man blive transporteret ad skinner med damp på strækningen Kiel-Altona fra 1844, og da der året efter kom sidebaner til, bevirkede det omfattende ændringer i postgangen. I dampskibssæsonen førtes flere af de ugentlige poster nu over Kiel, og da Neumünster blev forbundet med Rendsborg, kunne de poster, der fortsat kørte ned gennem Jylland, komme med jernbanen herfra og videre sydpå. Planlægningen af jernbanerne i hertugdømmerne var blevet påbegyndt helt tilbage i 1840, og var i øvrigt foregået under megen diskussion.<sup>73</sup>

Der var derfor erfaringer at bygge på, da man i 1844 nedsatte den kommission, der skulle have tilsyn med jernbaneanlægget på strækningen København-Roskilde. Ekspropriation af arealer til

skinnelegeme og stationer, bygning af disse, anskaffelse af materiel – alt sammen var det i en størrelsesorden, som krævede mange og lange forberedelser, så der var god tid til at forhandle aftaler mellem Jernbanekommissionen og Generalpostdirektionen.

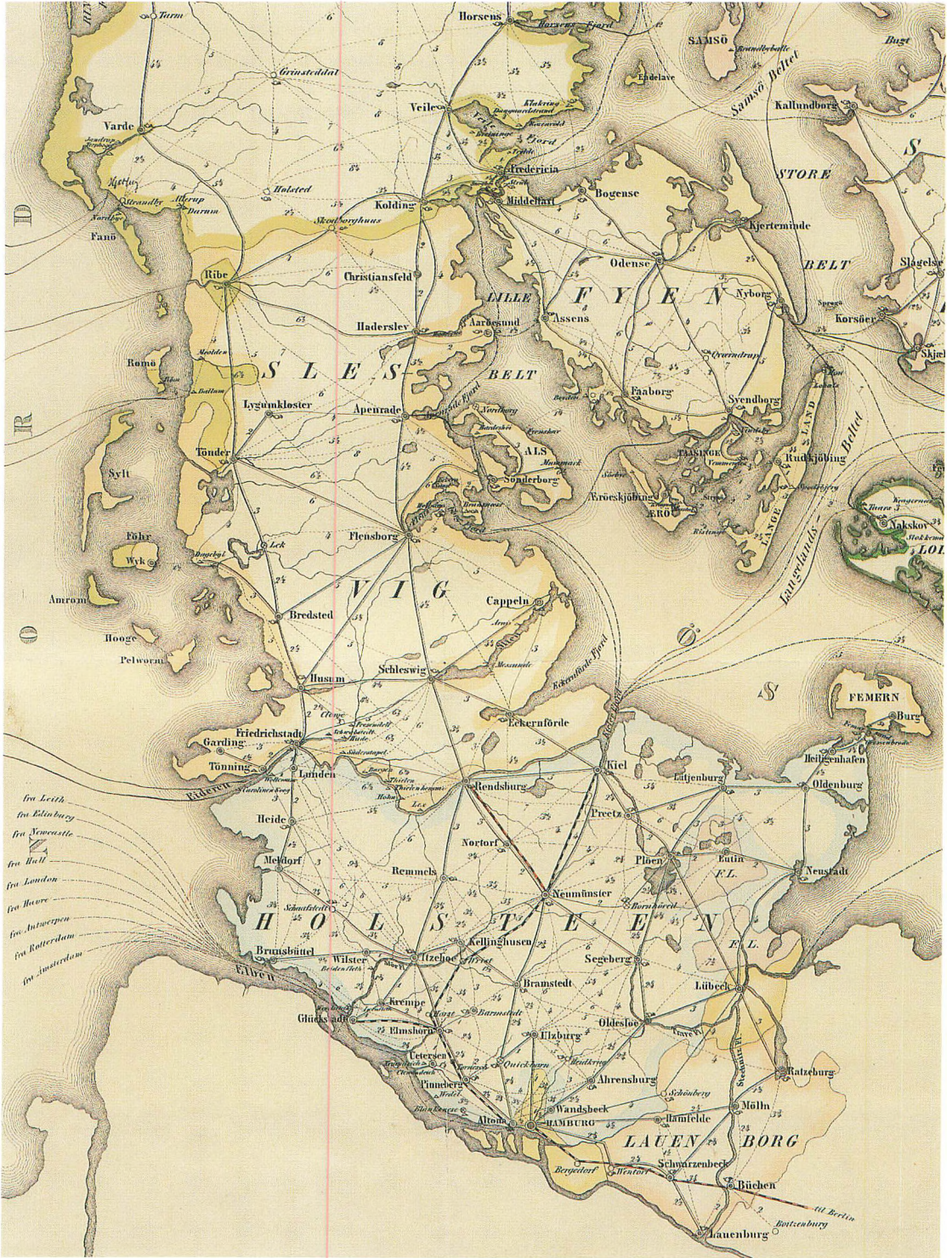
Fra Postvæsenets side søgte man forgæves at fastholde en eneret til at befordre pakker med en vægt på under 40 pund, men det lykkedes ikke. Af hensyn til jernbanens egen økonomi, måtte kommissionen sikre den et indtægtsgrundlag også ved pakkeforsendelser. Til gengæld indrømmedes Generalpostdirektionen gratis transport af breve og aviser samt pakker med en samlet vægt af indtil 600 pund daglig i hver retning, og for både breve, aviser og pengesendelser gjaldt stadig Postvæsenets ubestridte eneret. Jernbaneselskabet måtte tillige stille vognplads til rådighed, således at posten under hele turen kunne være under opsyn af en medfølgende postembedsmand, og der skulle indrettes lokaler til postekspeditioner på banegårdene i København og Roskilde.

Også på et andet punkt var det – i det mindste i begyndelsen – ikke muligt at opfylde alle Postvæsenets ønsker, nemlig med hensyn til afgangstiderne. Eller sagt på en anden måde. Der blev ikke kørt så hyppigt, at toggangen kunne passe med tidspunkterne for alle de eksisterende poster. Men man fik dog en sen aftenafgang fra hovedstaden til glæde for brevskrivere med adressater på hovedruten til Hamborg. Den anden vej korresponderede tiderne ikke så godt, så der måtte fortsat i et vist omfang køres post med hest og vogn fra Roskilde til København.

Alt i alt havde Postvæsenet dog stor glæde af den gratis jernbanetransport på denne første strækning i kongeriget. I Tåstrup indrettedes nu postekspeditionskontor, og man begyndte at sende post til Lolland ad denne vej. Også på de øvrige stationer i Valby, Glostrup og Hedehusene kunne der ekspederes. Jernbanens folk fik en skilling for hvert brev, der blev afsendt eller modtaget, og således var betydningen af den nye skinnevej foreløbig nok størst, når det gjaldt lokaltrafikken med breve, pakker og personer på strækningen mellem København og Roskilde, som i dagtimerne blev gennemført på 53 minutter inklusive ophold undervejs.

Da det første festsmykkede tog med Christian 8. om bord dampede afsted den 26. juni 1847, betød det således ikke en øjeblikkelig revolution for de postale forbindelser. Men perspektiverne ved en yderligere udbygning af jernbanenettet må have stået klart for den eftertænksomme betragter. Og i en vis forstand kan man vel sige, at revolutionen allerede havde fundet sted. Den første jernbanestrækning i kongeriget erstattede kun en lille del af det veludbyggede transportnet, som man i den foregående snes år havde vænnet sig til at bruge i så markant stigende omfang. Breve havde

man alle dage søgt at befordre hurtigst muligt. Det nye, som var kommet til *før* jernbanerne, var den øgede »rutetrafik« med dagvogne og de hurtige personposter med diligence. Tidsfaktoren var kommet til at spille en hidtil uset rolle i den almindelige passagertrafik, og denne ændrede opfattelse af, hvor hurtigt det burde kunne lade sig gøre at rejse rundt i landet, var kommet til i tiden omkring 1830 – længe før den første jernbaneskinne blev lagt på Sjælland. Den, der har for vane at forestille sig Danmark under de sidste enevoldskonger – Frederik 6 og Christian 8 – som et i alle mulige henseender søvnigt og statisk samfund, må altså ændre sin opfattelse. Man var absolut indstillet på at tage nye kommunikationsmidler i brug, når det fandtes belejligt og økonomisk forsvarligt – og at reformere de gamle, når *det* faldt for.



# Hertugdømmerne, Norge og udlandet

Af de foregående afsnit er det atter engang fremgået med stor tydelighed, hvor umuligt det er at beskæftige sig med ældre dansk posthistorie uden hyppigt at referere til hertugdømmerne og endemålet for den danske hovedrute: Altona, det vil i virkeligheden sige Hamborg. Vendte man synsvinklen og skrev en hamborgsk posthistorie, ville Danmark på mange måder falde nok så naturligt på plads som et yderområde i et europæisk postsystem, hvor Hamborg var et center af overordnet betydning. En slags trøst kan det i denne sammenhæng være, at nabolande som Norge og Sverige set fra Elbmundingen lå endnu længere væk, og i deres postale forbindelser med udlandet var de fortsat mere eller mindre afhængige af en passage af dansk territorium med de problemer, som dette erfaringsmæssigt medførte.

## *Slesvig-Holsten-Lauenborg og kontorerne i Hamborg og Lübeck*

Om de postale forhold i selve hertugdømmerne Slesvig og Holsten skal kun kort bemærkes, at de naturligvis i mange henseender gennemgik en udvikling parallelt med, hvad der skete i kongeriget.<sup>74</sup> Ofte var man dernede lidt forud, som det er set, både med en succesrig diligencerute og med de første jernbaneanlæg. Hertugdømmerne var og blev nærmere det store udland, hvorfra tekniske nyheder kom.

I administrativ henseende var lighederne af gode grunde lette at få øje på. Generalpostdirektionen havde på linie med andre dele af centraladministrationen fortsat en todelt opbygning med både Danske Sekretariat og Tyske Sekretariat, det sidste fra 1817 med betegnelsen Det slesvig-holsten-lauenborgske Sekretariat.

Navneændringen afspejlede, at det sørgelige tab af Norge noget ufuldkomment skulle opvejes med besiddelsen af Lauenborg, som tidligere havde hørt under Hannover. Man modtog et område med veletablerede postruter, og ved overtagelsen i 1816 var det en forudsætning, at bestående rettigheder og forpligtelser skulle bibeholdes. Ikke mindst var det betydningsfuldt, at så væsentlig

*Udsnit af Post-Kort fra 1845. De dobbelte linier viser brev- og pakkepostruter, enkelte linier er rene brevpostruter, mens de stiplede linier viser mulighederne for ekstrapost. Miletal er beregnet for de forskellige distancer. Bemærk de mange særegne forbindelser fra Hamborg til lokaliteter længere mod vest.*

en rute som den mellem Hamborg og Berlin gik igennem den danske konges nye besiddelse. Den vej var posten gået i næsten et par hundrede år, og det var ikke sådan til at ændre.

Derimod måtte bestræbelserne i en række andre tilfælde gå ud på at få posten under en eller anden form for dansk kontrol, når det ellers kunne lade sig gøre af hensyn til gældende aftaler. Mecklenburg havde postruter gennem Lauenborg, og disse fik efter 1817 lov til at fortsætte imod en fast, årlig afgift.

Forbindelserne mellem Lübeck og henholdsvis Hannover og Hamborg gik ligeledes gennem området, og også her blev løsnin-gen en fortsat postgang imod afgift og i et tilfælde imod til gen-gæld at medtage dansk post sydpå. Faktisk blev det kun nødven-digt at oprette én eneste ny dansk rute, nemlig en ugentlig brev-post mellem Lauenborg og – naturligvis – Hamborg.

Internt i hertugdømmerne fulgte udviklingen stort set den sam-me rytme som i kongeriget. Der var en del biposter, som ænd-redes til hovedposter. Fra 1830'erne steg aktiviteten også her mærkbart ikke blot på hovedruten, men også på de velkendte sekundære postruter, hvor man ligeledes fik kombinerede brev-, pakke- og personposter. En væsentlig forskel fra kongeriget lå i det forhold, at både brev- og pakkepost i hertugdømmerne fra gammel tid blev transporteret af kontrahenter, altså efter kon-trakt. Vognmandslav med deres omgangskørsel var slet ikke inde i billedet, og af samme grund kom der ikke til at køre dagvogne i Slesvig og Holsten. Det var derfor en enkeltperson, der i 1820 stod bag et mindre heldigt forsøg på at indsætte lukkede rejsevog-ne på strækningen Kolding-Hamborg, og det var en vognmand fra Kiel, der i 1825 med væsentligt bedre resultat forbandt denne by og Altona med en diligencerute, den der senere skulle blive til den første personpost, »Schnellposten«. <sup>75</sup>

Under Napoleonskrigene var kontoret i Hamborg noget af en udpost. Byen blev besat af franskmændene og underlagt Murat, storhertugen af Berg, der ivrigt arbejdede på at få alt postvæsen underlagt sin administration. I 1808 flyttede Murat til Neapel for at tage sit nye kongedømme i besiddelse, og så blev Hamborg sat under direkte fransk styre. Tre år senere beordredes samtlige udenlandske postkontorer i både Hamborg, Lübeck, Bremen m.fl. lukket, og en jamrende dansk postmester måtte, skammeligt bortjaget af landets egne allierede, fortrække til Altona. I de føl-gende par år udvekslede man så post med franskmændene fra grænsepostkontorer, dels det i Altona, dels fra et i en landsby på grænsen mellem Holsten og Lübeck.

Da man nåede frem til efteråret 1813, kom krigen til lands for alvor tæt på. Franskmændene forskansede sig i Hamborg, og



danske tropper fik held til at nå tilbage til fæstningen Rendsborg, mens al postgang sydpå under disse omstændigheder naturligvis ophørte. Nok blev Kielerfreden sluttet i januar 1814, men der stod fortsat franske soldater i Hamborg, så foreløbig måtte al korrespondance med det sydlige udland gå over Lübeck eller alternativt vestpå over Glückstadt. Endelig fik man franskmændene fjernet fra Hamborg, og de danske postkontorer kunne gendrettes. I resten af perioden fungerede atter det gamle system med danske kontorer, som udvekslede post med kolleger fra andre lande både i Hamborg og Lübeck.

Ved den sidstnævnte by lå det såkaldte fyrstendømme Lübeck med hovedstad i Eutin – ikke at forveksle med den gamle hansestad. Fyrstendømmet var omgivet af den danske konges besiddelser på alle kanter, men blev efter fredsslutningen i 1814 tilknyttet storhertugdømmet Oldenburg, der jo var placeret vest for Bremen. Storhertugen havde noget besvær med sit lille østlige fyrstendømme, blandt andet i toldmæssig henseende. Efter forudgående forhandlinger nåedes en løsning i form af en slags toldunion mellem Holsten og fyrstendømmet Lübeck – området blev i 1839 så at sige toldmæssigt indlemmet i hertugdømmet, og det er en væsentlig del af baggrunden for den lidt specielle ordning af postvæsenet nogle år senere.<sup>76</sup> Det danske postvæsen overtog i følge en konvention i 1845 både diligencekørsel, ridende brevposter m.m., som i fyrstendømmet i fremtiden skulle besørges til danske takster og efter danske anordninger af personer iført danske uniformer. Til gengæld var ekstrapostilloner samt de ansatte ved stationerne udstyret med oldenborgske uniformer. Alle vel i de oldenborgske farver! En ganske anskuelig symbolik for et erhvervspolitisk samarbejde i Nordtyskland, som på denne tid havde ikke ringe interesse set med danske øjne.

### *Norge – og Sverige*

I 1807 blev den vante postgang over Sverige til Norge afbrudt, og man måtte etablere den besværlige rute over Fladstrand – Frederikshavn – og Frederiksværn ved Oslofjorden. Postsækkene blev udstyret med blylodder, så de kunne kastes overbord, hvis båden truedes med opbringelse, og vigtig korrespondance udfærdigedes i to eksemplarer, der af sikkerhedshensyn blev sendt med hvert sit skib. Forsigtigheden var vel anbragt, for på trods af tillidvækkende navne såsom *Dristig*, *Galop*, *Smidig*, *Hurtig* og det fortrøstningsfulde *Haabet*, blev postbåde med disse navne alle opsnappet, og de lidt større postjagter, som blev anskaffet til vintersejlad, var ikke

mindre udsatte. Der var i første række tale om en sejlende brevpost, men pakker og passagerer kunne også sendes i åben båd over Kattegat og Skagerak. Man kan se det af tabene, da *Dristig* både kæntrede og blev opbragt. Skipperen, fire matroser og en passager druknede, mens de to sidste af mandskabet klarede sig i to døgn siddende på bådens køl, indtil de blev observeret og bragt ombord i en engelsk brig. Det var midt på sommeren, ellers ville det aldrig have kunnet lade sig gøre.<sup>77</sup>

Transporten med passagerer mellem Fladstrand og Frederiksværn blev fra 1807 sat delvis i system, idet der blev fastlagt takster for denne overfart, mens en interimistisk ordning for en søværts pakkepost kom til et par år senere.<sup>78</sup>

Forbavsende nok lykkedes det postmesteren i Fladstrand at kludre ganske gevaldigt i det med at få sendt den modtagne post videre til Aalborg, og da mange postbåde på grund af vind, vejr og truslen fra svenske og engelske fartøjer alligevel søgte vest om Grenen og landede på den jyske vestkyst, forlagde man i 1809 ruten til at skulle gå mellem kysten ved Thisted og Kristiansand.

Men på dette tidspunkt var forholdet til Sverige i afgjort bedring. Kurerpost kunne nu igen passere til lands, og private fik lov til at få breve med, hvis det vel at mærke skete diskret. Det var kun udvalgte personer og handelshuse, som overhovedet fik at vide, at det kunne lade sig gøre at sende post via Sverige, og svenskerne havde da også reageret ved synet af en almindelig postsæk. For at sikre det rette præg skulle brevene indleveres til den danske konges generaladjutant, der stod som afsender af brevpakker bestemt til Kristiania. Foreløbig havde posten altså udpræget karakter af at skulle illudere militær kurerpost, og den gamle »Norske Ekspresse« med pakker og passagerer gik naturligvis ikke mere og var ikke uden videre til at genoplive, da man i 1809 sluttede fred – foreløbig – med svenskerne.<sup>79</sup>

Freden i Jönköping betød for brevpostens vedkommende en tilbagevenden til de gamle traktater fra det foregående århundrede.<sup>80</sup> Der gik nu atter ridende svensk post med plomberede postsække fra Helsingør til Hamborg, mens poststryttere red nordpå gennem Skåne, Halland og Bohuslän i tilsvarende ærinde. Den Norske Ekspresse, der jo ikke på samme måde hvilede på noget traktatligt fundament, turde man ikke bare sætte igang igen. Foreløbig måtte selv de danske myndigheder klare sig på mere tilfældig vis. Private rejsende blev bedt om at medtage pakker, men de var dog ikke altid så private endda. I en række tilfælde drejede det sig faktisk om postembedsmænd, der måtte påtage sig denne rolle og kaste sig ud i det mere uorganiserede rejseliv.

I 1811 mente man dog, at tiden var moden til at genoptage den

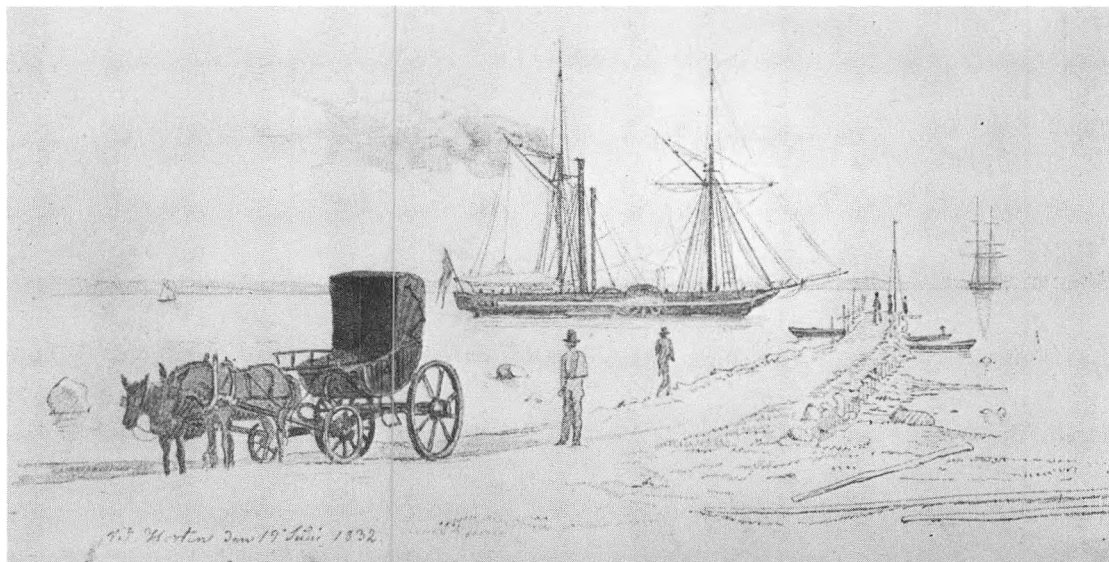
»Norske Ekspress«. Men den blev begrænset til transporter med 12-16 heste for ikke at virke for udfordrende. Alligevel blev det til hele små karavaner med pakker, passagerer og pengeforsendelser, der hver 14. dag rullede afsted. Det tog sin tid, for inclusive tre hviledage i Kristiania var turen frem og tilbage beregnet til at vare tre uger.

Forbindelsen til Norge fungerede nogenlunde ubesværet de næste par år, men i 1813 trak skyerne atter truende sammen over nabolandene og postforbindelserne nordpå blev afbrudt allerede inden Danmark-Norge og Sverige atter officielt kom i krig med hinanden. Ruten Fladstrand-Frederiksværn måtte genetableres med åbne både, duplikatposter, mandskab fra Søetaten og risiko for opbringelse.

Det følgende år kom Frederik 6 imidlertid i den noget besynderlige situation at måtte forbyde enhver kontakt nordpå, det være sig postalt eller på anden vis. Ifølge Kielerfreden var Norge afstået til Sverige, men kongens egen halvætter, tronfølger og norsk statholder så sin chance for at fortsætte som regent og på denne måde bevare landet for det danske kongehus. I Danmark var man tvunget til – i det mindste udadtil – skarpt at imødegå tronfølgerens bestræbelser.

I efteråret 1814 måtte Christian Frederik give op overfor svensk overmagt og manglende international støtte. Han indskibede sig i en åben båd og sejlede mod syd til 25 års ventetid på at blive Christian 8. Efter kronprinsens hjemkomst var der ikke noget i vejen for, at de postale relationer kunne genoptages, men nu var situationen afgørende ændret. I Danmark havde myndighederne ikke mere noget specielt behov for en postforbindelse nordpå. Norge var blevet udland som alle andre.<sup>81</sup>

Lige præcis af denne grund var da også den gamle gensidige postaftale med Sverige blevet ophævet ved den seneste fredsslutning. Fra dansk side kunne man nu stille sig afventende, mens der blev holdt øje med svenske kurerer, der allernådigst fik lov til at føre post m.m. gennem landet. Af politiske grunde holdt man en lav profil, for det dansk-norske fællesbo skulle afvikles, og det kom til at tage nogle år.<sup>82</sup> Svenskerne var dog af naturlige årsager stærkt interesserede i en ny aftale, som kom i stand allerede i foråret 1814. Der udveksledes herefter post på kontorerne i henholdsvis Helsingør og Hälsingborg fuldstændig som ved enhver anden grænse, og svenske breve blev transporteret i lukkede pakker gennem Danmark af det danske postvæsen imod transitporto. Det blev i den første tid en helt god forretning set med danske øjne, idet taksterne var sat rigeligt højt. Svenskerne har åbenbart lige netop stået svagt, når det gjaldt den vigtige forbindelse syd-



på, for der var ikke rigtig noget alternativ – på det tidspunkt. Siden blev det anderledes.<sup>83</sup>

En svensk rute mod syd kunne ikke gå over Lübeck eller Mecklenburg, for her var der indgået konventioner med Danmark, som holdt tredielande ude. Tilbage var Preussen, hvormed Sverige i 1818 fik en aftale om en postforbindelse over Ystad og Stralsund. Den var foreløbig ikke nogen succes på grund af besværlige besejlingsforhold – i Danmark har man velbehageligt kunnet mindes egne overståede vanskeligheder i den nu forlængst ophørte postfart i Kattegat. Og samtidig måtte svenskerne fortsat erlægge den høje transitporto. Men så gjorde dampskibet sit indtog, og i 1824 sejlede den første postdamper mellem Ystad og Stralsund. Det kunne med det samme mærkes på de danske transitindkomster.

På denne tid var der imidlertid igen etableret sejlads mellem Frederiksværn og den danske by nordenfjords, som nu havde skiftet navn til Frederikshavn. Og det var efter norsk initiativ.

Nordmændene kunne have deres grunde til at ønske en direkte rute sydpå til Danmark. Norges stilling i forhold til Sverige var i kraft af Eidsvollforfatningen relativt selvstændig, og det blev udnyttet. Hertil kom om ikke officielle så dog sikkert mange private grunde til fortsat tætte postale relationer mellem de tidligere tvillingriger. Der var talrige gamle familieforbindelser, der i brevskrivningens århundrede nødvendigvis skulle plejes ved postvæsenets hjælp – man kan blot pege på noget så nærliggende, som at den senere danske generalpostdirektør, David Monrad, faktisk

*Den norske postdamper Prinds Carl ved Horten den 19. juni 1832. Skitse af Martinus Rørbye (1803-48).*

var født i Norge. Og det er tillige et faktum, at der i de første 100 år efter rigernes adskillelse reelt var tale om et fælles dansk-norsk bogmarked. Også det havde betydning. Hertil kom den indlysende fordel, at der ved en direkte rute kunne spares både tid og ikke mindst dyr svensk transitporto, for nordmændene fik i 1820 en væsentlig billigere aftale for den post, der fra Frederikshavn skulle videre mod Hamborg. Nok kunne de sejlpaketter, der fra 1821 var i fart mellem Sydnorge og Nordjylland kun holdes i søen fra marts til december, men så kunne man bare igen falde tilbage på landruten gennem Sverige.

Også på Kattegat fik dampskibene tidligt betydning. I 1827 foreslog nordmændene en ugentlig postdamper indsat mellem de to landes hovedstæder, og den kom i fart allerede samme år. Hjuldamperen *Prinds Carl* – høfligt opkaldt efter den svensk-norske tronfølger – var ejet af den norske stat, hvad tydeligt viser, hvilken vægt man lagde på denne rute, som naturligvis skulle korrespondere med de dampskibe, der fra København sejlede sydpå. Om de nærmere betingelser indgik man i 1828 en regulær konvention, hvorved det danske postvæsen kunne beregne sig en passende transitafgift – den blev i princippet et beløb, der svarede til, hvad et brev ville have kostet, hvis det havde været sendt fra Helsingør til København. Set med danske øjne var det således ligegyldigt, om brevet gik over land fra grænsepostkontoret i Helsingør, eller det kom med *Prinds Carl* direkte til København.<sup>84</sup>

Brevpostforbindelsen var udgangspunktet, men pakketransporten tillige en selvfølge. Og man kan her mærke sig, at bøger kunne sendes mellem København og Kristiania til halv takst. En tankevækkende detalje, som siger lidt om kulturpolitikken under den sene enevælde.

Personer kunne naturligvis også befordres, og den norske postdamper erstattede her de traditionelle sejlpaketter, der dog fortsat beholdt en markedsandel med transport af stykgods samt mindre velbeslåede passagerer, hvortil kom den lidt længere sejl-skibssæson. I den danske litteratur satte dampskibsrueten til og fra Norge et par fingeraftryk, både da den purunge Johanne Louise Pätges i 1829 skulle optræde i Kristiania, hvad der inspirerede Johan Ludvig Heiberg til lyrik. Og i 1833 var det selveste Adam Øehlenschläger, der tog med *Prinds Carl*. Han var selv i stand til at digte om det »snelt henseilende Dampskib«.

Om den norske postrute skal endvidere bemærkes, at da man nåede hen i 1840'erne, var dampskibenes størrelse og rækkevidde øget, og i 1847 indrettede nordmændene sig med en alternativ postdamper over Frederikshavn til Kiel, efter at der det foregående år var indgået en ny overenskomst de to lande imellem. For så

vidt mindskedes betydningen af den direkte rute til København. Men den eksisterer jo da ellers den dag i dag i bedste velgående.<sup>85</sup>

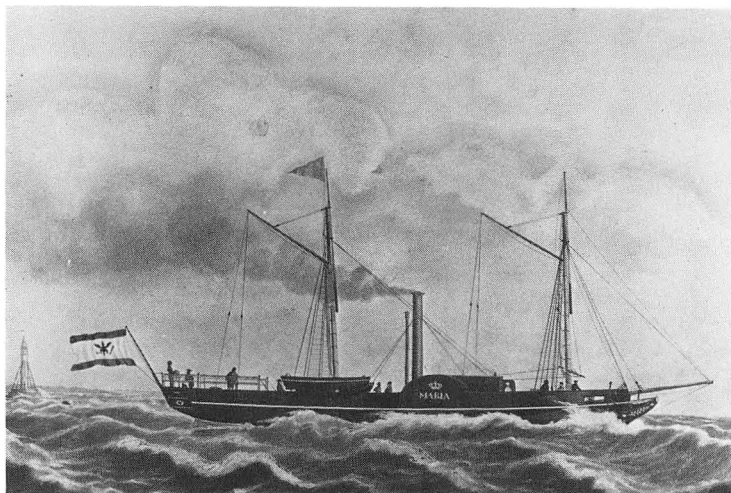
Mens nordmændene i 1820'erne forhandlede postdampskibskonvention med danskerne, havde svenskerne haft travlt med noget lignende i forhold til Preussen. Man var i Sverige træt af de dårlige anløbsforhold i Stralsund, hvor dampskibet ustandselig gik på grund. I 1826 var det blevet aftalt at omlægge ruten til Greifswald. Det mærkedes tydeligt det følgende år på de danske transitindtægter, og i den danske Generalpostdirektion blev man nu mere lydhør for svenske ønsker om nedsættelse af den høje porto, som de i sin tid var gået ind på. Der blev afsluttet en ny konvention i 1832, hvorefter transitafgiften blev nedsat med 25 %, men svenskerne holdt i øvrigt forsigtigvis fast på deres alternative postdamprute Ystad-Greifswald.<sup>86</sup> – En moderne betragter af vore dages svenske transportforbindelser sydpå kan efter behag trække paralleller, også med hensyn til udviklingen i den følgende tid.

Det norske eksempel med en lang dampskibsrute gennem danske farvande til hertugdømmerne blev nemlig fulgt op af svenskerne i 1847 og stadfæstet ved en konvention det følgende år. Ruten udgik fra Göteborg med anløb af Helsingør og København, inden skibet fortsatte til Kiel. Den kunne bruges af begge landes postvæsener, og endelig opgav svenskerne det længe fastholdte princip med at sende breve i forseglede pakker. Ved grænseposthusene udveksledes nu breve enkeltvis, og det var til en porto, der blev sat så lavt, at det svarede til den alternative rute fra Ystad.<sup>87</sup> Fra dansk side havde man været ivrig for at trække så meget post som muligt over dansk område, og samtidig afspejler udviklingen fra 1820'erne frem til århundredets midte helt tydeligt en fundamental forbedring af forholdet til den østlige nabo. Lige efter 1814 havde stemningen været kølig, for at sige det mildt. Senere blæste der lunere vinde.

### *Danmark og det øvrige udland*

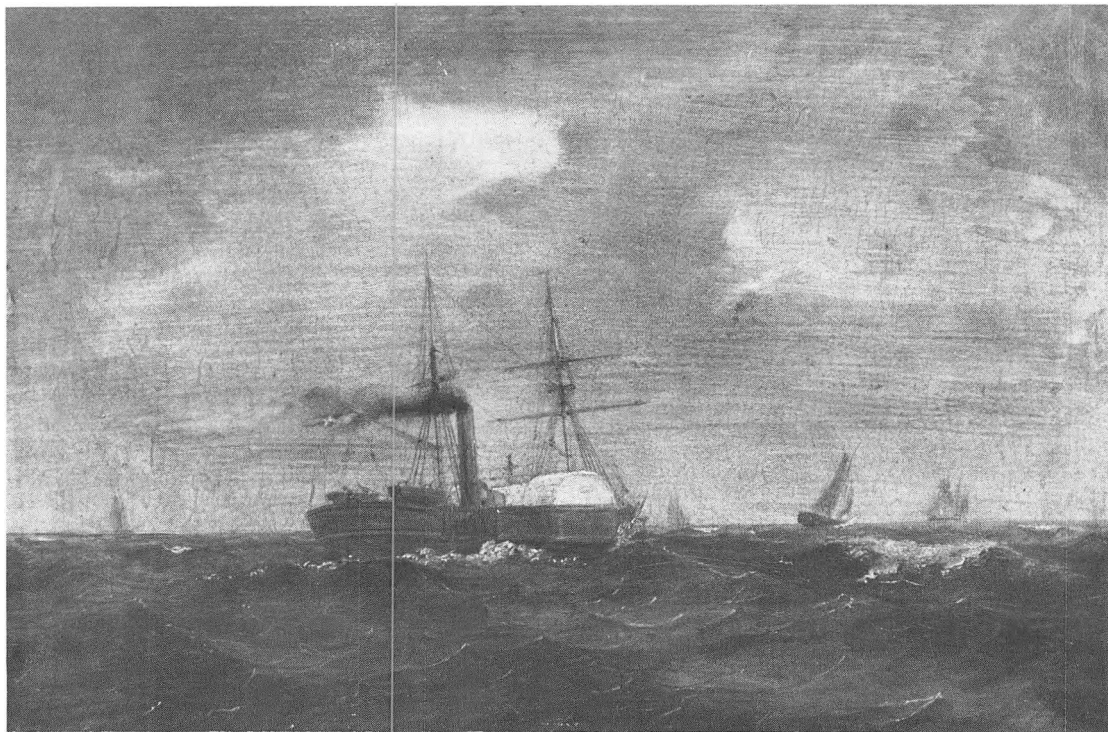
Vender man tilbage til de danske problemer med at få post sendt videre ud i den store verden, ender man atter med Hamborg som det knudepunkt, det var så svært at komme uden om. Private engelske damppaketter gik fra 1826 mellem London og Hamborg, men her havde de hamborgske postmyndigheder eneret. Danske ønsker om at ekspedere post fra Altona direkte ombord kunne ikke imødekommes. I 1832 overgik farten imidlertid til skibe ejet af det engelske postvæsen, og med dette var der forhandlingsmu-

*Den preussiske damper Dronning Marie, eller blot Maria. En god forklaring på kronen og det korte navn er, at man efter behag kunne sige »Dronning« eller »Königin«, alt efter sin sproglige baggrund.*



ligheder. Blot krævede englænderne i første omgang, at danskerne dækkede en trediedel af de samlede omkostninger ved denne rute. Det mente man fra dansk side stod i et uhyrligt forhold til den beskedne mængde post, der herfra kunne blive tale om, så der gik endnu fire år, før mere moderate engelske krav kombineret med den stigende postmængde fik tingene til foreløbig at falde på plads. Fra 1836 ekspederedes post til og fra England direkte fra et kontor i Altona.<sup>88</sup>

Ordnningen opfattedes dog fortsat som alt for dyr set med danske øjne. Der skulle hvert år ydes 1000 pund sterling i tilskud for at holde den engelske postdamper i fart. At man overhovedet var gået ind på det, er et vidnesbyrd om den betydning, forbindelsen vestpå efterhånden havde fået. Det drejede sig om de nye markeder for den danske korneksport og det dermed sammenhørende behov for hurtig brevbefordring. Og videre vestpå lå Dansk Vestindien, som lettest nåedes pr brev ved at koble sig på det engelske system. Hamborg havde i 1841 fået en favorabel aftale med englænderne, en sådan ville den danske regering også gerne have, og man sendte i 1842 den nyudnævnte generalpostdirektør, S. Danneskiold-Samsøe, til London. Han vendte noget slukøret tilbage, for forhandlingerne glippede på, at englænderne ikke var villige til at give afskald på de 1000 pund for postsækken fra Altona. Men også Frankrig havde betydelige besiddelser i Vestindien og dermed en veludbygget postgang. Da der i 1845 blev tale om eventuelt at sende den oversøiske post via Frankrig, synes dette at have virket befordrende på den engelske forhandlingsvilje. Dermed var vejen banet for den dansk-engelske postkonvention af



1846. Sagens alvor blev nok engang understreget, for der blev ikke blot tale om en aftale indgået mellem det danske og det engelske postvæsen, men om en regulær traktat, som efterfølgende blev ratificeret.<sup>89</sup>

Fra denne tid stammer endnu en tosidet aftale om en postdampskibsforbindelse. Siden 1835 havde der mellem København og Stettin sejlet en privatejet hjuldamp, *Dronning Marie*, som imidlertid ikke havde været fulgt af det store held. De oprindelige aktionærer måtte give op, et forsøg på en fortsættelse ved nye interessenter blev endeligt opgivet i 1840, og skibet derefter solgt.

Fra preussisk side var man dog indstillet på at gå ind med statsmidler for at sikre denne postrute, mens stemningen i den danske Generalpostdirektion helt overvejende var negativ under indtryk af de foreløbig særdeles uheldige erfaringer fra den private stettinerfart. Imidlertid kunne preusserne efterhånden lokke med jernbaneforbindelser, der var ved at blive etableret til Berlin og videre til Leipzig, Dresden, Prag, Wien og Triest, og denne tilslutning til det centraleuropæiske jernbanenet har været fristende. I alt fald indgik man i 1843 en foreløbig aftale, der forpligtede det danske postvæsen til at bygge dampskibet *Gejser*.

*Gejser – eller helt korrekt Geiser – blev afleveret fra Orlogsværftet, ejet af Den kongelige danske Marine og anvendtes som krigsskib under begge de slesvigske krige. I fredstid sejlede den for Postvæsenet på ruterne København-Stettin og København-Kiel.*



Det ordnedes på den fiksede måde, at Søetaten stod som ejer og bygherre, mens postvæsenet var lejer – og kunne inkassere et driftstilskud fra det preussiske postvæsen. Ruten blev indtil videre besejlet med andre fartøjer, men i 1845 blev den endelige konvention undertegnet, og året efter kunne den nybyggede *Gejser* indsættes som postdamper med to ugentlige afgangene i højsæsonen. Ruten blev naturligvis også benyttet af rejsende og til godsforsendelse.<sup>90</sup>

### *Bilateralt og –*

Som det er fremgået af de foregående afsnit, blev det mere og mere almindeligt at indgå internationale aftaler. De fremkom i stigende tal i 1840'erne, efterhånden som vejnettene blev moderniseret, og først dampskibe og siden de allerførste jernbaner gav opbrud i de vante mønstre for udveksling af post landene imellem. At fyrstendømmet Lübeck for en periode blev inkorporeret i det danske postale system, var en følge af denne udvikling. Uhyre karakteristisk var, at det hele foregik ved tosidede overenskomster – der var tale om bilaterale aftaler. Betegnende er det således, at der forhandlede separat med Norge og Sverige, uanset at disse lande var i personalunion under den svenske konge. Endvidere pressede de forhandlende parter hinanden med alternative løsninger. Var forbindelsen over England til de fjerne kolonier i Vestindien for kostbar, kunne franskmænd optræde som konkurrenter i kulissen. Og omvendt. Forekom passagen af dansk territorium for dyr for Sverige, ville en østligere rute være en truende mulighed til skade for de danske transitindtægter.

De mange bilaterale aftaler kom til at udgøre et netværk, som ikke nødvendigvis overalt var knyttet lige hensigtsmæssigt sammen. Bestræbelser på en harmonisering var da også at spore i slutningen af 1840'erne. Efter initiativ af Preussen og Østrig samledes medlemmer af Det tyske Forbund i Dresden for at drøfte ensartede regler for fastsættelse af porto, bortfald af transitafgifter imod godtgørelse etc. Den danske konge var forbundsmedlem i kraft af besiddelsen af hertugdømmet Holsten og sendte i oktober 1847 en delegeret til kongressen, som samlede repræsentanter for i alt 17 tyske postmyndigheder. Tidspunktet var ikke særlig heldigt. Kongressen arbejdede og sad hen over årsskiftet, men tidligt i 1848 rullede der revolutioner hen over Tyskland, og det gav alle involverede andet at tænke på.<sup>91</sup> Men med kongressen i Dresden var der set et forvarsel om et internationalt samarbejde, hvis realisering dog hører en senere periode til.

HB

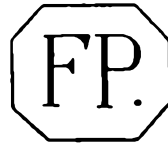
P.128 P.  
LAUENBOURG

Post Paid  
TRANd.<sup>r</sup>



Betalt

F.P.



F.P.

F: 5  $\frac{2}{7}$  49 P:

HELSINGÖR  
19 April 31

Helsingör.  
6 Septbr 1836.

KIÖBENH.  
11 Jan. 40.

HELSINGÖR  
9 Juni 32

Helsingör.  
4 Aug 1838.

FLENSB.  
Sept. 14

HELSINGÖR  
17 Mai. 1834

KIÖBENH.  
11 Marts 28.

FLENSB  
Sept 16.

AALBORG

9. Marts 27

JTZEHOE

Marts 3

## Stempler

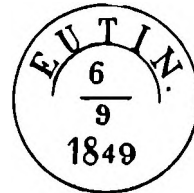
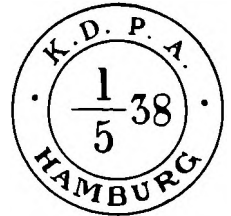
En angivelse af afsendelsessted var praktisk, når portoen skulle beregnes, selvom den fortsatte kartering ved indleveringen jo betød, at alle breve i hele den foreliggende periode forsendtes registreret på karte og i protokoller. En meget tidlig – og sjældent set – brug af et sværtestempel er det sammensatte HB fra Hamburg, kendt tilbage fra 1786, gengivet øverst i venstre hjørne.

Så langt af led som i Tranquebar efterlignedes engelske stempler. Det gengivne går helt tilbage fra 1797. Yngre er det besynderlige P 128 P., Lauenbourg, der skylder sin oprindelse den franske administration på Napoleonskrigenes tid. Tallet 128 er nummeret på det departement, Lauenborg var underlagt. Siden bibeholdt man her under dansk administration stemplingen, idet de overflødige bogstaver og tallet kunne fjernes.

Generalpostdirektionens eget, første initiativ var seglstemplerne med posthornet anbragt på embedskorrespondancen. Den lidt besværlige forsegling med lak og signet erstattedes her med en lukning med en klat lim og fra 1811-20 et rødt stempel, i årene 1820-32 erstattet af den sorte udgave. Eksempler ses side 361.

Den københavnske fodpost gjorde sig også tidligt gældende på dette felt. Det øverste stempel med de sammenslyngede bogstaver F og P stammer fra den ældste tid i 1806, da det nye foretagende blev drevet i Generalpostdirektionens eget regi. Der stempledtes sort, når portoen var betalt på forhånd, men rødt, når modtageren skulle betale, hvilket almindeligvis var tilfældet med breve ankommet med skib fra udlandet. Stemplet har endvidere været en garanti for, at det pågældende brev altså *ikke* blev udbragt af en uautoriseret person. Rækken fortsætter med stempler fra enkemadammernes periode, afsluttet med den udgave, hvor klokkeslet og dato kunne indsættes med løse typer.

Stemplerne i firkantet ramme med dato og årstal kan spores tilbage til 1820, da der på éngang anskaffedes sådanne til en række større postkontorer – Aalborg, Flensborg, Helsingør, Itzehoe, Kiel, Odense, Randers, Rendsborg, Tønning og Slesvig samt naturligvis København. Næste fase var de runde fra efter 1845, da det blev forordnet, at der skulle stemples på alle breve afsendt til udlandet



– Norge og Sverige fraregnet. Denne bestemmelse må også ligge bag det morsomme fænomen, at der ikke alene står K.D.P.A. på Hamborgstemplet, men også på det fra Aalborg, hvor man altså må have ment, at man var et »Kongeligt dansk Post Amt«.

Rækken slutter med et af de såkaldte »pøsestempler«, hvorved ekspeditionen ved jernbanerne også er blevet repræsenteret. Om mange af disse stempler gælder i øvrigt, at de er sjældent forekommende, netop fordi man fulgte reglen om kun at påstemple breve til det sydlige udland. Man skal lede i modtagernes brevarkiver i det fremmede for at finde de tidlige danske stempler.



*Postmester i gallauniform fra 1843. Bemærk kården, det »sidegevær«, som markerede, at her var en mand et stykke oppe i embedsklasserne.*

# Embedsmænd under den sene enevælde

## Generalpostdirektionen

Den 7. februar 1809 satte Frederik 6 sin underskrift på et reskript. En sådan skrivelse udtrykte den enevældige konges befaling i en eller anden anledning, og netop fordi han var enevældig af Guds nåde, behøvede han ikke unødvendige begrundelser for sin handling måde. I alt fald får man ikke nogen særlig forklaring i dette tilfælde, hvor hovedindholdet var, at postvæsenets øverste ledelse ikke mere skulle hedde Generalpostamtet. Nu ændredes navnet fra den ene dag til den anden til Generalpostdirektionen.<sup>1</sup>

### *Et navneskifte*

Når man ser nærmere på omstændighederne i begyndelsen af året 1809, viser det sig, at navneskiftet, som i sig selv ikke kan tillægges den store betydning, faldt sammen med en udskiftning af Postvæsenets øverste ledelse. Krigsforholdene var en del af baggrunden. Den hidtidige førstedirektør, Walterstorff, var kommet galt af sted som kommanderende general i 1807 og stod til afsked, som dog forsødedes med formen »i nåde og med pension«. Nummer to i rækkefølgen, Knuth, havde fulgt kongen til Holsten, hvor han organiserede de midlertidige postforbindelser til det militære hovedkvarter, og han havde været involveret i bestræbelserne på at forhindre en lukning af det danske postkontor i Hamborg. Den uafklarede situation sydpå og Knuths mindre gode helbred betød, at han trak sig tilbage fra aktiv tjeneste, da den øverste ledelse stod for at skulle ændres. Endelig var der den tredje direktør, Eggers, som i 1808 foretrak at blive postinspektør i Hamborg, fordi det gav større indtægter – troede han. Det var Eggers, der fortvivlet måtte fortrække til Altona, da franskmændene overtog alt postalt i det besatte Hamborg.<sup>2</sup>

Følgelig bestod den effektive ledelse af Generalpostamtet kun af den tilforordnede finansassessor C.W. Lange samt de tre overtallige – surnuméraire – direktører, H.W. Harbou, D. Monrad og P.A. Rosenvinge Kolderup. Man forstår godt, at Frederik 6. benyttede lejligheden til at reorganisere, og navneskiftet kan da fortolkes som den etikette, det signal, der for alt folket skulle tilkendegive, at nu blev der gjort noget seriøst ved Postvæsenet.

Som det ofte sker i sådanne situationer, blev den nye topleder hentet udefra. C.F. Hellfried havde en lang og varieret karriere bag sig både i centraladministrationen og som amtmand. Egentlig havde han taget sin afsked fra offentlig tjeneste allerede i 1803, men blev nu hentet ind som topfigur med den nye titel af generalpostdirektør. De øvrige direktionsmedlemmer skulle tilsvarende for fremtiden benævnes postdirektører, og opgaverne fordeltes på den måde, at departementet for hertugdømmerne med både post og befordring blev underlagt Hellfried, der således ikke kunne nøjes med at svæve over vandene. Harbou fik det norske departement, det danske postvæsen kom til at sortere under Monrad, som i realiteten længe havde bestyret det i den egentlige ledelses fravær, og endelig overtog Rosenvinge Kolderup ledelsen af det danske befordringsvæsen, mens Lange blot fortsatte med de opgaver, han hidtil havde varetaget. Hans hovedarbejdsfelt lå i virkeligheden i Finansskattedirektionen.

Af flere grunde blev personsammensætning og arbejdsdeling ikke permanent. Hellfried døde allerede i 1810 og blev efterfulgt af stiftamtmand og højesteretsassessor Frederik Hauch, altså atter en højtplaceret embedsmand udefra. Norges afståelse i 1814 efterlod Harbou uden egentligt arbejdsområde, og sådan var situationen fortsat, indtil han i 1820 søgte andre græsgange og blev toldforvalter i Rendsborg. Rosenvinge Kolderup døde i 1824, og derfor blev det danske befordringsvæsen naturligt nok overladt til Monrad. På dette tidspunkt var der da etableret en klar arbejdsdeling mellem de fire direktører. Lange var fortsat den finanskyndige, Monrad havde det danske departement, og P. Thyssen, der var kommet til i 1817, varetog hertugdømmernes tarv. Sidstnævnte havde den ganske interessante baggrund, at han ikke alene var jurist og advokat, men tillige havde været postmester i Flensborg – for en postdirektør var det en sjældent set kombination af uddannelsesmæssige kvalifikationer og praktisk erfaring. Med hans ansættelse var generalpostdirektør Hauch blevet frigjort fra et egentligt fagområde, og for fuldstændighedens skyld skal tilføjes, at direktionen i 1824 efterhånden var blevet udvidet med hele tre yderligere medlemmer. Det var den overtallige direktør R.B. Boisen og to assessorer, G.H. Monrad og S. Danne-



*Et navneskifte gav også arbejde til stem-pelskærere.*

skiold-Samsø – yngre kræfter i venteposition. For dét år fyldte Hauch 70 år, Lange var af samme alder, mens Monrad var 59 og Thayssen 52 år.

Boisen og G.H. Monrad havde ikke alene sæde i direktionen, men var tillige chefer for de to vigtigste sekretariater, henholdsvis det danske og det slesvig-holsten-lauenborgske. Det danske Befordrings- og Vandtransportvæsen havde fortsat sit eget sekretariat, et kassererkontor varetog samtlige ind- og udbetalinger, hvortil kom to bogholderikontorer og to revisionskontorer. På papiret ser post- og befordringsvæsenets centrale ledelse drabelig ud, men bemanningen af de enkelte kontorer var – set med nutidens øjne – særdeles beskeden. Der var fra to til fem fast ansatte inclusive chefen – det var det hele. Så alt i alt fandtes der i den samlede Generalpostdirektion med underliggende kontorer ikke mere end mellem 25 og 30 egentlige embedsmænd, og der kom ikke væsentlig flere til i perioden op til århundredets midte. I den sammenhæng skal man dog huske på den fortsatte tilstedeværelse af privatansat kontorpersonele, som ikke gør sig gældende i officielle sammenhænge. Og så skal der til slut erindres om, at postvæsenet fortsat havde med pensionsudbetalinger at gøre.

### *Direktion og konge*

Generalpostdirektionen var som de fleste andre dele af centraladministrationen fortsat kollegialt fungerende, det vil sige, at de sager, som blev forelagt kongen til endelig afgørelse – kongelig resolution – først var blevet gennemdrøftet af de forsamlede direktører, som ved den lejlighed havde fået affattet en indstilling, med datidens sprogbrug en forestilling. Ved selve direktionens møderne førtes der ikke nogen forhandlingsprotokol, så kun når der ved stor uenighed blev afgivet mindretalsindstillinger – særvota – kan man for alvor se, hvem der mente hvad. Et eksempel er Langes tidligere nævnte standhaftige modstand mod anskaffelsen af et dampskib til Storebælt. I langt de fleste tilfælde stod dog en enig direktion bag de beslutningsforslag, der endte hos kongen.

Egentlig var det meningen, at Generalpostdirektøren med forestillingen i hånden skulle møde op i Statsrådet. I dette, det øverste kollegium præsiderede den enevældige konge i forsamlingen af geheimestatsministre, og her kunne sager komme til en afsluttende drøftelse før den endelige beslutning. Sådant foregik det bare ikke i 1809, da Frederik 6. var sin egen minister, som alene traf alle beslutninger – eventuelt støttet af de nærmeste omgivelser, adjudantstaben, kendt under betegnelsen »de røde

fjer«. Fra 1814 samledes dog atter et statsråd, og derefter var man i mere normal gænge, selv om kongen til enhver tid, som det allerede er set med reskriptet af 7. februar 1809, kunne bestemme, påpege, beordre undersøgt, ansætte eller lignende simpelthen ved at sende et brev til Generalpostdirektionen.

Det var en forbløffende blanding af småt og stort, der først blev behandlet i de respektive kontorer, siden drøftet i direktionen og sluttelig forelagt majestæten. Man får et godt indtryk ved at slå op i en af de forestillingsprotokoller, som rummer det materiale, kongen fik som grundlag for sin afgørelse. Det ene år kan være lige så godt som det andet. Her er valgt protokollen for 1822.<sup>3</sup>

På årets første dag skulle der tages stilling til en anmodning fra præsten i Præstø, som havde et portoproblem. Det drejede sig om den dyre pakkeporto for korrekturforsendelser til og fra hovedstaden, og præstens egenhændige ansøgning var stilet til kongen – den lå som bilag ved sagen. Generalpostdirektionen stillede sig velvilligt, og det samme gjorde Frederik 6., så ved kongelig resolution af 1. januar 1822 fik N.F.S. Grundtvig portofrihed med den lollandske pakkepost til forsendelse af korrekturarkene med oversættelsen af Saxos Danmarks Krønike og Snorres Norges Krønikes tredje del.

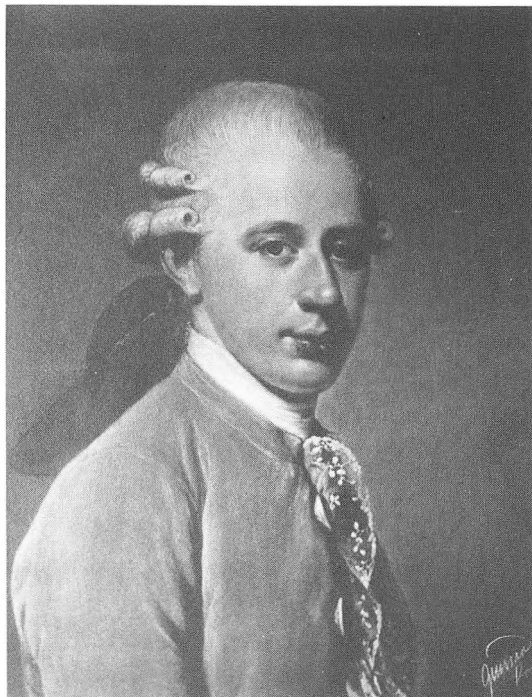
Årets anden sag var mere prosaisk. Det drejede sig i al korthed om at godkende anlæggelsen af en ekstrapoststation i Heidkrug mellem Segeberg og Altona. Den næste havde med bortforpagtning af færgeruter ved Blankenese og Wedel at gøre, og da man nåede frem til den 12. januar, var det postkasserer H.R. Honningdal, som fik en generalkvittering for rækken af forskellige regnskaber for året 1819. Revisionen arbejdede øjensynlig med en vis tidsafstand.

Den femte sag hørte til de mere pinlige, idet Eggers, den tidligere direktør, efter at være blevet postinspektør i Hamborg var kommet i en sådan gæld, at han først havde måttet lade en anden varetage kassererfunktionen, siden havde han så fået sin afsked. Det var sket i 1816, men gælden stod tilbage, og problemerne omkring dens afvikling var oppe at vende endnu en gang i 1822.

Den 16. januar indløb årets første reskript. Kongen var kommet i tanke om, at postmesterembedet i Hobro ikke kunne brødføde en mand, men kun egnede sig til folk, der i forvejen havde andet erhverv dér på stedet. Følgelig kunne man slette dette på den liste, som i 1804 var udarbejdet over de embeder, der kunne bruges til at forsørge veltjente underofficerer. Det har man så kunnet gøre i Generalpostdirektionen.

Den følgende sag drejede sig også om embedsindtægternes størrelse, idet postmester Bennedsen i Ribe skulle have godtgørel-





*Til venstre et tidligt portræt af Fr. Hauch (1754-1839), som var generalpostdirektør fra 1810 til 1834, da han nærmede sig de 80 år. Til højre R.B. Boiesen (1774-1840), som i 1824 blev udnævnt til overtallig direktør, efter Hauchs afgang avancerede han til 2. direktør.*



se for et tab i sine indkomster, efter at Fanøposten nu blev sendt over Varde, og fordi pakkeposten førtes videre til Ringkøbing. I begge tilfælde gik indtægter hans næse forbi, men det blev der herefter rådet bod på med et tillæg, som foreslået i en forestilling og godkendt ved kongelig resolution.

Nok en postmestersag forelå fra Randers, hvor det kneb med at stille kaution, en forpligtelse, der fortsat påhvilede enhver med kasseansvar. Kautionen blev nedsat, men til gengæld kunne postmesteren ikke mere nøjes med kvartalsvise indbetalinger – for fremtiden skulle pengene falde otte gange om året. Et tilsvarende problem havde postmesteren i Nykøbing Sjælland. Han havde en gård at stille som sikkerhed, måtte han pantsætte den? Ja, det måtte han godt, for der kunne alligevel ikke blive tale om de store beløb fra den lokalitet.

Endelig drejede den tiende sag i slutningen af januar sig om ridder af Dannebrog, kammerråd Top, postmester i Helsingør. Kunne han blive udnævnt til virkelig justitsråd med gratis bestalling? Redegørelsen for denne embedsmands mange dyder og store fortjenester var vidtløstig, og justitsråd blev han.

Som det ses af denne halve snes eksempler, var det en blandet landhandel, Generalpostdirektionen drev, uden selv at kunne be-

slutte så forfærdelig meget. Bureaukratisk og centralistisk er indtrykket, som bekræftes, hvis man løber igennem en tilsvarende række sager fra det ligeledes tilfældigt valgte år, 1841. Kongen hed nu Christian 8., men ellers fungerede det på samme vis.

Den 8. januar skulle majestæten tage stilling til, om postmester Carstensen i Thisted helt eller delvis måtte afhænde sin ejendom eller eventuelt låne på den mod til gengæld at stille kaution. Det måtte han. Årets anden sag drejede sig om portofrihed og attestation af samme for de distriktsdeputerede fra de adelige godser i Slesvig og Holsten, og sag nr. tre vedrørte en gratis bevilling til Peder Pedersen på Fur til at drive færgefart mellem denne ø og Salling. Han fik bevillingen på ti år samt et udførligt sæt takster at rette sig efter. Dagens sidste sag fra Generalpostdirektionen havde også med en færgemand at gøre. Det var ham ved Odde-sund, der havde understøttelse behov. Og det fik han.

Årets femte sag kom for den følgende dag, og den hørte så absolut til de mere farverige. Kammerherre, grev Julius Carl Christian von Holck var i 1838 blevet udnævnt til dansk postinspektør i Hamborg, men den titel fandt han ikke stod mål med, hvad de øvrige postembedsmænd på de forskellige landes kontorer dér i byen kunne kalde sig. I 1840 havde han derfor fået lov til for fremtiden at benævne sig »overpostamtsdirektør«, og nu gjaldt det så uniformen, som på lignende vis skulle og burde svare til, hvad hans kolleger kunne fremvise af ydre guld og glimmer. Flot skulle det være, og farvestrålende var de akvareller, som Christian 8. ved denne lejlighed skulle godkende – se side 326. Det drejede sig ikke blot om overpostamtsdirektørens epauletter, men også om den rette carmoisinrøde uniformering af hans undergivne officianter og brevbude.

Så kom man helt anderledes ned på jorden en uge efter, da det drejede sig om ændrede betingelser for et lån til forstkandidat Müller i Ringsted Post- og Gjæstgivergård. Det havde ikke i den forstand noget med postvæsenets eller den stedlige postmesters, men nok så meget med befordringsvæsenets behov at gøre. Som tidligere nævnt gik man i en lang række tilfælde ind med offentlig lånekapital, for at de rette faciliteter kunne stå til rådighed for de rejsende.

Årets første reskript havde et indhold, som meget vel kan have forekommet majestæten lidt pinligt. I 1840 var kongeparret på en større rundrejse i landet, og nu havde to vognmænd i Sønderborg klaget over betalingen for den befordring, de i den anledning havde ydet. En erklæring fra den ansvarlige hofembedsmand, overstaldmesteren, forelå, og nu ønskede kongen oplyst, hvad

*G.H. Monrad (1794-1876), søn af generalpostdirektør David Monrad, kom ikke til at efterfølge sin far, selvom han ved dennes afgang rangerede som 1. direktør. En mulig forbigåelse kan være forsødet ved det forhold, at han samme dag, den nye generalpostdirektør blev udnævnt, selv blev udstyret med kammerherretitlen.*



Generalpostdirektionen kunne sige om rimeligheden i den betaling, der var ydet »ved Vor Rejse sidste Sommer«.

I slutningen af januar refereredes en sag om nedsættelse af porto og distributionsgebyr ved forsendelse af Hof- og Statskalenderen, men blandt personalet i Generalpostdirektionen har man nok med større interesse fulgt den næste sag om afskedigelse af to af kontorcheferne. Det drejede sig om lederne af Sekretariatet for det danske Landbefordrings- og Vandtransportvæsen og Hoved- og Kontrabogholderkontoret, som dog begge kunne trøste sig med at kunne afgå med den fulde gage i pension. Den tiende og sidste sag, der her er trukket frem, gjaldt en ansættelse. Postmesterembedet i Hobro skulle genbesættes, og kongen kunne vælge mellem ikke færre end 42 håbefulde ansøgere. Den heldige blev en postfuldmægtig fra Ringsted.



*Afløseren for David Monrad – om denne se side 296-97 – blev i 1842 den unge greve, Otto Sophus Danneskjold-Samsøe (1804-73), hvis virke som generalpostdirektør således for en stor del kom til at falde i tiden efter århundredets midte.*

Der kan trækkes ikke så få linier ud fra disse blot to gange ti tilfældige sager, som skulle helt til tops. Postvæsenets uniformering er taget op andetsteds, og i et senere afsnit følger også forklaringen på, at det embede i Hobro, som i 1822 ikke kunne brødføde en afdanket underofficer, kun 19 år efter tiltrak 42 ansøgere.

I denne sammenhæng er der grund til at hæfte sig ved afskedigelserne, der ikke var tilfældige. I begyndelsen af sin regeringstid tog Christian 8. kraftigt fat på at reformere den del af centraladministrationen, der havde med finanserne at gøre. Der skulle spares og effektiviseres, og naturligt nok faldt øjnene på Generalpostdirektionens otte kontorer. Det ekstra sekretariat for befordringsvæsenet forekom overflødigt, og det samme gjaldt systemet med både to bogholder- og to revisionskontorer. Følgelig kom det

til afskedigelse af hele tre chefer, omend det foregik på særdeles honnet vis. Herefter var der kun fem kontorer tilbage, nemlig de to sekretariater og et kontor for hver af funktionerne bogholderi, revision og oppebørsel – det sidstnævnte, Kassererkontoret, havde alle betalinger vedrørende ikke alene post- men også pensionsvæsenet, og både i Bogholder- og i Revisionskontoret havde man fortsat med pensioner at gøre.

Den øverste ledelse ændredes også. Da Hauch ved årsskiftet 1833/34 havde trukket sig tilbage i en alder af knap firs, var den endnu ældre Lange blevet hans efterfølger. Dog kun af navn. Generaldirektørgagen såvel som embedsboligen i Købmagergade blev overladt David Monrad, som i begyndelsen af 1835 efter Langes afgang også fik titlen. Monrad var da heller ikke helt ung længere – han var fyldt 72!

Ved Frederik 6.s død og Christian 8.s tronbestigelse i 1839 var arbejdet herefter fordelt på den måde, at Generalpostdirektør Monrad var den, der i statsrådet refererede postvæsenets sager, hvortil kom hovedansvaret for den finansielle side af sagen, altså Langes gamle arbejdsområde. Førstedirektør Boisen havde under sig det danske postvæsen, andendirektør G.H. Monrad stod for alt vedrørende hertugdømmerne, mens trediedirektøren, Dannekjold-Samsøe, bestyrede befordrings- og færgevæsenet i Danmark. En ny fjerdedirektør, Niels Winge, var kommet til i 1835. Han fik ikke noget særligt arbejdsfelt, men var i øvrigt ved siden af medlem af Pensionskassedirektionen.

Christian 8.s spareiver kom også til at ramme selve Generalpostdirektionen. Efter Boisens død i 1840 blev der ikke udnævnt nogen ny direktør, Dannekjold-Samsøe overtog blot alle de danske sager, og da veteranen David Monrad i 1842 tog sin afsked efter 48 år i etatens tjeneste, blev den egentlige direktion reduceret til tre mand. Dannekjold-Samsøe blev generalpostdirektør og fortsatte med at stå i spidsen for det danske departement. Dog lykkedes det ham at fastholde princippet om en supplerende fjerdemand, en assessor. Til 1844 var det F.C.v. Jessen, og fra 1845 J.C.F. Wedel-Heinen. Der var simpelthen brug for at have en reserve, som kunne sættes ind, hvis en af direktørerne havde forfald. Egentlig er det vel ganske opsigtsvækkende, at det var muligt at »slanke« den centrale ledelse i en tid, da postvæsenet på en hel række felter var inde i en rivende udvikling. Men det har hjulpet, at der med Dannekjold-Samsøes overtagelse af ledelsen blev gennemført et generationsskifte. Den nye generalpostdirektør var kun 38 år, G.H. Monrad var ti år ældre, Wedel-Heinen ti år yngre, mens Niels Winge med fødselsåret 1781 indtog pladsen som direktionens absolutte alderspræsident.

## *Direktion og postembedsmænd*

Postdirektørerne fungerede også »kollegialt« i forhold til deres undergivne forstået på den måde, at korrespondancen med postmestre, postførere, opsynsmænd ved befordringen, færgefolk og alle myndighedspersoner i øvrigt såvel som private blev underskrevet af alle tilstedeværende direktører. Nok forestod hver enkelt sit eget arbejdsområde, men udadtil optrådte man altså fortsat samlet.

Den daglige administration illustreres lettest ved en række konkrete eksempler hentet henholdsvis fra 1822 og 1841. Et blik på, hvad Generalpostdirektionen modtog af skrivelser i de første dage i hvert af disse tilfældigt valgte år, vil vise, hvordan det udviklede sig fra Frederiks 6.s til Christian 8.s tid.

Først og fremmest indløb der et væld af indberetninger og regninger.<sup>4</sup> Ved siden af postmestrenes kvartalsvise regnskabsekstrakter og årlige regnskaber kunne det som i 1822 være Vordingborgsfærgemandens opgørelse over udgifter ved postens transport og postgodsets opbevaring i årets sidste tre måneder. Det kunne være postførernes regninger for lys og presenninger, og telegrafbestyrerens regnskab med tilføjelse af en anmodning om at måtte købe et flag. Der var Helsingørpostmesterens redegørelse for de svenske postintrader og de danske udgifter ved den svenske post. Frederikshavns postmester oplyste antallet af norske breve, og bæltføreren afleverede sine transportjournaler, færgemændene deres dagbøger og regnskaber, der blev endvidere indsendt befordingsekstrakter og forklaringer til samme, mens der fra Kassererkontoret indløb restancelister og kontokuranter for hvert enkelt postmesterembede.

I Generalpostdirektionen gjorde man sig i 1822 speciel ulejlighed med en analyse af resultaterne af revisionen af timesedlerne. Denne kontrol af postens mere eller mindre regelmæssige og punktlige besørgelse kunne give anledning til indgriben. De mange forsinkelser indberettedes med farverige skildringer af skrækelige storme, slette veje, tilskadekomne heste, brækkede vognaksler, sprungne bolte, nattefrost og tæt tåge, men det forhindrede ikke direktionen i at ønske nøjere oplysning hos postmestre og amtmænd for at nå til vished om, at vejen virkelig havde været så ringe eller vejret så elendigt.

Den enkelte lokale postembedsmands spillerum har ikke været stort, når det gjaldt udgifter, som skulle betales af postkassen. Nævnt er allerede telegrafbestyrerens ønske om et nyt flag. Tilsvarende forespurgte bæltfører Jespersen, om han selv måtte anskaffe to lispund – 16 kg – lys, eller han kunne få det tilsendt? Lys

Atter en greve, Julius Carl Christian Holck (1789-1857), som var kammerherre, major i Livgarden og fra 1838 dansk »Overpostamtsdirecteur« i Hamborg. I denne sidste rolle havde han et uniformsproblem, der er omtalt side 326-27.



må have været billigst leveret fra København, for det blev løsningen. Derimod kom man ikke uden om den lokale udgift til de otte piletræer, som samme bæltfører havde fået plantet på Agernakke klint – de skulle tjene som sømærke for den farlige grund på det sted. Endelig siger det sig selv, at der måtte korresponderes, når postmesteren i Fåborg skulle have et nyt postsegl, eller når hans kollega i Rudkøbing havde brug for en brevpostvægt.

Der blev også modtaget talrige anmodninger om hjælp til nuværende og tidligere ansattes betrængte privatøkonomi. Postmesterenken med de fire uforsørgede børn søgte understøttelse, og postfører Neumann bad om et lån. Lån og forskud blev ofte bevilget, men rarest var det naturligvis for pågældende med en gratifikation, et kontant tilskud som det, postmester Aarestrup i Bogen-

se indsendte sin hjertelige tak for. En temmelig trist skrivelse indløb fra postmesteren i Hobro, Kierulf, som meddelte, at han følte sig nær døden og derfor anbefalede sin efterlevende enke til en passende årlig pension efter hans 28 år lange embedstid i militærets og postvæsenets tjeneste. I Generalpostdirektionen har man været på det rene med Kierulfs ringe livsudsigter, for man tilskrev *enken*, at pensionen var sikker nok, men først var der vist en gæld, som skulle klares. Men også dette problem var der taget højde for. Kierulf døde den 3. januar, og nåede derfor aldrig at få besked om, at man lige inden årsskiftet havde indstillet ham til en gratifikation. For det krævede en kongelig resolution, som først skulle ekspederes.

Omfattende skrivelser var affødt af mangler, overtrædelser og egentlige ulovligheder. Den konstituerede postmester i Grenå sendte en attest for »at posten fra Ebeltoft d. 28. november virkelig kom tilbage med posten af 31 næstefter« – det har der åbenbart hersket tvivl om. Postmesteren i Holbæk fandt ikke, at hans kollega i Frederikshavn havde givet fornøden underretning om nogle borteblevne breve. Der var en samlet sag om godtgørelser til folk, der aldrig havde modtaget deres pengesendelser fra Norge, en tyverisag, der blev behandlet med megen omhu, eftersom den norske regering var involveret. Postmesteren i Frederiksborg så også med alvor på opklaringen af et tyveri på hans kontor. Misdæderen var blevet fanget, men han ville dog gerne, at omstændighederne måtte blive kundgjort, for at »den på ham kastede skygge« kunne afledes.

Når det gjaldt ulovligheder af denne art, var det klart, at Generalpostdirektionen ikke kunne påtage sig noget egentligt opklaringsarbejde. Det kunne og skulle overlades til den lokale politimyndighed, der også tog sig af den videre behandling af synderne. Som det allerede er set, var den lokale overøvrighed, amtmændene, det nødvendige mellemlid i mange sager vedrørende befordring både til lands og til vands. I 1822 var det faktisk fra pågældende amtmand, at man i Generalpostdirektionen først erfarede om forliset af en af Bøjdensfærgerne. Der var også amtmænd involveret ved opklaringen af den megen ulovlige befordring, hvor de fulgte sagen op; fra amterne indløb meddelelser om gæstgiventakster, og i et par tilfælde ser man amtmænd beskæftiget med initiativer, der udefra indløb til Generalpostdirektionens velvillige overvejelse.

Apoteker Sünckenberg i Store Hedinge foreslog i 1822 en oprettelse af et hovedpostkontor dér på stedet med sig selv som postmester – naturligvis. Til den ende havde han indgivet forslaget til amtet, hvor det fik en varm anbefaling, inden det send-



*F.C. v. Jessen (1810-53) var jurist og kom i 1835 i direktionen som »assessor auscultant«, det vil sige i en slags rekrutteringsstilling. Virkelig assessor blev han i 1839 og havde da forlængst gjort sig bemærket som forfatter af en håndbog beregnet for både private og postembedsmænd. Han sluttede sin karriere som leder af det københavnske pakkepostkontor.*



tes til postvæsenet. I sagens videre forløb ville Generalpostdirektionen dog lige endnu engang høre amtmanden om vilkårene for dette posthus. Men ellers kan man konstatere, at initiativet bar frugt. Apoteker Sünckenberg blev faktisk den første postmester i Store Hedinge.

Mindre heldig var amtmanden i Svendborg, som var særdeles misfornøjet over, at der skulle udstedes en toldseddél for at færgé en hest fra Fyn til Langeland. En så generende og unødvendig formalitet måtte Generalpostdirektionen se at få ændret. Men nej. Efter en forespørgsel i Generaltoldkammeret kunne man meddele amtmanden, at der ikke fandtes nogen anledning til at ændre denne – århundredgamle – kontrolbestemmelse for trafikken fra det ene tolddistrikt til det andet. Det er i øvrigt ikke indtrykket, at man fra Generalpostdirektionens side anstrengte sig noget videre for at overtale kollegerne i søsteretaten.

Vender man sig til 1841 genfinder man strømmen af indberetninger om både dette og hint, stort såvel som småt.<sup>5</sup> Blandt årets første breve var ønsket om et glædeligt nytår fra en gammel kending, tidligere postfører Neumann, nu postmester i Ribe. Det brev gav ikke anledning til videre administrative tiltag.

Nyt var naturligvis meddelelser om dampskibe og personposter. Maskinmester Timm indberettede om kulforbruget på Sto-



*Niels Winge (1781-1850) var medlem af pensionskassedirektionen, da han i 1839 blev ulønnet 4. postdirektør, i 1842 blev han 2. postdirektør.*

rebælt i december 1840, og man kan med sikkerhed sige, at det i den efterfølgende januar måned blev mindre, for da var det efter bæltpostfører Dyrhauges beretning på grund af storm og snefog nødvendigt at overføre kronprinsen – den senere Frederik 7. – og hans følge med færgejagt. Det gav 30 rigsbankdaler i dusør til mandskabet.

Nu indløb der også personpostkontrolbøger til revision, og fra personpostkontrahent Christopher Hansen i Helsingør modtog man regning for søndagskørsel med diligencen. Der var problemer med fejlagtige ankomsttider på timesedler og postilloners ulovlige passagerbefordring. Der var indberetninger om antallet af ombårne lollandske breve i sidste halvdel af 1840 og en fortegnelse over alle de breve, der det foregående år var sendt fra Store Hedinge over Altona til England. Og som et kuriosum kan meddeles, at postmesteren i Assens indberettede, at eftersom posten ikke mere kunne rummes i kuglevognen, så blev den anbragt i en sæk på en åben vogn, indtil man kunne få en ny og større postvogn.

Når det gjaldt postembedsmændenes private økonomi, var interessen i 1841 ikke mere i så høj grad koncentreret om forskud, lån og gratifikationer. Nu drejede spekulationerne sig i første række om den kaution, som embedsmænd med kasseansvar skulle

stille. Paludan i Korsør – overtelegrafinspektør og postmester tillige – var nødt til at skifte kautionist, eftersom den hidtidige ikke mere var vederhæftig. Måtte købmand Kruse træde til i stedet? Det måtte købmanden, for han var identisk med byens absolutte matador, storskibsreder m.m. Postmester Holm i Nykøbing Sjælland havde svært ved at få formaliteterne i orden med hensyn til sin kaution og bad derfor om udsættelse, mens endelig Krebs i Slagelse helt tydeligt var i økonomisk uføre. Han lovede snarest at indsende sin regnskabsekstrakt for oktober kvartal og havde fantasifulde og urealistiske forslag til at øge embedets indtægter i tiden, indtil han kunne gå på pension. Uhyre karakteristisk var, at Generalpostdirektionen samtidig lå i korrespondance med amtmanden i Sorø om netop postmester Krebs, hans gæld og hele ynkværdige situation. Han fik sin afsked, og mens postembedsmændenes økonomiske forfatning – herunder deres kautionforpligtelse – vil blive taget op til behandling i et senere afsnit, er der her grund til at hæfte sig ved amtmandens rolle som lokal tilsynsførende, når der var problemer med postetatens egne.

I Generalpostdirektionen kunne man bruge det kommunikationsmiddel, man selv stod som ledelse af, og brevveksle med undergivne af alle kategorier – for så vidt det var noget, der overhovedet kunne klares ad denne vej. For pr. brev var der trods alt begrænsede muligheder for at komme til bunds i en sag, hvor den stedlige postembedsmænds private og postale økonomi var miserabel og håbløst sammenfiltret. Og der var grænser for, hvor meget den tililende amtmand kunne hjælpe, ikke mindst efterhånden som postvæsenets aktiviteter øgedes landet over.

Der var centrale myndigheder med tilsvarende problemer. Således havde Generaltoldkammeret embedsmænd placeret rundt om ved landets toldsteder hver med sin større eller mindre kasse. Her indledte man allerede omkring 1820 et forsøg med en melleminstans i skikkelse af nogle overkontrollører, der fik til opgave at inspicere ved de enkelte tjenestesteder.<sup>6</sup> En lignende ordning iværksatte Generalpostdirektionen i 1843, da man konstituerede to postinspektører. Postmester i Vordingborg, H.J.C. Høegh-Guldberg, skulle tage sig af kongeriget, mens hans kollega i Flensborg, E.F.v. Holstein skulle varetage den tilsvarende funktion i hertugdømmerne.<sup>7</sup> Det var først og fremmest det uvarslede kasseeftersyn, man mente ville have en gavnlig forebyggende virkning. Fremkomsten af disse postinspektørstillinger skal naturligvis først og fremmest ses i en kontrolmæssig sammenhæng, men deres indførelse hænger utvivlsomt også sammen med, at postvæsenet efterhånden var blevet så kompliceret en forretning, at der skulle fagfolk til at rede trådene ud, hvor noget gik galt.



# David Monrad

I den traditionelle karakteristik af administrationen under Frederik 6. bliver der ofte lagt vægt på stivhed og mangel på fremsynethed, og dog har periodens mest fremtrædende postdirektør, David Monrad (1763-1847), fået et ganske pænt eftermæle. Man har ligefrem positivt talt om »den monradske periode«, hvilket nok kræver en forklaring.

Den norskfødte David Monrad forlod i 1783 sit »Fædre-neland« og ankom til København med en lille arv, der gjorde det muligt for ham at klare de første studieår. Tre år senere fik han en beskedent stilling som kopist i Danske Kancelli – svarende til vore dages ministerier for det indenrigske, skole, kirke, kultur m.v.

Den enes død, den andens brød. Efter Holmskjold måtte der en hel kommission til at udrede hans indviklede økonomi, og sekretær for denne blev i 1793 David Monrad. Han var derfor allerede inde i postanliggender, da Danske Sekretariat blev ledigt det følgende år. Monrad fik stillingen, og det blev til 48 år i Postens tjeneste, fra 1801 som direktør og 1835-42 som generalpostdirektør. Det lange spand af år illustreres ved, at den unge David Monrad blev malet af 1700-tallets mester, Jens Juel, mens han som nyudnævnt generalpostdirektør blev portrætteret af C.A. Jensen. Det har han i øvrigt udmærket haft råd til, for af David Monrads omhyggeligt førte regnskabsnotater kan med sikkerhed allæses, at *han* ikke på noget tidspunkt var i økonomisk ufare – i tiltalende modsætning til mange af forgængerne.

Husket blev også hans resolute handlemåde, da englænderne truede København i 1807. Førstedirektør Walters-torff og overhofmarskallen henvendte sig til Monrad om kostbarhederne – kronregalier m.v. – på Rosenborg, og fire dage før byens porte blev lukket, drog David Monrad klokken ét om natten med to vogne ud ad Roskildevejen. Med sig havde han en fuldmægtig, som dog intet anede om, hvad man førte med sig. I Roskilde blev der skiftet vogne, og fuldmægtigen returnerede. Nysgerrige mente, at postdirektøren var ved at bringe Generalpostamtets arkiver i sikkerhed, og David Monrad lod dem blive i troen. Fra Roskilde gjorde han herefter flere omveje, skiftede befordring gentagne gange, så ingen kunne regne ud, hvor han agtede sig hen, og efter således at have udnyttet sit indgående kendskab til Befordringsvæsenets struktur, endte han med at overlevere de kongelige klenodier og kostbarheder på Gisselfeld i grevinde Danneskjold-Samsøes varetægt. At netop denne familie således atter kom i samarbejde med Postvæsenet, giver historien yderligere en pointe. Få timer før Københavns porte endegyldigt blev lukket, var David



Monrad hjemme igen – og ikke engang hans egen kone vidste noget om den vellykkede mission.

Fra de efterfølgende magre år huskedes David Monrad først og fremmest for sin holdning, da afgørelsen om anskaffelse af dampskib skulle træffes. Selv ytrede han senere, at han anså det som et for ham særdeles held, at så mange opfindelser, der havde indvirkning på Postvæsenet, var kommet til i hans embedstid – telegrafene, bedre vogne og vigtigst, dampfartøjet som befordringsmiddel.

Hans egne slægtninge bidrog på deres måde til det smukke eftermæle. En norsk nevø skrev siden, at han fremfor nogen havde været hans forældres, hans og hans søskendes, ja hele slægtens velgører. Forklaringen var den, at David Monrad lovede nevøen såvel som hans tre brødre frit ophold i sit hjem i deres første studieår. Løftet blev holdt, og senere var den indflydelsesrige morbror i stand til at hjælpe nevøerne ind på de første trin af embedsstigen – det var før 1814, og de kom til at gøre karriere i Norge. Dette næsten »klanagtige« familiesammenhold blev husket, også da David Monrad med kone, tre døtre og en søn i 1830 rejste nordpå for atter engang af gense »Fædrelandet«. – Set med eftertidens øjne har medaillens bagside nok en omskrift, hvori ordet *nepotisme* indgår. Men dette perspektiv havde den taknemmelige norske nevø ikke blik for.



# Postmester, Postfører, Postbud

Opsigtsbetjent N. Svendsen henvendte sig i januar 1841 og bad om sit sædvanlige nytårsgratiale som belønning for den daglige tilstedeværelse ved personposternes ankomst og afgang. Svendsen kan meget vel have været et kendt ansigt for datidens rejselystne, som hyppigt rullede ud fra Københavns Postgård, hvorimod det er ulige sværere for eftertiden at få noget at vide om en N. Svendsen og hans funktion. Hvem holdt han opsigt med? Var det ham, der hjalp rejsefebrile ældre damer til rette i vognen, og smækkede han trinbrættet op inden afgang? Hjalp han også til med bagagen? Det fremgår ikke. Men man gætter på, at drikkepengene var hans vigtigste indtægtskilde, og at det årlige gratiale udgjorde det helt nødvendige tilskud for, at også opsigtsbetjent N. Svendsen kunne betale *sine* nytårsregninger.<sup>8</sup>

Det lille glimt af opsynsmanden i Købmagergade illustrerer det velkendte forhold, at en kongeligt udnævnt embedsmand med normeret løn, ekstraindkomster og udsigt til pension var i en fundamentalt anderledes situation end den person, der som N. Svendsen næppe har haft nogen form for papir på, at han kunne udøve sit »erhverv« – og som i hvert fald måtte stille op med hatten i hånden for at opnå det eftertragtede gratiale. Der var embedsmændene, og der var de andre med en mere eller mindre løs form for ansættelse. Og mens det er let at få et overblik over dem, der var inde i systemet, kniber det gevaldigt med de øvrige, hvis ansættelsesform bedst betegnes med ordet privat. Men den sidste gruppe fik øget betydning i 1800-tallets første halvdel, som det vil fremgå af det følgende.

## *Hovedstadens postkontorer*

Den københavner, der på Frederik 6.s tid ville sende breve til venner og familie i ind- eller udland, måtte stadig selv foretage en indledende grovsortering af sin korrespondance, samt styre sine skridt ind ad den rette dør. Gjaldt det i 1820 en adressat på hovedruten tværs over landet, skulle brevet afleveres på Danske Brev-Post-Contoir. Boede pennevennen i Norge, måtte man derimod henvende sig på Helsingørske Post-Contoir, mens det Lollandske Post-Contoir tog sig af forsendelser i sydgående retning.

*Postmester i dagliguniform, 1841. Bemærk frisuren, der stammer fra en tid, hvor moden utvivlsomt dikterede, at også herrer brugte krøllejern.*

Og man skulle holde øje med klokken, for kontortiden rettede sig efter postens afgang, og den skete til forskellige tidspunkter. Det var kun på tirsdage og fredage, man kunne indlevere på Lolland-ske Post-Contoir, mens den daglige postgang til Helsingør betød, at der her var åbent hver dag mellem kl 18 og kl 21. Til gengæld skulle man være tidligere ude, hvis brevet tænkte afsendt med en af de to ugentlige afgang på hovedruten, for her sluttede den almindelige indlevering kl 15. Posten afgik først fem timer senere, men der skulle være tid til karteringen, og folk, der var for sent på den, måtte da bekvemme sig til at betale ekstra til glæde for postembedsmændenes private økonomi.

Det var indviklet, og situationen lettedes ikke af, at pakkefor-sendelser naturligvis var noget ganske andet, hvis de skulle vespå, for så måtte man til det Danske-Pakke-Post-Contoir, mens personbefordringen i 1820 bestyredes fra Danske Befor-drings- og Transportvæsen-Contoir.

De fem kontorer var bemanded med en postforvalter og fire postmestre samt deres underordnede kontrollører og postskrive-re, i alt 16 mand. Det er, hvad Hof- og Statskalenderen oplyser år 1820. Men hvad der derudover har været beskæftiget af privat ansatte skrivere, forlyder der ikke noget om, ligesom man også skal andetsteds hen for at finde postbudene omtalt. Publikum har i og omkring Postgården kunnet møde mange andre den dem, der regnedes blandt de egentlige embedsmænd.

Hvis kunderne i 1820 havde problemer med at orientere sig, når breve, pakker eller de selv skulle af sted, så blev det egentlig ikke lettere med tiden. Da de forenede brev- og personposter kom til i 1834 var det i form af en slags supplement, der blevet drevet som en selvstændig rute med sine egne afgangstider. Ikke sært, at folk begyndte at klage, og forståeligt var det, at en omorganisering blev nødvendig. Grosserersocietetet synes at have fået en afgørende indflydelse, da det i denne sag forsvarede handelsstan-dens interesser. I 1837 bragtes det vægtige argument i marken, at der dog i udlandet med held var blevet indrettet særlige indleve-ringskontorer, som var åbne hele dagen for post til alle destination-er. Det blev det følgende år indført som en foreløbig løsning for de tidsrum, da de øvrige kontorer ikke ordinært havde åbent.

Men man skal frem til 1841, før den mere radikale omlægning blev iværksat – det hang sammen med indførelsen af et nyt lønsy-stem. Det helsingørske og det lollandske kontor var ganske vist blevet slået sammen til ét allerede i 1822, men nu blev der skåret helt igennem. Herefter fandtes kun ét brevpostkontor og ét pakkepostkontor, hvortil kom Personpost- og Befordringsvæse-nets Ekspeditionskontor.



*E.J.S. v. Stöcken (1769-1827) var postforvalter i København og havde i den egenskab at gøre med bl.a. anskaffelsen af den første kuglepost.*



*Jacob F. Tillge (1792-1844), postkontrollør ved brevpøsten fra 1828.*



*Jacob Madsen Schmidt (1797-1849),  
postkontrollør i København 1830-49.*



*August Peter Tillge (1794-1850), post-  
førvalter fra 1841.*

De fem kontorer fra 1820 var således blevet indskrænket til tre, og chefernes tal såvel som antallet af underordnede embedsmænd tilsvarende – der sad i 1845 nu kun i alt 10 personer. Men en tilføjelse i Hof- og Statskalenderen fra samme år oplyser om bevilning til både private postskrivere og andet kontorhold, så tallene snyder. Alt tyder da også på, at arbejdsbyrden ikke var blevet mindre i de forløbne år.

Men forenklingen var i første omgang en kendsgerning. Blot ændredes forudsætningerne hastigt på denne tid. Udviklingen i de følgende år bragte derfor nye københavnske postkontorer. I 1847 tilkom en særlig Avisekspedition, og senere samme år en Jerbanepostekspedition. Knap var de sidste rester af den geografisk betingede opdeling forsvundet, før den tekniske udvikling krævede sit.<sup>9</sup>

- Søbye. Hr. *Rasmus Laulund*, ved Befordringsvæsenet.
- Saxløbing. Hr. Cancelliraad og Birkedommer *Carl Hartmann*, Postmester.  
Hr. *Jørgensen*, ved Befordringsvæsenet.
- Skagen. Hr. *Saxild*, ved Befordringsvæsenet.
- Skanderborg. Hr. — — — Postmester, tillige ved Befordringsvæsenet.
- Skjelskør. Hr. Apotheker *Gerrard Wilhelm Mau*, Postmester, tillige ved Befordringsvæsenet.
- Skive. Hr. *C. M. Tomboe*, Postexpediteur.  
Hr. *Kierulf*, ved Befordringsvæsenet.
- Skodborghuus. Hr. *Hans Christian Thomsen*, Deboer af Stedet, afgiver Befordring.
- Slagelse. Hr. *Jens Christian Lundager*, Postmester, tillige ved Befordringsvæsenet.
- Slangerup. Hr. *Johan Riis*, Postmester, tillige ved Befordringsvæsenet.
- Snoghøi. Hr. *Carl Lindam Fibiger*, (D. M.)  
Postmester ved Befordringsvæsenet.
- Sorø. Hr. *Joh. Christopher Schnabel*, Postmester.
- Stege paa Wisen. Hr. Kammer-Assessor *Friderich Wilhelm Barth*, Postmester.
- Storehrddinge. Hr. *Lund*, Opsynsmand ved Befordringsvæsenet.
- Strieb. Hr. Færgemand *Dohlholm*, Opsynsmand ved Befordringsvæsenet.
- Stubbekjøbing. Hr. Rigsraad *Marcus Raben*, Postmester.  
Hr. *Clausen*, ved Befordringsvæsenet.
- Sundby paa Lolland. Hr. Færgemand *Junior*, ved Befordringsvæsenet.
- Svendborg. Hr. Lieutenant *Friderich Syberg*, Postmester, tillige ved Befordringsvæsenet.
- Svebyevad. Hr. *Stormsgaard*, Opsynsmand ved Befordringsvæsenet.
- Taarø paa Lolland. Hr. *Mads Hansen*, ved Befordringsvæsenet.
- Tarm. Hr. *Christensen*, Opsynsmand ved Befordringsvæsenet.
- Thisted. Hr. Consumtionsbetjent *Hancke*, ved Befordringsvæsenet.
- Tranebær. Hr. Gæstgiver *Heine*, Opsynsmand ved Befordringsvæsenet.
- Trunderup i Høen. Hr. *Niels Rasmusen Møller*, ved Befordringsvæsenet.
- Varde. Hr. Cancelliraad *Hans Wulff Öllgaard*, Postmester.  
Hr. *Niels Gassum*, ved Befordringsvæsenet.
- Veile. Hr. Byeskriver *Christian Malthe Kragh-balle*, Postmester, tillige ved Befordringsvæsenet.

## *Postmester – tillige ved Befordringsvæsenet*

Var forholdene indviklede i hovedstaden, hvorfra posten udgik i så mange retninger, skulle man til gengæld tro, at det hele var anderledes overskueligt i provinsen, blot med en postmester i hver by. Men så enkelt var det ikke, for driften af befordringsvæsenet krævede sit, hvad man kan overtøde sig om ved at se på oversigten over de ansatte, som den er at finde i Hof- og Statskalendarer for 1820.

Postvæsenet opræder på 90 lokaliteter i Kongeriget udenfor København, men i 34 tilfælde havde det kun med persontransport at gøre. Som opsynsmænd ved befordringen genfinder man en række færgemænd, det være sig kaptajnløjtnant Lund ved Guldborg eller købmand Collins enke ved Koster. Færgemænd og gæstgivere, en enkelt byskriver, en konsumtionsbetjent, og en opsynsmand, der tillige var degn, samt en hel række, der blot betegnedes med »Hr« – Hr Hans Green ved Vindbyholt og Hr Niels Rasmussen Møller i Trunderup er gode eksempler på opsynsmænd ved landtransportvæsenet. De kan påvises at være identiske med henholdsvis den lokale kromand og den stedlige gårdejer, som sad på Møllergården.<sup>10</sup> Det kan ikke undre, for dette arbejde i Postvæsenets tjeneste må næsten pr definition have været en binæring for folk, der havde andet hovederhverv.

Indtrykket bliver bekræftet ved at se på titulaturen på de steder, hvor der både var en postmester og en opsynsmand ved befordringen. I 22 byer var arbejdet delt, og her træffer man igen en række gæstgivere, en enkelt prokurator og nogle ubenævnte »herrer«, der fungerede ved siden af den stedlige postmester. Men i ikke mindre end 29 tilfælde bestred postmesteren eller postekspeditøren alle funktioner. Det hed f.eks. i Svendborg »Hr. Lieutenant Friderich Syberg, Postmester, tillige ved Befordringsvæsenet», eller formuleringen var som i Hillerød: »Hr. Søren Røder, Postmester og Opsynsmand ved befordringsvæsenet«. Tilbage af de 90 lokaliteter var da i 1820 blot fem, hvor en postmester som sådan var væsenets eneste stedlige repræsentant. Det var tilfældet i Hjørring, Hørsholm, Lyngby, Sorø og Stege, hvor der ikke på den måde fandtes noget spor af befordringsvæsenet.

De mange gæstgivere i rollen som opsynsmænd peger hen på behovet for at kunne huse og beværte de rejsende under de uundgåelige ophold. Hvor postmesteren var alene om det hele, har han derfor måttet finde udvej på egen hånd eller ved at træffe aftale med en lokal gæstgiver. Den sidstnævnte ordning finder man i 1820 blandt andet i Naskov og i Vejle. Sidstnævnte sted har



*F.W.M. v. Baggesen (1798-1876), premierløjtnant, fra 1834-54 postmester i Rudkøbing, her dog malet helt civil.*

postmesteren, byskriver C.M. Kraghballe, vel ikke brudt sig om også at optræde som kromand.<sup>11</sup>

Byskriveren, der også var postmester, er et af flere eksempler på dobbelt eller tredobbelt embedsbesiddelse, som det tillige var kendt i det foregående århundrede. Også byskriveren i Ebeltoft tog sig af posten i lighed med byfogeden i Grenå og hans kollega i Maribo, som tillige var konsumtionskasserer. Apotekerer i Skælskør og birkedommeren i Saksøbing er ligeledes at finde på listen, hvis flotteste titel nok er Dr. Philos., Toldinspektør H.J. Wolters, der postmæssigt havde både Frederikshavn, Sæby og Skagen under sig tillige med befordringen. I Skanderborg var organisten også postmester, og det gjaldt alt i alt for hver femte af de 55 almindelige postmestre, at de havde andet offentligt embede ved siden af – eller som hovedbeskæftigelse. Det var fortrinsvis i mindre byer, at dobbeltstillinger forekom her i begyndelsen af 1800-tallet. Man kan kun gisne om, hvor mange af de øvrige, der

drev en eller anden form for privat næring, som ikke gav anledning til omtale i Hof- og Statskalenderen.

Postmester Schou i Skanderborg, som kombinerede orgelbænken med ikke alene håndteringen af postsække, men tillige opsynet med befordringen, blev netop udnævnt i 1820, og af proceduren ved den lejlighed fremgår klart forskellen mellem »embede« og »bestilling«. I anledning af den første udnævnelse returnerede Schou både kautionsbrev og pensionsskema og benyttede lejligheden til at forespørge, hvad han skulle betale for bestillingen. Såvidt embedet som kongelig postmester. Derefter skulle han tage stilling til, om han ville overtage befordringen, og det ville han. Til den ende modtog han blot et udnævnelsesbrev, og dermed var den sag klaret.<sup>12</sup> Forskellen mellem de »sine« gamle postmesterembeder og de senere tilkomne befodringsopsynsposter fremtræder tydeligt. Kun den enlige transportforvalter i Assens har kunnet bryste sig af en kongelig udnævnelse.

Går man 25 år frem i tiden til Hof- og Statskalenderen for 1845, kan man på lignende måde aflæse tilstanden på Christian 8.s tid. At Postvæsenet nu var repræsenteret på 103 lokaliteter fortæller umiddelbart noget om udviklingen i den mellemliggende tid, selv om det store opsving, som tidligere omtalt, i første række skyldtes en større trafik på velkendte ruter. Færgemænd, gæstgivere og et par sognefogeder fungerede som opsynsmænd de 41 steder, hvor

*Søren Schmidt (1788-1863) og hustru  
Mariane (1776-1845). Han var i årene  
1837-51 postmester i Grenå.*



- Riaringe. Johan Carl Schmidt, ved Befordringsvæsenet.
- Rode Mølle. Tordseff, ved Befordringsvæsenet.
- Rolding. 1900. 500. 4398. Justitsraad Peter Linnshou, Postmester (V.3.).
- Rorsør. 700. 150. 2,350. Justitsraad Folger Frederik Paludan, Postmester (V.3.).
- Carl Emil Paludan, ved Befordringsvæsenet.
- J. E. Dyrhauge (D.M.), const. Dypnmand ved Post- og Færgetransporten.
- Rosler paa Møen. Færgemand Poumann, ved Befordringsvæsenet.
- Rembig. 400. 70. 1076. Andreas Vitalius Andrup, Postmester.
- Ryngby. 400. 70. 627. Jens Kraft Bøeg, Postmester.
- Røgstor. Gæstgiver Sønderholm, ved Befordringsvæsenet.
- Rygaard. 400. 70. 320. Christian Fred. Baadsgaard, Postmester.
- Rygaard. 700. 150. 3,171. Ditlev Hens Møller, Postmester.
- Salentin Gicgengasch, ved Befordringsvæsenet.
- Ribbelskær. 700. 150. 1,807. Captain Frederik Wilhelm Storm, Postmester.
- Ralkov. 800. 150. 3,787. Captain Carl Emil Lind, Postmester.
- — — ved Befordringsvæsenet.
- Restved. 1000. 200. 2,893. Cancelliraad Iver Nicolai Witte, Postmester.
- Ribe. 400. 70. Jens Christian Jensen, Postexpediteur.
- Ryborg. 1400. 200. 4,843. Captain Edoard Storch, Postmester.
- Gæstgiver Johan Frederik Schalburg, ved Befordringsvæsenet, tillige const. Dypnmand ved Post- og Færgetransporten.
- Ryfsjø i Sjælland. 400. 70. 739. — — — Postmester.
- Ryfsjø paa Falster. 1000. 200. 2,841. Carl Ulrik Janzen, Postmester.
- B. Hartmann, ved Befordringsvæsenet.
- Ryfsjø paa Mors. 400. 70. 1,501. Krigssekretær Carl Fred. Edoard Nordberg, Postmester.
- Rysted. 400. 70. 828. Carl Magnus Staffelt, Postmester.
- Rørreheide. Peter Smidt Venbixen, ved Befordringsvæsenet.
- Rørreundby. Jens Møller, ved Befordringsvæsenet.
- Captain og Saindrulleringsofficer Jøf. Pet. Bluhme har Tillid med Færgvæsenet.
- Rosen. 2500. 500. 12019. Niels Martin Lausen, Postmester.
- Rotesund, søndre Side. Niels Jensen Skou, ved Befordringsvæsenet.
- Rotesund, nordre Side. Chr. Nabsen, ved Befordringsvæsenet.
- Røft. 700. 150. 1,562. Lieutenant Mauritz Frederik Maddeprang, Postmester.
- Ruudrup. Gæstgiver Martin Thøgersen, ved Befordringsvæsenet.
- Raners. 1600. 400. 8,233. — — — Postmester.
- Rindønder Carl Gustav Sandberg, ved Befordringsvæsenet.
- Ribe. 900. 150. 3310. Krigsraad Christian August v. Eyben, Postmester.
- Ringsjøbing. 800. 150. 2,444. Krigsraad L. J. Koed (R.), Postmester.
- Rrarup ved Befordringsvæsenet.
- Ringssted. 1,200. 400. 1,769. Captain Radmus Christophers Pehling, Postmester.
- Johan Fred. Schanderup, ved Befordringsvæsenet.
- Ristinge. Færgemand Radmus Riisen, ved Befordringsvæsenet.
- Roestilde. 1,400. 400. 2,942. Jens Henrik Curth, Postmester.
- Rudløbing. 800. 150. 2,723. Captain Frederik Wilhelm Nagert Baggesen, Postmester.
- Rudløbing. Gæstgiver Borchsenius, ved Befordringsvæsenet.
- Rødd. 400. 70. 426. — — — Postmester.
- Rønnede. 150. 50. — — — Postexpediteur Niels Holerød Enke foreslaaer Dypnet ved Post- og Befordringsvæsenet.
- Sallingund paa den østre Side. Gæstgiver Jens Jørgensen, ved Befordringsvæsenet.
- Sallingund, vestre Side. Kousstrup, ved Befordringsvæsenet.
- Salten. Sognefoged Jens Laurfen, ved Befordringsvæsenet.
- Saxløbing. 400. 70. 1189. Franz Hinrich Döborn (D.M.), Postmester.
- Rismand Hansen ved Befordringsvæsenet.
- Standerborg. 700. 150. 1125. Jens Skou, Postmester.
- Stjælfstør. 400. 70. — — — Apotheker Gerhard Wilhelm Mau, Postmester.
- Stive. 700. 150. 1,899. Ingvald Blegvad Holm, Postmester.
- Procurator Kjerulff, ved Befordringsvæsenet.
- Stoborghuus. Thomsen har Dypn med Befordringsvæsenet.
- Stagelse. 1200. 400. 3,258. Kammerjunker N. K. v. Krogh, Postmester.
- Juststen, ved Befordringsvæsenet.
- Stoa. 100. 35. — — — Generalkrigscommissair P. E. Nielsens, (R.), Transportforvalter og Postmester ved Befordringsvæsenet.
- Storø. 700. 150. 1,757. Dominico Bojesen, Postmester.
- Stordbjerg. Færgemand Petersen, ved Befordringsvæsenet.
- Stige. 700. 150. 2,072. Axel Greg Scheel, Postmester.
- Gæstgiver Ekedemann, ved Befordringsvæsenet.
- Storebeddinge. 400. 70. 600. — — — Postmester.
- Strib. — — — Færgemand og Dypnmand ved Befordringsvæsenet.
- Stubbeljøbing. 700. 150. 1,600. Harald Holger Edoard v. Holstein, Postmester.
- J. Hansen ved Befordringsvæsenet.
- Sundby paa Lolland. Færgemand Juniors Enke foreslaaer Dypnet ved Befordringsvæsenet.
- Svendborg. 1600. 200. 5,030. Cancelliraad Niels Thingberg Thomsen, Postmester. (VII.1.).
- Sæby. Edoard Neve, ved Befordringsvæsenet.
- Taars paa Lolland. Færgemand Christian Veisbold Hansen, ved Befordringsvæsenet.
- Tarm. Peter Christensen, ved Befordringsvæsenet.
- Tilsted. 800. 200. 3,234. Otto Fabricius Carstenfen, Postmester.
- A. J. Nielsen, ved Befordringsvæsenet.
- Tarpe. 700. 150. 2,298. Peter Rostrop, Postmester.
- Telve. 1,200. 200. 4,458. Oberstlieutenant Peter Christian Hansen, Postmester.
- Temmenæs. Færgemand A. Møllers Enke, ved Befordringsvæsenet.
- Tiborg. 1,100. 200. 3,592. Cancelliraad Hans Herman Beller Hansen, Postmester (VII.1.).
- Gæstgiver Preisler, ved Befordringsvæsenet.
- Tiltsund paa Thylandsiden. Gaardmand Lars Wilhelm Øbe, ved Befordringsvæsenet.
- Tiltsund paa Morsøssiden. Anders Jensen Kjerregaard, ved Befordringsvæsenet.



*Tredie generation postmester i Odense i årene 1843-61, Niels Martin Lausen (1800-61).*

der ikke var postmestre eller postekspeditører, som til gengæld optrådte i henholdsvis 59 og 3 tilfælde. Der var altså en tilvækst at spore over hele linien, men mest for befordringens vedkommende.

I 1845 blev det uden videre fastslået, at hvor ikke andet var bemærket, havde postmesteren også funktion som opsynsmand ved befordringsvæsenet. Dette gjaldt i 33 byer, mens 26 lokaliteter havde andre personer beskæftiget med at sørge for de rejsende – en lang række gæstgivere, et par købmænd, en vinhandler og en del ubenævnte. Alt i alt det samme billede som 25 år tidligere.

Afgørende forskellig var situationen tilsyneladende med hensyn til dobbeltembeder. Af de 59 postmestre i Hof- og Statskalenderen i 1845 var siger og skriver kun én eneste udtrykkeligt udstyret med anden bestilling af officiel karakter, nemlig G.W. Mau i Skelskør, som fortsat også var apoteker med dertil hørende kongelig bevilling. Ser man nærmere efter, viser det sig dog, at postmesteren i Ebeltoft fortsat var identisk med byskriveren, og at kollegaen i Assens tillige fungerede som måler, vejer og vrager. Hertil kom de tre postekspeditører, som alle havde andet som hovedbeskæftigelse. Men ellers var toldinspektøren og byfogeden i rollen som postmester efter disse 25 år kun en saga blot. Det må kunne fortolkes som et vidnesbyrd om, at Postvæsenet i kraft af de øgede aktiviteter nu endelig var blevet i stand til at brødføde sine folk, og det kan man få bekræftet ved at se nærmere på ansættelserne henholdsvis i årene omkring 1820 og 1845. Inden da kan en sidste iagttagelse fra Hof- og Statskalenderen tjene som introduktion. I 1820 havde 13 af 55 postmestre en titel, som pegede hen mod en militær fortid – to løjtnanter, tre kaptajner, to krigsassessorer og ikke færre end seks krigsraader. Tæller man op på tilsvarende vis i 1845 bliver resultatet ikke færre end 20 af 59 med en oberstløjtnant i spidsen, to ritmestre, en major, syv kaptajner og et par af lavere grad samt tre overkrigskommisssærer, en krigsassessor og tre krigsråder. Der er ingen tvivl om, hvorfra en stor del af postembedsmændene var blevet rekrutteret.

### *Vant til orden, præcision og al slags strabad*

Da postmesterembedet i Nysted i 1822 skulle besættes, blev det i allerhøjeste grad et lokalt anliggende, idet der stod Nysted som adressebetegnelse for fem af de ti ansøgere. Byfogeden søgte, hans fuldmægtig søgte, told- og konsumtionskassereren søgte og det samme gjorde en af hans betjente, mens den femte var en lokal købmand. Det blev told- og konsumtionskasserer Petersen, der løb af med »postmestertjenesten i forbindelse med hans der på

*Til venstre en side fra Hof- og Statskalenderen 1845. For den historisk interesserede faktisk et kildeskript af stor interesse, når det gælder offentligt ansatte. Bemærk de anførte lønbeløb – se også side 340-341.*

stedet havende embede« – et udmærket udtryk for, at ét embede ikke var tilstrækkeligt til at sikre dagen og vejen, men nu kunne altså den ene støtte den anden.<sup>13</sup>

Denne fikse måde at knytte stillinger sammen på er allerede truffet i Skanderborg, da organisten i 1820 kunne betjene byens borgere på en ny måde. Han boede der jo i forvejen og påberåbte sig i øvrigt en fortid som kaptajn i det frivillige jægerkorps. Det er næppe kommet ham til skade. I Hørsholm forenedes også det nyttige med det behagelige, da J.F. Reinhard fik postmesterstillingen. Han var i forvejen både exam.jur. og hofgæstgiver dér på stedet. Man kan så gætte på, hvad der vejede tungest i forhold til konkurrenterne, som var henholdsvis en volontør på et toldkammer, en overkrigskommissær og en fuldmægtig på Sjællands Stifts Kontor.

Helt på samme måde var det ikke gået i 1819 i Kerteminde. Told- og konsumtionskassereren var også her med i opløbet i lighed med byfogedens søn, der var cand.jur. Der var den lokale borgerkaptajn, en landmåler samt en købmand, der afgav et interessant tilbud på sin søns vegne. H. Larsen var villig til at afstå en bygning til Postvæsenet til fremtidig brug som posthus i forbindelse med en agende post til byen – altsammen altså, hvis sønnen fik stillingen. Det gjorde han ikke, den gik til afskediget løjtnant af Sjællandske Rytterregiment, Jeppe Ipsen, mens de 11 andre ansøgere, herunder en afskediget major, måtte se sig passeret.

Billedet skifter betydeligt, hvis man ser på ansøgerskaren til en af de »store« stillinger, som da postmesterembedet i Århus i 1822 skulle besættes. Her mødte man af huse – i alt 65 ansøgere. Af disse var 21 postfolk, heraf langt de fleste postmestre i mindre provinsembeder, som helt åbenbart har betragtet posten i Århus som et attraktivt avancement. Det samme gjorde et par af de ansatte i Generalpostdirektionen, men alle blev de ved denne lejlighed mødt af et konkurrerende og talstærkt opbud af officerer fra både land- og søetat. Der var pensionerede kommandørkaptajner, kaptajner på ventepenge og fungerende majorer. Det militære islæt var på tilsammen 27 mand, mens resten af ansøgerne udgjorde en såre broget skare. En lille gruppe skiller sig her ud, nemlig tidligere telegraffolk, bl.a. en forhenværende overtelegrafinspektør og en teolog, der havde fungeret som telegrafist. Og så var der de mere besynderlige såsom den tidligere klokke fra Skien i Norge, der var et par prokuratorer, der var en Århusborger i kummerlig forfatning samt en købmand fra Køge, der da forresten tillige var konstitueret organist. Nogle stykker nederst på listen virker ikke helt seriøse – eller måske snarere ganske



*Kavalleriofficeren, ritmester Jørgen Tersling (1778-1842), som Frederik 6. i 1822 foretrak fremfor 18 medansøgere, der allerede var ansat i Postens tjeneste. Tersling sad som postmester i Århus frem til sin død.*



urealistiske i deres forventninger – men ellers var det en statelig række særdeles erfarne personer der søgte, hvad enten deres seneste embedsvirksomhed havde været postal, militær eller af anden art.

Kongen blev præsenteret for en liste med postfolk på de første 18 pladser, men han valgte nr. 20, ritmester Jørgen v. Tersling. Majestætenes motiver er ikke kendt, for han skyldte som nævnt ikke Generalpostdirektionen nogen forklaring på sin handlemåde. Men udnævnelsen skal nok have ærgret en del af ritmesterens våbenfæller både til lands og til vands, og det kan have ærgret en række avancementsivrige postfolk. Men de sidstnævnte har ikke alle kunnet ærgre sig af principielle grunde – altså over at en

militær blev foretrukket fremfor en postembedsmand – for mange af dem havde jo selv en fortid i den ene eller anden våbenart.

Ikke desto mindre ses en ærgrelse at slå stærkt igennem langt senere hos grundlæggeren af dansk posthistorie, Fr. Olsen. Efter blandt andet at have nævnt netop ritmester Terslings udnævnelse som postmester i Århus, fastslog han, at »det siger sig selv, at den Maade, hvorpaa Embederne besattes, ikke var egnet til at skabe en faguddannet Stab af Embedsmænd«, og senere i fremstillingen følger grelle eksempler på selvvløende officerer, som sjuskede med regnskaberne og i al almindelighed manglede kendskab til postforretningerne. Generelt hedder det hos Fr. Olsen, at »en stor Del af de Officerer, der ansattes som Postmestre og særlig de, der var i en fremrykket Alder, betragtede naturligvis Postmesterstillingen som en Retrætepost, i hvilken de skulde nyde en velfortjent Hvile og have et bedre Udkomme. At de med Lyst og Iver skulde sætte sig ind i Postforretningerne, som de stod fuldstændigt fremmede for, og som de vel til Dels betragtede som noget underordnet i Sammenligning med deres tidligere Beskæftigelse, var ikke at vente, og der foreligger da ogsaa Vidnesbyrd nok om, hvor lidet Forstand en stor Del af disse Postmestre har haft paa at forestaa et Postkontor«. <sup>14</sup> Sådanne vidnesbyrd foreligger ganske rigtigt, og Fr. Olsen var i allerhøjeste grad opmærksom på dem.

Den store, gamle posthistoriker er citeret så fyldigt, fordi der nok her afsløres en holdning, der var karakteristisk netop for en overpostkontrolør Fr. Olsen, som publicerede sin bog i 1908. Det var det postfaglige, der var idealet, herom lades man ikke i tvivl. Problemet er blot, om det er helt rimeligt at lade postfaglige synspunkter få en sådan vægt, når det gælder første halvdel af 1800-tallet. I alt fald har Fr. Olsens instinktive harme over at se 18 velmeriterede postembedsmænd forbigået til fordel for en ritmester fået ham til at overse en ganske spændende udvikling i ansøgerskarens sammensætning i denne periode. <sup>15</sup> Besættelsen af den ydmyge post som postmester i Hobro er ganske illustrerende.

Her var, som det vil huskes, den forhenværende vagtmester Kierulff efter syv års virke død i januar 1822, og posten var så lidet indbringende, at den blev slettet af listen over de embeder, som kongen uden videre besatte med underofficerer. I praksis var det nu også afskedigede *overordnede* officerer, som kom på tale i denne række stillinger, der omfattede byerne Fåborg, Fredericia, Holbæk, Kalundborg, Køge, Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Næstved, Rudkøbing, Saksøbing, Svendborg, Vejle, Vordingborg og Ærøskøbing. <sup>16</sup>

De 14 ansøgere til Hobro omfattede bl.a. en afskediget løjtnant, som tillige var gået fallit som godsejer, en anden afskediget pre-



*Oberstløjtnant Cay Frederik Tønder Krebs (1773-1838), postmester i Ringsted 1831-36.*



Ritmester Henning Andreas Gether  
(1800-54), postmester i Køge fra 1835  
til sin død.



Oberstløjtnant Peter Christian Hansen  
(1778-1870), postmester i Vejle 1836-  
62.

mierløjtnant var nu konstitueret konsumtionsbetjent i Hobro, og blandt andre af byens borgere var også apotekeren interesseret i at blive postmester i lighed med den stedlige klasselotterikollektør. Men det blev købmand og opsynsmand ved befordringsvæsenet, Andreas Brendstrup, som i de næste 18 år supplerede sin øvrige virksomhed med postmestertjenesten i Hobro. Stillingen gik altså til en af de lokale, men blandt ansøgerne var endnu to af en helt speciel kategori, som ellers næsten ikke er set i årene omkring 1820, fuldmægtig Hans Sørensen fra Ribe og fuldmægtig Jens Justesen Lund fra Randers Postkontor. Disse to postfuldmægtige var sammen med kollegaen Søren Poder fra Odense ene om at repræsentere de underordnede ved provinsens posthuse, og det var af i alt 129 ansøgere i årene 1819-22. Der var volontører fra Generalpostdirektionen og der var kontorister fra de store københavnske postkontorer, som gjorde sig bemærket som ansøgere på denne tid, men fuldmægtige fra provinsen var altså sjældne, og var det utvivlsomt af den enkle grund, at sådanne kun fandtes ved større posthuse som dem netop i Odense, Ribe og Randers. Og det vil igen sige, at Postvæsenet – bortset fra postmestre, der allerede var i embede – ikke havde noget særligt stort eget rekrutteringsgrundlag, i alt fald ikke i forhold til, hvad man siden fik. Set i det lys bliver Frederik 6.s ansættelsespolitik helt anderledes forståelig.

Nu er der selvfølgelig ingen tvivl om, at vejen til embede under enevælden under alle omstændigheder kunne lettes ved gode forbindelser og kongegunst. Men det gjaldt dog også for andre end officerer i hær og flåde. Og bare at karakterisere de »afdankede« militære som en række umuliusser, der ikke engang kunne bruges som kanonføde, vil være at gå meget for vidt. Men det var ikke desto mindre, hvad Fr. Olsen var på nippet til. Blot er at indvende, at afskedigelserne efter Napoleonskrigene af gode grunde var så omfattende, at særdeles mange duelige personer herefter stod klar til andet arbejde. Noget lignende gjorde sig også gældende senere, i 1842, efter Christian 8.s store hærreduktion. Ved den lejlighed afskedigedes blandt andre den senere krigsminister, A.F. Tscherning, og litografen og korttegneren J.H. Mansa. Det var dog personer, som ikke ligefrem hørte til de ubetydelige.

Hvis man vil kaste et lidt mere rosenrødt skær over officerer og deres kvalifikationer, vil det være nærliggende at citere Herman Ferdinand v. Kirchner, der havde 30 års tjeneste som landkadet og officer bag sig inden han i en alder af 45 blev ansat som husfoged i Steinhorst amt i Holsten. Der befandt han sig ikke godt, og da han søgte postmesterembedet i Korsør i 1845 skrev han, at »som militær, som den der i mange år har forestået ekser-



*Oberstløjtnant, kammerherre Georg Fr. Krogh (1787-1853), Postmester i Itzehoe.*

ceerskolen, er jeg vant til orden, præcision og er afhærdet til al slags strabads og skikker mig, efter min allerunderdanigste yttrede mening ganske anderledes til at forvalte det attråede embede, end til at afgøre landbosager og -forretninger, auktioner og deslige«.

Kirchner kom nu ikke til Korsør, men hans bemærkning er interessant, og viser, at i alt fald en officer i datiden opfattede postarbejde som noget relativt praktisk og udadvendt, meget mere, end man i vore dage er tilbøjelig til. Orden og præcision var da næppe heller de værste egenskaber at bryste sig af. Det var officerne uddannet til, og set med Frederik 6.s øjne har det været, hvad Postvæsenet godt kunne bruge. Og af mere praktiske gøremål kan man pege på håndteringen af befordringsvæsenet. Når en ny foreteelse som dagvognen blev introduceret og organiseret

af postmester v. Mühlensteth, så falder det da vældig godt i tråd med hans fortid som ritmester. Manden havde ganske enkelt forstand på heste, og også det må betegnes som en kvalifikation for en postmester, der tillige havde opsynet med befordringen – den side af sagen stod v. Mühlensteth ikke fremmed overfor. Og hermed har man da et af flere mulige positive eksempler på tidligere officerers storartede indsats i Postvæsenets tjeneste, et eksempel, som Fr. Olsen ikke brugte. Om samme posthistoriker, hvis grundlæggende arbejde i øvrigt ikke skal forklejnes, kan måske afsluttende bemærkes, at han kun lidt for villigt tilsluttede sig en radikal historieskriverholdning, som ikke var tilbøjelig til at levne militæret og alt dets væsen mere hæder end højst nødvendigt.<sup>17</sup>

Hvis man godtager det rimelige i at rekruttere erfarne folk fra militærets rækker på Frederik 6.s tid, må det til gengæld indrømmes, at billedet bliver noget mere broget i 1840'erne under Christian 8, for da havde Postvæsenet fået et eget, helt anderledes bredt rekrutteringsgrundlag. Symptomatisk er det, at postmesterembedet i Hobro, da det i 1841 igen blev vakant, blev besat med en postfuldmægtig fra Ringsted. I den mellemliggende tid må der være rykket fuldmægtige ind på det ene postkontor efter det andet, for de gjorde sig nu i stigende grad gældende som ansøgere.<sup>18</sup>

Om en række embedsbesættelser fra 1841-47 gælder, at ansørgertallet lå højere end før. I alt 467 personer attråede de 16 ledige embeder, og det var i gennemsnit en halv snes mere end tyve år tidligere. Ser man på de enkelte kategorier, viser det sig, at rundt regnet en trediedel af ansøgerne var etatens egne, en sjettedel var officerer uden beskæftigelse, mens den resterende halvdel bestod af en uhyre blandet forsamling – der var en afskediget sognepræst, institutbestyrere, evighedsstudenter og arbejdsløse jurister samt embedsmænd af mange slags. Ansøgningsiveren var forbløffende, og gengangere talrige fra stillingsopslag til stillingsopslag. Det kostede 42 skilling at søge på det forordnede stempelpapir, og det var der mange, der ofrede flere gange, uanset at chancerne nøgternt bedømt måtte siges at have været meget ringe, når ansøgeren eksempelvis blot kunne fortælle, at han engang havde været gårdejer.

Blandt postfolkene var det i 83 tilfælde postmestre, postførere eller kopister og skrivere fra de københavnske kontorer, men ikke færre end 68 gange møder man titulaturen postfuldmægtig, og vedkommende kom fra et provinspostkontor. Trækker man gengangerne fra, drejer det sig om godt og vel en snes lokaliteter, hvor man ad denne vej kan påvise, at der i kortere eller længere tid inden 1840'erne havde været beskæftiget sådanne fuldmægtige.

Skellet mellem militære og de andre er i virkeligheden noget af en tilsnigelse, for det gjaldt både de ansøgende postmestre og mange af de øvrige embedsmænd, at de fortsat var udstyret med militær titel og havde en fortid i hær eller flåde. Forbløffende mange officerer supplerede deres uddannelse med en lille eller en stor juridisk eksamen – exam.jur. eller cand.jur. – og for dem var et postmesterembede en mulighed blandt flere.

Resultatet ved disse 16 stillingsbesættelser var i de fleste tilfælde, at kongen tog en af de øverst placerede på listen, og eftersom man i Generalpostdirektoratet naturligt nok altid støttede sine egne ved at anbringe en stor gruppe af disse først, var der hermed tale om 11 forfremmelser af postfolk – og af disse kunne nu tre provinsfuldmægtige skifte titel. En enkelt stilling forblev ubesat, men så var der rigtignok fire, som kongen hentede frem langt nede på listen.

Christian 8. valgte i 1841 kammerjunker Niels Krabbe v. Krogh, tidligere birkedommer på Tåsinge, til postmester i Slagelse, mens R.F. Høhling, premierløjtnant og skoleofficer ved landkadetkorpset fik Middelfart. Sidstnævnte flyttede senere til Ringsted, og i 1844 gik posten så til kaptajn F.V. Storm. Endelig var det i 1846 kammerjunker, premierløjtnant i kongens livregiment, C. Banner, der løb af med Stubbekøbing. Når man sammenligner, må det indrømmes, at denne lille gruppe med hof titler og delvis adelig herkomst ikke blev udvalgt til de mest ubetydelige embeder, hvorimod det er karakteristisk, at det var postfuldmægtige, som fik stillinger på ydmyge steder som Lyngby, Kerteminde og Løgstør.

Som et eksempel på den personalekategori, der i så markant stigende tal gjorde sig bemærket ved ansøgning, kan man nævne postfuldmægtig Niels Mogensen Holm, som i 1843 kunne påberåbe sig 16 års arbejde ved posthuset i Ringkøbing og nu på sjette år var ved Kolding postkontor – i en alder af kun 34 år. Han må næsten være begyndt som en meget ungdommelig brevudbringer og derefter være blevet hængende.

Nu kan Niels Mogensen Holm være et outreret tilfælde, men der er ingen tvivl om, at den bredere interne rekrutteringsmulighed – ikke alene det begrænsede antal skrivere og kopister fra København, men tillige skaren af postfuldmægtige fra det ganske land – med tiden måtte skærpe opmærksomheden over for officerer hentet ind udefra. Med stigende aktivitet blev arbejdet på postkontorerne uundgåeligt mere og mere indviklet, og man ser efterhånden oftere ordet »postfaget« komme i anvendelse. Ansøgere henviste til så og så mange års arbejde ved netop postfaget. Og de har med rimelighed kunnet føle, at deres oplæring og

*Joh. Fr. Schalburg (c1802-62), gæstgiver, vinhandler, kammerråd og i årene 1844-62 opsynsmand ved befordringsvæsenet og ved Post- og Færgetransporten i Nyborg – se også listen side 306.*



erfaring burde medføre, at det var dem, der fik embederne. Modsat fulgte den enevældige konge traditionen og tildelte fortsat en del kongelige embeder til dem, han personligt foretrak. Således gik det til, at der efterhånden oparbejdedes en udtalt negativ holdning til de militære ansøgere, et fænomen, der ikke mindst var karakteristisk for en postembedsmand som Fr. Olsen nogle generationer senere.



## Postmester Peder Knudsen Limschou

Peder Knudsen blev født i Limskov i 1766 og førte sit oprindelsessted med sig som tilnavn, da han flyttede til Kolding. Her ses han første gang ved folketællingen i 1787 som fuldmægtig hos tidligere borgmester og byfoged, nu herredsfoged, toldkontrollør og postmester, justitsråd Hans Junghans, hvis silhouet ses foroven på næste side.

Hans Junghans med de mange hverv kan have haft rigeligt brug for en fuldmægtig, som han i øvrigt må have haft et godt forhold til, for den gamle postmester optrådte siden som fadder ved barnedåb i den limschouske familie.

Fuldmægtig Peder Knudsen Limschou giftede sig nemlig i en forbløffende ung alder et helt herberge til. Med konen Anna Sophie Wisbech fulgte i 1787 hendes nyligt afdøde plejefars gæstgivergård, Hamborgergården. Den

borttagne herbergerer, Jens Jørgensen Welling, er antagelig portrætteret på familiebilledet i medaillonen foroven til højre. På silhouetten, der kan dateres til omkring 1796, ses efterfølgeren Peder Knudsen Limschou stående med et brev i hånden. Siddende finder man konen Anna Sophie med den yngste på skøde. De to ældste børn er også med, og den ældre dame er konens plejemor, enken efter Jens Jørgensen Welling, der jo så at sige leverede hele grundlaget for familiens udkomme, herunder husherrens kommende embede.

Allerede som besidder af Hamborgergården har Limschou antagelig, som stedets navn antyder, stået til rådighed for den agende post. Der skal erindres om, at denne fra 1794 permanent blev ført over Lillebælt, hvad der gav Kol-





ding øget betydning som trafikknudepunkt, og dermed sikkert stærkt stigende omsætning hos byens gæstgjvere. I 1801 afgav Junghans hvervet som postmester ved pakkeposten til sin tidligere fuldmægtig, således at der en kort overgang var hele to postmestre i Kolding, som det allerede har kunnet ses side 134. Den agende post til Hamborg var dermed også formelt knyttet til Hamborgergården. Efter Hans Junghans' død i 1808 kunne begge embeder atter samles hos samme person, Peder Knudsen Limschou, der derefter sad som byens postmester helt frem til 1850. Ikke mindst af den grund er han en god repræsentant for postmesterstanden i første halvdel af 1800-tallet.

I én henseende er Peder Knudsen Limschou måske lidt kedelig at drage frem som eksempel. Der var ingen dramatik med hensyn til hans embedsførelse, som tilsyneladende foregik problemløst. Han var ikke, som så mange andre, i økonomiske vanskeligheder, men levede tilsyneladende som et højt respekteret medlem af byens borgerskab – ikke mindst efter at han i 1815 havde ført an i en retssag mod borgmesteren, der ved Højesteret blev endegyldigt fradømt sit embede. I postal sammenhæng kan man dog mærke sig en henvendelse fra den efterhånden alderstegne postmester i 1843, om han kunne få lov til for Postkassens midler at anskaffe en postsorteringsreol? Det kunne han ikke, så de faciliteter, der på dette tidspunkt nok kunne være brug for ved omkartering i Kolding, måtte postmesteren altså selv fortsat stille til rådighed.

Allerede Hamborgergården, der kom som arv med konen, viser hen på tidens karakteristiske »embedsdyna-

stier«. Sønnen, Jens Welling Limschou (1794-1866), var da også helt tydeligt tiltænkt en løbebane i Postens tjeneste. Han er identisk med den lille dreng med pisken i hånden under bordet på familiebilledet og tillige med den stokkesvingende, sære person på tegningen forneden til højre. Jens Limschou var sær, han blev i 1836 konstitueret postfører på ruten Kolding-Aalborg, men afskedigedes med ventepenge allerede to år senere. Han blev umyndiggjort og opholdt sig siden hos en slægtning. Tegningens påskrift hentyder til en vane, han havde med at besvare en hvilken som helst hilsen med ordene: »God Dag Kjære«. Han har resten af sine dage været kendt i Kolding som en original, tilråbt af gadens drenge.

Mere held havde Peder Knudsen Limschou med svigersønnen Erik Madsen Worck (1804-59), som i 1838 blev gift med hans yngste datter. Det betød en medhjælper i de sidste år af den gamle postmesters virketid, og svigersønnen kom til at efterfølge ham i embedet. At et barnebarn med efternavnet Worck siden blev postfuldmægtig, understreger yderligere den tendens til at følge i fædrene fodspor, som er så let at konstatere indenfor alle erhverv, og altså også i Postetaten.



## *Konstitueret postfører og diligencekonduktør*

Fra gammel tid stod postførere opregnet på fremtrædende plads i Hof- og Statskalenderen. Ser man bort fra den gruppe, der i 1820 havde med Storebæltsoverfarten at gøre, var der i alt ti, fordelt med to på Sjælland og Fyn, to i Jylland, én på strækningen København-Vordingborg, én mellem Vordingborg og Nakskov samt hele fire til at tage sig af pakkeposten mellem Kolding og Hamborg. Går man frem til 1845 var fordelingen den samme med den undtagelse, at der var to færre på sidstnævnte strækning og således kun otte i alt.

I 1820 var alt i mange henseender ved det gamle – set i forhold til det foregående århundrede. Postføreren var den betroede, kongeligt udnævnte embedsmand, som fulgte – førte – pakker, penge og passagerer og dermed store værdier på de velkendte ruter. To år tidligere var postfører Gaarmann, som rejste mellem Kolding og Aalborg »formedelst tilstødt skade på lemmerne« blevet nødt til at tage sin afsked, og stillingen skulle genbesættes. Ved den lejlighed får man mere at vide om postførernes arbejde og vilkår i tjenesten.<sup>19</sup>

Der var otte ansøgere, hvoraf fire afskedigede officerer og to postmestre i denne sammenhæng er uden interesse. Den syvende, Hans Christian Seest, var student og ekstrapostfører og havde tidligere været konstitueret syv år på netop ruten Kolding-Aalborg. Den 34-årige Seest var ikke uden selvfølelse, idet han uden hensyn til sit helbred havde måttet »lide ved den med posternes befordring forbundne strabads«, og han havde »hverken sparet flid eller møje, men jeg har endog bragt det dertil, at posten i Jylland kan frembringes til en langt kortere tid, end tilforn er sket, og således i mørke og kolde nætter samt snefog udsat mig for betydelig fare ved væltning etc.« Det nyttede ham dog intet. Embedet gik til Peter Enevold Braës, en postfører fra krigens tid, som senere havde været på ventepenge, mens han supplerede sine indkomster som underlærer ved Søetatens Drengekole.

I 1824 var hele to stillinger vakante, og det lokkede 18 ansøgere frem, hvoraf flere havde årelang erfaring. Niels Martinusen havde i sin tid været ekstrapostfører på hovedruten København-Kolding og fungerede sådan set stadig af og til, selv om han i de sidste 14 år havde arbejdet under pakkepostkontoret i København. Ansøgningen var ikke udarbejdet af ham selv, men den litterære medhjælp udformede på det nydeligste hans erindringer fra krigens tid med de besværlige ture, »især i den tid, at der på Sprogø ej var andet end en fjelleytte til de rejsendes bekvemmelighed«.

Nu var han meget interesseret i at blive postfører mellem København og Vordingborg med den lidt usædvanlige begrundelse, at han så bedre kunne være hjemme hos sin syge kone. Det må forstås sådan, at han i København skulle hjemmefra hver dag, mens han som postfører kunne nøjes med den ugentlige tur til Sydsjælland.

En anden ansøger til netop denne rute var postfører Mads Petersen, som havde 44 års tjeneste bag sig, de sidste 14 med kongelig bestalling. Han har haft et indgående kendskab til strækningen mellem Vordingborg og Nakskov, men nu var han ked af sin tjeneste »på grund af, at jeg som en 70 års gammel mand ikke kan udholde at gå over tvende sunde, hvilket i isfulde vintre endogså for en yngre falder meget besværligt«. Derfor ville han gerne i sine få tilbageværende leveår forflyttes til den nemmere rute, og han behøvede skam ikke nødvendigvis samme løn som forgængerer her, men kunne godt nøjes med det, han hidtil havde haft.

Den gamle mand fik sit ønske opfyldt og hans tidligere embede blev besat med afskediget kaptajn og konstitueret postfører Hans Sandbeck, som i sin ansøgning netop havde slået på, at han havde de kræfter, der skulle til.

Kaptajn Sandbeck klarede sig i en årrække, men da man nåede 1840, var han ikke mere på farten, men modtog årligt 200 rdl af sin afløser, den konstituerede postfører Bjerring. Den megen tale om anstrengelser og strabadser var ikke mundsvejr. I september måned druknede den nævnte Bjerring på overfarten mellem Vordingborg og Gåbense, fordi et pludseligt vindstød havde »omkastet« båden. Året efter – i 1841 – var det konduktøren ved diligen- cen fra København til Assens, som kom ulykkelig af dage. Men disse hændelser var dog ikke mere afskrækkende, end at velinfor- merede ansøgere stod klar, og det fremgår da tydeligt, at der var flere beskæftiget med at føre penge, pakker og personer frem ad landeveje og færgeoverfarter end nævnt i Hof- og Statskalende- ren.

Blandt ansøgerne til postførerembederne i disse år var der som vanligt »mærkelige« personer såsom en forhenværende te- og por- celænshandler og den mangeårige huslærer, hvis principal under- stregede hans stærke og vedvarende gode helbred. Men hertil kom konduktøren på ruten København-Helsingør og volontøren på strækningen København-Vordingborg. Der var postkonduktø- ren fra Rendsborg og der var ham, der kunne henvise til 27 års tjeneste som ekstrapostfører og reservepostfører. I virkeligheden var man gået over til en mere løs ansættelsesform, for undersøger man, hvilke personer, der under betegnelsen postfører i 1845 reelt



var i virksomhed og fra tid til anden indberettede om forsinkelser, presenninger og andre praktiske ting, får man et antal på i alt 11, hvoraf kun de seks genfindes i Hof- og Statskalenderen, og de var alle kun konstituerede i stillingerne. De øvrige fire var ekstrapostførere og en enkelt reservepostfører.<sup>20</sup>

Det besynderlige forhold, at postførerne kun var konstitueret i deres stillinger, hang sammen med en afskedigelsessag fra 1826, der viste, hvor let det var at medtage blinde passagerer og ufortoldede pakker. For lettere at kunne skaffe sig af med uheldige elementer bestemtes det herefterdags kun at konstituere, selv om det fortsat var majestæten selv, der bestemte, hvem det skulle være.<sup>21</sup>

Postførerne beholdt i kraft af traditionen deres fremtrædende plads i Hof- & Statskalenderen, men ellers blev der ikke gjort megen stads af dem. De repræsenterede den gammeldags pakkepost, mens deres kolleger ved den nymodens kombinerede brev- og personpost blev tituleret på moderne facon med betegnelsen »conducteur«.

Hvor mange personpostkonduktører, der var ansat, fremgår ikke klart noget sted, men den første halve snes kan i alt fald ses i

*Fr. Visby (1839-1926) har malet denne akvarel som et rejsemindel fra Spørring kro 1849. Om Postføreren på billedet hedder det, at kunstneren af hjertet misundte ham hans middagsmåltid bestående af gule ærter og - efter flasker og glas at domme - både øl og snaps.*

virksomhed i 1845.<sup>22</sup> Konduktør Jacobsen indberettede om en uhøflig postillon i Helsingør, mens omvendt konduktør Petersen afgav forklaring om en fragtfører, der ikke havde villet vige for Helsingørdiligencen. En konduktør af samme navn var indblandet i en noget mere alvorlig sag, hvor et par rejsende havde klaget over både Petersen og postillonen. Nej, de to postfolk havde sandelig ikke brugt særlig stærke udtryk og da slet ikke slået i hovedet med pisken, da godsejeren og bødkermesteren vægrede sig ved at køre til side, trods postillonens gentagne trut i hornet. Det var den slags hændelser, som beskæftigede både Generalpostdirektionen og i dette tilfælde amtmanden over Sorø amt. Mere banal, men ikke mindre kedelig for vedkommende, var en sag om en rejsendes kuffert og hatteæske, der var bortkommet ved personpostkonduktørens forseelse.

Konduktører i rollen som ansøgere ses også. I 1845 var Sørensen og Olsen på Hamborgruten, Petersen på den lollandske og flere på Helsingørruten absolut overtydede om, at vinterens isvanskeligheder gjorde dem berettigede til en passende gratifikation. Om personpostkonduktør Bruhn forlød det, at han på grund af langvarig sygdom ikke mere kunne gøre tjeneste og i øvrigt havde hjælp behov. Senere på året søgte han om sin afsked og pension.

Nye konduktører kom også til, men det skete ikke efter opslag og indsendt ansøgning. Der var en hurtigere og enklere vej. Sergent C. Neumann beskikkedes, og sergent J.M. Bjørnsen udnævntes i 1845 begge til personpostkonduktører, og det skete ved kongeligt reskript. Om en postmesters kvalifikationer kunne der altid diskuteres med Generalpostdirektoratet, men den mere ydmyge stilling som konduktør fastholdt den enevældige konge altså retten til at besætte. Således var der fortsat en mulighed for at komme af med veltjente underofficerer.

### *Brev- og pakkepostbude*

Lige så vel som hovedstadens befolkning på Frederik 6.s tid måtte bekvemme sig til at aflevere deres post alt efter bestemmelsesstedet, kunne man, når posten nåede frem, vente at møde forskellige udbringere, alt efter hvor ens brev eller pakke kom fra. De københavnske kontorer havde hvert et lille korps af bude, som bragte deres post frem, selv om det dog i nødsituationer var muligt at låne arbejdskraft hos kollegerne.<sup>23</sup>

Ved Københavns danske Brevpostkontor var der fast beskæftiget otte mand i hvert deres distrikt, hvortil kom et ekstrabud. Det vil sige, helt stabile var forholdene i 1816 kun i de syv distrikter,

Lithographic Drawing.

Uniform of Prussian Grenadiers and as well  
Königliche ou Prussien of Cossacks.



Lithograph in Color of 24/16 1834.

mens der var gennemtræk i det ottende, hvor to forskellige bude i løbet af året kun havde bragt i alt små 5.000 breve ud. De øvrige, hvoraf til gengæld to havde været ansat i 21 år, afleverede i 1816 ved at vandre rundt i seks af ugens syv dage mellem 18.000 og næsten 23.000 breve. Set med moderne øjne lyder det ikke af meget, men man skal huske på, at posten skulle overrækkes til en person, der var villig til at betale bærepenge. Og selv en ottendedel af det gamle København *indenfor* voldene samt Frederiksberg og kvarterer »uden Vesterport« blev til et betydeligt antal gader. Statistikken for 1816 løb op i lige præcis 147.978 breve, hvoraf dog 1777 var returnerede eller uindløste. I disse tilfælde vankede der altså ingen bærepenge, hvad enten adressaten ikke havde været til at finde, eller modtagelse simpelthen var nægtet.

Ved Det danske Pakkepostkontor kunne man nøjes med fire bude, hvis ugentlige antal forsendelser kunne ligge mellem 60 og 160 pr. bud. Her drejede det sig om både pakker og penge, som krævede betroede folk, der på kontoret havde hvert sit skab med tilhørende nøgle til at anbringe forsendelser i. Ordningen synes at være kommet i stand efter, at det tidligere havde været nødvendigt at forbyde pakkepostbudene at opbevare posten midlertidigt på deres bopæl, når de ikke havde kunnet komme af med den i første omgang. Det var pakkepostbudene, man kunne se i gaderne ledsaget af en trillebør kørt af en medhjælper, hvis opgave tillige var at passe på tingene, mens selve budet fik afleveret mod den behørig kvittering.

Netop i 1816 var der et beklageligt tilfælde af tillidsbrud, da pakkepostbud Flindt afleverede en sending østers. Ved den lejlighed var han gået Toldvæsenet i bedene og havde helt uretmæssigt opkrævet en afgift, som var stukket i egen lomme. Det blev opdaget, Flindt blev suspenderet, og en erstatning for ham måtte midlertidigt lånes i Det lollandske Postkontor.

Her havde man to faste bude samt en litsenbroder, og det var i 1816 ved at være utilstrækkeligt til udbringning af både breve, pakker og pengesendelser, hvortil kom passagerernes behov. Postbud Niels Larsen var gammel og kollegaen Morten Christensen har antagelig skrantet, for han døde sent på året. Litsenbroderen var til en del hjælp med pakkerne, men da hans forpligtelser først og fremmest bestod i afhentning og udbringning af folks rejsegods, var der grænser for, hvor meget han kunne assistere, når der på én og samme tid også skulle bringes »løse« breve og værdisager ud. Hertil kom sikkerhedsproblemet. For man havde jo hørt om det uheldige – »skønt ikke hændet ved mit kontor« – at der var blevet stjålet fra postbude, endda lige ved siden af en skildvagt, og det kunne godt ængste den ansvarlige.

*Litsenbroderens mundering bestemtes efter denne godkendte tegning i 1834 til at bestå af en kjole af kraoprædt klæde med en smal sølvtræse om krave og opslag. Hvem der er ansvarlig for den meget røde næse, forlyder der ikke noget om. Enhver kan selv drage sine slutninger.*

Lederen af Det lollandske Postkontor ønskede derfor – og fik – et pålideligt ekstrabud, som det blev tilladt at »erholde og bære et postskilt«, og han kunne da ydermere lånes ud til Pakkepostkontoret, da man her kom i knibe på grund af Flindts beklagelige fejltrin.

Endelig blev der ved Det helsingørske Postkontor i 1816 opregnet fire bude, som på en uge kunne ombære hver mellem 130 og knap 600 breve. Postbudene Christensen, Madsen, Heberge og Tüchsen havde ganske vist et meget forskelligt antal breve at aflevere, men der skal nok have været en sammenhæng med deres respektive distrikters størrelse. Mere forunderligt er det at konstatere, at Christensen ikke alene altid havde det færreste antal breve, men han kom altid af med dem alle. De øvrige kunne have helt op til 20 % med tilbage fra den daglige tur. En rimelig forklaring kunne være, at Christensen var betroet post til kontorer – offentlige? – med velkendt åbningstid, og den høje uanbringelighedsprocent hos de øvrige dækkede nok over det forhold, at hvad der ikke kunne afleveres den ene dag, blot blev taget med den følgende. Incitamentet var der jo i form af bærepengene.

Lige netop bærepengene var naturligvis den udgift, som folk i større og mindre provinsbyer gerne sparede. Behovet for postbude måtte være langt mindre, hvor folk havde så meget lettere ved lige at kigge indenfor på postkontoret, om der skulle være noget. Fra provinsposthusene hører man derfor kun om litsenbrødrene, der skulle tage sig af det grovere, men man gætter på, at de om nødvendigt har klareret de løse breve med.

For Københavns vedkommende kunne man altså få år efter Napoleonskrigene opregne en skare postbude på i alt 18 fastansatte, hvortil kom ekstrabude, litsenbrødre og medhjælpere. Det var ikke mange, men dog nok til at danne en lille korporation med egen sygekasse, som man hører om i 1820'erne.<sup>24</sup> Denne, den allerførste fagligt-sociale, postale sammenslutning, må have fordret en vis stabilitet, og alt tyder da også på, at de fastansatte postbude i København normalt tjente deres tid ud.

Når der omvendt ikke forlyder noget tilsvarende om sygekasse for postilloners vedkommende, kunne det tyde på en løsere tilknytning. Ret beset var postillonernes rolle først og fremmest at fungere som kuske og blæse i horn. Det er ikke, fordi det skorter på beretninger om postilloner, der forgreb sig på forsendelser, men når det gjaldt pakkeposten og dermed værdisagerne, var de jo netop underlagt postførerne, og dermed ikke at regne for betroede folk i sammenligning med de københavnske postbude, der kunne gå rundt i hovedstaden med betragtelige beløb i hænde.

I hele Frederik 6.s regeringstid blev karter over den ankomne



post ophængt til oplysning for modtagerne, og først efter en given frist toges de ned igen. Så kunne der sorteres og siden bringes ud – og indkasseres bærepenge.<sup>25</sup>

Især i København blev udbringning mere og mere almindelig, personlig afhentning tilsvarende sjældnere, og mens karterne tidligere havde været slået op – i dagslys – i tre timer, fik man efterhånden bragt dette tidsrum ned til en time. Men for de ivrige var der en genvej til at få brevene bragt hurtigt frem, hvis de vel at mærke var villige til at betale ekstra. Man kunne aftale at få sin korrespondance sorteret fra med det samme, umiddelbart når posten og de medfølgende karter blev kontrolleret. Så kunne den bringes ud ved en slags første, uofficiel ombæring.

Med stigende postmængder har hele idéen med at kigge på ophængte karter efterhånden i bogstaveligste forstand været uoverskuelig, og i 1841 blev der da endelig rationaliseret. Som nævnt var der i hovedstaden herefter kun ét brevpostkontor og kun ét pakkepostkontor. Udhængningen af karter ophørte, al post blev med det samme sorteret, bragtes ud, og bærepengene gik herefterdags i postkassen – budene kom ved denne lejlighed på fast løn. På dette tidspunkt kunne man i København nøjes med 14 bude til den almindelige brevombæring, der omfattede ca 430.000 breve om året, men allerede fra 1843 kom yderligere tre til.

Provinsbyerne fulgte snart efter, og det hang ligeledes sammen med en omlægning af aflønningen. Fra 1845 blev også her alle forsendelser til indenbys bragt ud, og bærepengene endte tilsvarende i postkassen. Tilbage var da landdistrikterne. Fraset de tidligere omtalte særordninger, som kunne iværksættes langs postruterne, var det fortsat sådan perioden igennem, at fra landet måtte man selv på en eller anden måde skaffe sig sin post afhentet på det nærmeste posthus.<sup>26</sup> Betroede brevbærere på landet fungerede i kraft af private arrangementer, »rigtige« postbude var fortsat kun et byfænomen.

Overpostamtsdirektøren og hans underordnede officiant.



Overpostamtsdirektørens brevbærer i Hamborg.



# Uniformer 1841

Kammerherre, grev Julius Carl Christian von Holck var, som nævnt side 286, i 1838 blevet udnævnt til postinspektør i Hamborg, men fik efter eget ønske i 1840 »opgraderet« titlen til intet mindre end »overpostamtsdirektør« for ikke at måtte stå tilbage for de repræsentanter for andre landes postvæsener, som i Hamborg antagelig har kunnet prale af tilsvarende flotklingende titulaturer. Man kan under sig over, at han side 291 ses portrætteret så stillfærdigt i civil, for det var ellers noget af en prestigeuniform, han i begyndelsen af det følgende år fik kongelig godkendelse til at bære. De prægtige skulderdistinktioner og guldbroderiet til kraven er gengivet side 328, og kongen kan kun have været tilfreds med den smukke udformning af hans monogram og den elegante anvendelse af posthorn sammenslynget på kraven. Det har været en selvfølge, at greven selv betalte.

En embedsmands høje status fremgår ikke mindre af hans underordnedes uniformering, så grev Holck fik gennemført sine idéer om hele stabens mundering. Hans officiant, postskriveren i Hamborg, fik også guld på frakkens krave og ærmeopslag, men naturligvis i mere passende, beskeden udformning. Og brevbærerens røde frakke udstyredes med smalle sølvresser og sølvskilt på brystet, mens hans mere praktisk betonedede omgang med brevpakker af tegneren er angivet, så det er til at forstå for enhver. Fra 1841 kunne man altså i Hamborg klart skelne mellem danske »guld- og sølvsnore«.

Den blå uniform blev derimod ikke umiddelbart til noget. Men det var lige ved. Grev Holcks pragtprojekt havde aktualiseret ønskerne om en ny dagliguniform til brug for alle kongelige betjente ved postkontorerne. Man forestillede sig en uniformspligt for postmestre, mens andre, f.eks. postkontrollører og postskrivere i København, kunne få dispensation under særlige omstændigheder. Dette sidste blev gennemført i modsætning til Generalpostdirektionens oprindelig forslag til uniformens udseende.

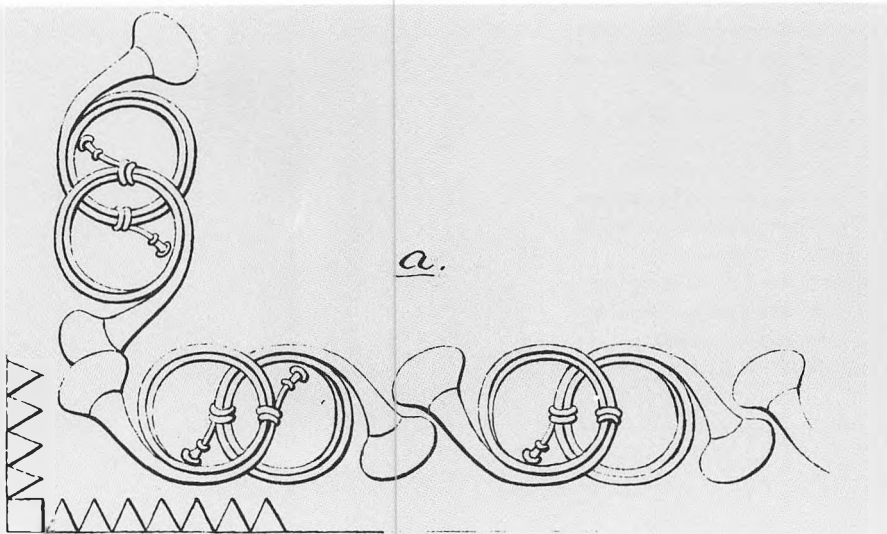
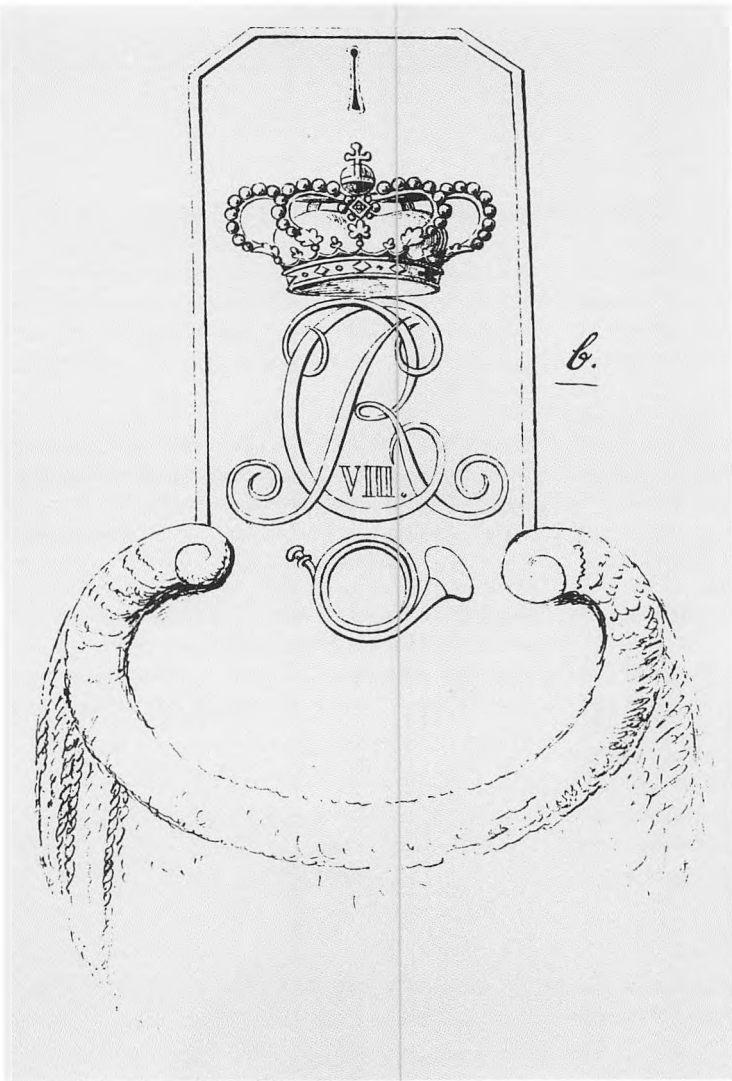
Tilsyneladende i fuld enighed indstillede direktionen, at den fremtidige postmesteruniform skulle udformes som vist til højre. Den skulle bestå af en mørkeblå frakke med våbenknapper og opstående krave forsynet med et guldbroderet posthorn med krone over. Flot, men altså et attentat på den hævdvundne farvesammensætning.

Hvad den enevældige majestæt, den kultiverede og begavede Christian 8, har tænkt, vides ikke. Han kan godt, som far til den sidste oldenborger, den senere Frederik 7., have været sig traditionen klart bevidst, hvad der kom frem ved

andre lejligheder. Han afgjorde i alt fald i dette tilfælde selv sagen og resolverede uden yderligere kommentarer, at postmesteruniformen for fremtiden skulle bestå af en mørk karmoisinrød frakke med våbenknapper og opstående krave. Postmestre skulle have en guldtresse på kraven, mens postkontrollører og postskrivere skulle have et knaphul kantet med guld.

Således sikredes altså i 1841 den fortsatte brug af de oldenborgske farver, og resultatet, den nye dagliguniform, kan ses overfor side 299, mens den nye gallauniform, der så dagens lys to år senere, er afbildet overfor side 281. Helt undgik man dog ikke den blå farve. Da den nykonstituerede overpostinspektør H.J.C. Hægh-Guldberg i 1843 ønskede og fik en særlig uniform, blev den blå – se side 339. Hans uniformsfrakke udstyredes dog ikke med posthorn broderet i guld, men med to gyldne sløjfer ligesom på postmestrenes gallauniform. Dette er – såvidt vides – denne periodes eneste virkelige afvigelse fra den rød-gule tradition.





# Løn og kasse

Postembedsmændenes aflønning foregik i Frederik 6.s tid fortsat efter de principper, der havde været gældende, da kongen endnu kun var kronprins. Vel kan man let få oplyst den faste gages størrelse, men hvor meget, der blev tjent ind i avisgebyrer, skriverpenge for pakker, bærepeng og nytårsdusører, er det nu umuligt at gøre eksakt op. Særlig god besked vidste man næppe heller i Generalpostdirektoratet, hvor de ligesom en eftertid må have haft svært ved at vurdere, hvor store udgifter de enkelte postmestre havde til lokaler, medhjælp, brændsel, lys, penne, blæk, lak, sejl garn og andet til kontorets drift. Hvad alle derimod var klar over, var den uhyre forskel mellem på den ene side de gode embeder i København, Hamborg, Helsingør samt en lille håndfuld andre store provinsbyer og på den anden side de mindre og mindste, som ikke var nær givende nok til at alene at skaffe indehaveren hans udkomme. Postmesteren i Hamborg var fra gammel tid aflønnet med 10 % af intraderne, og det kunne han i normale tider regne med at få 2000 rigsdaler ud af. Den faste årlige løn til postmesteren i Odense var 190 rigsdaler, mens kollegaen i Lyngby kun fik 15.<sup>27</sup> Spændvidden var uhyre stor, og det er i virkeligheden svært at sige noget generelt om postmestres levevilkår på denne tid, når de fleste af dem i virkeligheden kun var deltidsansatte.

Når så meget er sagt, er der dog ingen tvivl om, at postembedsmænd i lighed med de fleste andre grupper i det danske samfund kom til at føle virkningerne ikke alene af Napoleonskrigene, men også af den svage økonomi i de første mange efterkrigsår. Inflationen mellem 1807 og 1814 udhulede den faste løn, dalende aktivitet i form af færre forsendelser mindskede sportelindtægterne, mens omkostningerne steg, ikke mindst for dem, der som postkontrahenter selv havde med heste, foder og vognreparationer at gøre. Postmestre kunne såvel som vognmænd komme i økonomisk klemme.

Alt dette vidste man udmærket besked om i Generalpostdirektionen, og både i 1810 og 1811 fik man udvirket gagetillæg til samtlige postmestre. Det skete efter en graderet procentskala, som fra og med sidstnævnte år gav 75 % til de lavestlønnede imod kun 35 % til de mest velaflagte. Dette hjalp imidlertid ikke

for de variable indtægters vedkommende. Så der blev da – ligeledes i 1811 – suppleret med en fordobling af bærepengene, og også skriver- og vejerpengene ved pakkeposten forhøjedes. Gebyret for de udenlandske aviser turde man dog ikke pille ved, for de var på grund af de højere valutakurser blevet fordyret så meget, at efterspørgslen var stærkt dalende.

Altsammen battede det ikke tilstrækkeligt, og i 1812 blev der lagt en særlig midlertidig afgift på alle breve. Det var den slags foranstaltninger, som kun alt for let bliver alt andet end midlertidige. Det drejede sig om et ekspeditionsgebyr på to skilling ved afsendelse af breve til en porto af seks skilling og derover, mens alle de breve, der blev afhentet af modtageren selv, kun kunne fås i hænde ved at erlægge et udleveringsgebyr på ligeledes to skilling.

Ekspeditions- og udleveringsgebyrer tilfaldt i de fleste tilfælde postmesteren, men fra de bedste embeder skulle pengene afleveres til et fond, som kunne anvendes til tillæg til særligt betrængte postmestre og deres undergivne samt til en del af de driftsudgifter, som postkassen i disse ekstraordinært dyre tider havde måttet bestride.

Der var altså en tendens til lønudligning på denne tid, mens indtægterne nok løb i vejret målt i rigsdaler, men ikke tilstrækkeligt til at følge med de stigende priser. At reallønnen var faldende, er der ingen tvivl om, men materialet tillader desværre ikke at afgøre, om postembedsmændene stod sig bedre eller dårligere end den øvrige del af befolkningen, som man i andre henseender delte skæbne med.

### *»Det er en sand uheld i disse pengeløse tider«*

Fredsslutningen i 1814 bragte ikke forholdene tilbage til de gode gamle dage. Det gør fredsslutninger aldrig. Efter »pengeombytningen« i 1813 skulle man for fremtiden regne med rigsbankdaler og -skilling, men seddelkurserne var ikke til fordel for embedsmænd – lønnen fastsattes efter en kurs, der ikke svarede til det høje prisniveau. Og nok var der en hektisk efterkrigs-højkonjunktur med stigende aktivitet, men henimod 1820 kom det til at se temmelig trøstesløst ud. Talrige handelshuse fallerede, skibsfarten gik tilbage, og alt i alt fik Postvæsenet mindre at bestille til ugunst for de uvisse indkomster.

Den betrængte postmester kunne søge gratialer, som der allerede er set eksempler på. De blev uddelt i ikke ringe mål, men man har jo rigtignok en fornemmelse af, at det i nogen grad fungerede

Denne fortegnelse er hentet fra Fyens Adresseavis den 12. april 1822, og fortæller lidt om principperne for datidens postudbringning, eller rettere mangel på samme. Beboere i oplandet kunne i adresseavisen se, at der på postkontoret i Odense lå uafhentede breve, som de så selv på en eller anden måde måtte besørge hentet. En stuepige og en snedkersvend i Odense har ikke nødvendigvis haft egen adresse, og har muligvis ikke været kendt af de lokale bude – eller der skulle måske betales en porto, som fik folk til at vente til et mere belejligt tidspunkt?

Forte gnelse		
over de ved Odense Postkontoir i Januar Quartal overblevne og uindløste Breve.		
	Til hvem	Porto Doll.
— — —	Elouvs, Jørgen, Skomagersvend . . .	10
— — —	Wulff, N., Ksereminde . . . . .	28
— — —	Deuter, T. H., Wernstorphemunde . . .	28
Holbæch	Brinch, T., Præst for Udbye . . . . .	fr.
Horsens	Wulff, Niels . . . . .	fr.
— — —	Hansen, Ole, Lørring . . . . .	14
— — —	Hansen, P., Snedker . . . . .	14
— — —	Frederichsen, J. J., Sæddelmagersvend	fr.
— — —	Hansen, Paul, i Munkeboe . . . . .	14
— — —	Stoltenberg, E., Snedkersvend . . . . .	14
— — —	Larsen, Christian, Fruade . . . . .	14
— — —	Wendrich, Hans, Oberstlieutenant og Kammerjunker . . . . .	14
— — —	v. Zink, Oberst . . . . .	14
— — —	Miel, Procurator, Volstinggaard . . . .	28
— — —	Møller, K. A. . . . .	4
— — —	Dr. Gaardmand i Wilustrup . . . . .	4
— — —	Christophersdatter, Ane Cathrine . . . .	24
Mander	Christensen, Jørgen, Windstærk . . . . .	16
Mingsted	Christensdatter, Marie, Smevige . . . .	10
Svendborg	Martensen, H. P., Lundenstælle . . . . .	6
Odense Postkontoir den 1 April 1822.		Lausen.
Hos Missius Siveri uden Ødense Vestport er en god Dratsch at erholde tilskjeds.		

som at stoppe munden på dem, der skreg højest og mest vedholdende. En anden mulighed var at låne af det nævnte gebyrfond. Ansøgninger om gageforskud var hyppige, når privatøkonomien snærede, og det kunne skam gøres elegant i tidens sprog, som da postmesteren i Stege i 1817 var i bekneb. Det hed da ordret:

»Den høj-kongelige Generalpostdirektion tillade nådigst, at jeg herved tager mig den underdanige frihed at udbede mig et forskud af 50 rigsbankdaler navneværdi af højsammes gebyrfond, og vover jeg dermed at forbinde det underdanige ønske, at disse 50 rigsbankdaler først ved indeværende års udgang måtte tilbagebetales.«

Trods den udtrykkelige underdanighed, som giver en krybende klang i nutidens øre, var denne ansøgning ikke uden et præg af selvbevidsthed, for postmesteren i Stege havde i øvrigt styr på tingene, og dette var åbenbart en forbigående forlegenhed. Det kan tilføjes, at samme embedsmand måske også klarede sig så godt, fordi han havde andre strenge at spille på, idet han tillige var told- og konsumtionskasserer.<sup>28</sup>

Mere ydmygt måtte kollegaen i Svendborg formulere sig, da han i begyndelsen af 1820'rne kom bagud med betalingen. Hvert

kvartal skulle der fortsat fra samtlige posthuse og ekspeditionskontorer indsendes både en ekstrakt over indtægter og udgifter og overskuddet skulle i den centrale postkasse – afsendt som værdiforsendelse med pakkeposten, naturligvis.

Generalpostkasserer Honningdahl i København holdt nøje øje med, hvem der overholdt denne forpligtelse, og fire gange om året udarbejdede han en restanceliste. Efter de første tre måneder af 1821 var ikke færre end 35 lokaliteter opført på denne. Der manglede ekstrakter fra 27 posthuse og selvfølgelig også penge. Fra et enkelt sted var der blot en kvittering udestående, men så var der fem tilfælde, hvor ekstrakten nok var sendt ind, men de tilhørende penge var udeblevet, mens de sidste to postmestre havde benyttet den teknik blot at indsende et rundt beløb som en art à conto-betaling. Altsammen ganske imod reglerne.<sup>29</sup>

Postmester Syberg i Svendborg var i nogle år nærmest konstant opført på kasserer Honningdahls restancelister, og da han var flittig til at forklare sig, får man i hans tilfælde noget at vide om, hvad der kunne ligge bag postmestrenes efterladenhed.<sup>30</sup>

I januar 1821 kom ekstrakten fra Svendborg for sent, og det erkendte Syberg, men han havde altså i sidste øjeblik fundet nogle uoverensstemmelser, og det havde forsinket færdiggørelsen af regnskabet. En tynd forklaring, men den skulle kun dække over ganske få dages overskridelse af fristen, og han blev tilgivet.

Senere samme år – den 28. juli – måtte Syberg igen bede underdanigst om forladelse, og denne gang var det for ikke til rette tid at have sendt pengene ind. Forklaringen var ligetil. Hans egne debitorer havde »skuffet« ham, men nu sendte han 340 rigsbankdaler i sedler og 68 rigsbankdaler i sølv som en del af overskuddet for april kvartal. Hvis de, der skyldte penge på posthuset i Svendborg, ikke selv var blevet »skuffet« i terminstiden, havde Syberg kunnet klare fuldstændigt for sig allerede ved kvartalets udløb. Nu måtte han imidlertid underdanigst bede om dilation – henstand – med de resterende 34 rigsbankdaler sølv. De ville blive afsendt med næste post.

Næste postdag kom, men ak. Syberg havde »på det helligste« været forvisset om at kunne holde ord, men nu havde han fået et brev fra forvalteren med den forsikring, at så snart herskabet kom hjem – og det ville ske i disse dage – så skulle han få alt, også det, han dér havde til gode fra januar kvartal. Generalpostdirektionen kunne således nok forstå, at forsinkelsen ikke var Sybergs skyld. Det lå i de slette tider.

Den nævnte forvalter og hans fraværende herskab viser, hvor et af problemerne lå. Postmester Syberg gav kredit, og hans største debitor var åbenbart at finde på en sydfynsk herregård, hvilken



*Postmester Syberg (1742-1834) fra 1805 postmester i Svendborg med hyppige, men forbigående likviditetsproblemer. Han havde ikke sit udseende med sig.*





O.F. Carstensen (1785-1851), postmester i Thisted fra kontorets oprettelse i 1826.

vides ikke, for han medsendte ikke brevet fra forvalteren »af agtelse for en værdig familie«. Brevet mandede ud i en bøn om nok en udsættelse og en beklagelse af tingenes tilstand: »Det er en sand uheld i disse pengeløse tider«.

Endelig – den 11. august – afgik med pakkeposten fra Svendborg de resterende intrader fra årets andet kvartal ledsaget af en kort skrivelse, der lyser af lettelse. Så var det klarer – for denne gang. For den var gal allerede efter næste kvartals skifte med nye bønner om dilation til følge. Og sådan fortsatte det de følgende år.

Postmester Syberg lagde ikke skjul på, at han gav kredit til Postvæsenets kunder, og det fremgår, at det gav anledning til et omfattende bogholderi, som han forklarede, at han sandelig gerne var foruden. Men der var trods alt lidt fortjeneste ved dette, så det var ikke til at undvære, hvoraf man kan slutte, at det var tilladt postmestre i al beskedenhed at tage sig betalt for denne ekstra service. Alt tyder på, at Syberg i Svendborg havde papirerne i orden og nøje vidste, hvilke tilgodehavender hans kasse havde. Om han så helt har kunnet holde privatøkonomien og postkassen adskilt, kan man have sin tvivl om, når han i maj 1822 til sin undskyldning anførte, at ikke alene postens debitorer, men også han selv forgæves havde ventet penge fra Tyskland, penge, som allerede skulle have været der for en måned siden.

Med udtrykket »de pengeløse« tider, mente Syberg helt tydeligt den situation, at det var vanskeligt at få kontanter fra folk. Alle skyldte alle, både privat og i forhold til det offentlige kasser, og når debitorens debitorer ikke betalte, så forplantede virkningerne sig i mange led. Denne tingenes tilstand har man været på det rene med i Generalpostdirektoratet, og det er forklaringen på den utroligt langmodige politik, man her finder. Set med moderne øjne var overbærenheden med de manglende ekstrakter og de forsinkede indbetalinger ganske utilstadelig, men under de herskende vilkår var den absolut forståelig. Var reglerne blevet fulgt til punkt og prikke, ville ikke alene en lang række postmestre landet over være gået fallit, men de ville også have revet stribevis af andre med sig. Og i tilfældet postmester Syberg i Svendborg gik det da heller ikke galt. Han blev siddende i embedet lige til sin død i 1834, og skønt han utallige gange måtte bede om forladelse for de resterende penges udeblivelse, så havde han åbenbart tilpas orden i sagerne. Netop hans åbenhjertige redegørelser for sin egen økonomiske situation har virket beroligende i København. Så var han dog ikke i færd med den slags fortvivlede og selvdelæggende misligheder, som også forekom i disse år.

## *Postmester v. Platen og pengebrevene*

I 1828 blev der sendt 250 rigsbankdaler sedler og en pakke klæde fra Præstø til Samsø, det vil sige, forsendelsen nåede ikke frem til tiden, hvorved en aftalt handelstransaktion gik i vasken. Såvel fra Præstø som fra Samsø spurgte man derfor til forsendelsens skæbne, og mens postmesteren i Kalundborg afgav en attest for, at man aldrig dér havde set noget til hverken penge eller klæde, så kunne til gengæld postmesteren i Præstø godtgøre en afsendelse pr 5. september. Eftersom pakkeposten mellem de to steder passerede Roskilde, var det næste skridt at spørge den stedlige postmester, greve Hans Henrik August von Platen, om hans kendskab til denne forsendelse.<sup>31</sup>

Fra Roskilde svarede der den 30. september, at disse ting ved en fejltagelse var »bleven henliggende i laden, hvori pakkepostsagerne opbevares, hvilket først blev opdaget den 21'de dennes ved den indgående pakkepost«, og det havde da været for sent, så den måtte ligge over til den 27. september.

Dette var i bedste fald noget sjusk, og det samme var tilfældet en gang til senere på året. I begyndelsen af januar det følgende år resulterede et par pengebrevs forsvinden i en forklaring om, at de »uheldigvis var indkommet i nogle andre pakker af kontorets papirer, som forvoldte en lang forgæves søgen«. Umiddelbart derefter indløb i København meddelelse om endnu nogle manglende værdiforsendelser, som skulle have passeret grevens kontor, og så var mistanken vakt. I stedet for at afæske v. Platen flere redegørelser, sendte Generalpostdirektionen en af sine egne folk, en fuldmægtig Reimer, til Roskilde. Hans opgave var at skaffe de forsvundne pengebreve til veje, men han kunne med det samme indberette, at alt var forvirring dér på stedet. Og den trøstesløse tilstand, hvori han forefandt v. Platen og familie, syntes ikke at give håb om, at pengene ville kunne findes. Postmesteren havde han truffen hensunken i en sløvhedstilstand, der grænsede til vanvid, og hans læge havde til Reimer afgivet det vidnesbyrd, at han i længere tid havde anset v. Platen for ikke at være ved sin fornufts fulde brug. Han havde forgæves anmodet ham om at lade sig behandle.

Postmester v. Platen blev øjeblikkelig suspenderet, en postkontrollør fra København blev konstitueret i embedet og sagen rullede. Det første forhør frembragte en tilståelse om tyveri af i alt 2900 rigsbankdaler fra pengebreve samt påvisningen af en tom kasse, der retteligt burde have indeholdt 500 rigsbankdaler, hvortil kom, at postmesteren blandt andet stod i gæld til lokale vognmænd. Den åbenbart alligevel ikke helt afsindige v. Platen blev

sat i husarrest under politibevogtning, mens den ældste af hans døtre henlå under »anfald af krampeslag« over den skam, faderen havde påført familien. Der var andet og mere galt, for den konstituerede postmester, der løbende indberettede om situationen, forspurgte omsorgsfuldt Generalpostdirektionen, om han dagligt skulle udbetale noget til familien, for yderligere trang ville snart vise sig.

Det hele endte efter en kommissionsdom med, at v. Platen i 1830 ved Højesteret endegyldigt blev fradømt sit embede, sat til fæstningsarbejde på livstid, og han forventedes at udrede en erstatning på 3639 rigsbankdaler sedler og 159 rigsbankdaler sølv. Han havde forgrebet sig på i alt 12 pengebreve og endte sine dage i Møns Tugthus.

Når v. Platens misligheder forekommer så håbløse, ligger det naturligvis i, at de jo uundgåeligt måtte blive opdaget. Det første tyveri gav et hul, som kun kunne stoppes ved, at han fortsatte med at tilvende sig penge fra senere forsendelser. Men v. Platens mere eller mindre fantasifulde undskyldninger var ikke nok til i længden at dække over en permanent udskyldelse af de pengefor-sendelser, der passerede Roskilde postkontor.

Så havde der været anderledes opfindsomme folk på spil nogle år tidligere, da en privatskriver ved Det helsingørske Postkontor i København eksperimenterede med at liste og lirke med pengebreve.<sup>32</sup> Ved at bøje dem »og derved at skille det underliggende papir fra det midterste segl, så at han kunne tage papirspidsen ud«, fik han mulighed for at trække pengesedler fra bundtet, hvorefter han lakkede afsenderseglet på igen og glattede brevet tilbage til den rette facon. Teknikken forfinedes senere ved at snitte seglene helt af og klistre dem på igen med gummi arabicum, og sammen med en medhjælper arbejdede postskriveren også med at støbe signeter i gips, så helt nye segl kunne påsættes. De ægte pengesedler blev af og til ombyttet med falske vekslere til konsternation for afsendere og modtagere i både Danmark og Norge.

Det blev problemet med at få de falske segl nøjagtige nok, der fældede forbryderne, idet den skarpøjede postmester i Helsingør gjorde anskrig efter at have set nogle segl, der *måtte* være blevet påsat på kontoret i København. Ikke alene blev postskriveren og hans medhjælper straffet, men den ansvarlige postmester måtte også tage sin afsked samt betale en bøde. For hele rækken af svindelnumre havde ikke kunne lade sig gøre, hvis postmesteren ikke på utilladelig skødesløs maner havde ladet pengebreve ligge fremme og sit jernskrin stå vidåbent.

Mislighederne fra disse år skete altså både i form af regulære forbrydelser og som en håbløs sidste udvej for postembedsmænd i

# Forordning

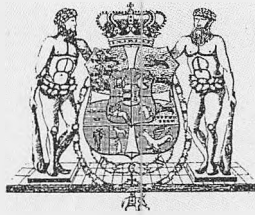
for

Kongeriget Danmark,

angaaende

det offentlige Kasse- og Regnskabsvæsen i  
Almindelighed.

Kjøbenhavn, den 8de Juli 1840.



Kjøbenhavn.

Trykt hos Directeur Jens Høstrup Schulz,  
Kongelig og Universitets-Bogtrykker.

*Forsiden til en af den sene enevældes væsentligste forordninger, det sæt bestemmelser om det offentlige kasse- og regnskabsvæsen, som bl.a. betød indførelsen af et effektivt tilsyn med de mange regnskabsførende embedsmænds kassebeholdninger.*

økonomisk uføre. Det er med rette anført, at der var mange andre end Postvæsenets folk, der på denne tid havde en større eller mindre kassemangel eller gjorde sig skyldige i underslæb i stor stil. Med lettelse konstaterede Fr. Olsen i sin tid, at forholdene i alt fald var værre i Toldvæsenet, hvor der både kunne smugles, bestikkes og bedrages, og det havde han jo nok ret i.<sup>33</sup>

Det er nærliggende at slutte, at der var en sammenhæng mellem ulovlighedernes mængde og de hårde tider i 1820'erne, og det synes bekræftet ved, at man hører relativt mindre til helt grove tilfælde, når man når frem til de bedrede omstændigheder i 1830'erne. Men den mere eller mindre bevidste – og nødvendige – overbærenhed med de manglende regnskabsekstrakter og de for sene indbetalinger havde nok givet mangan kasseansvarlig embedsmand dårlige vaner, som det var svært at aflægge selv under

mere gunstige konjunkturer. Det blev de imidlertid nødt til efter fremkomsten af Christian 8.s forordning om det offentlige kasse- og regnskabsvæsen.

### *Kontrol med kassen*

Det begyndte allerede under Frederik 6, som i midten af 1830'erne iværksatte et kommissionsarbejde for at forberede en ny lovgivning om »kasse- og oppebørselsvæsenet«. Samtidig sammentrådte de rådgivende stænderforsamlinger for første gang. Vel var denne nyskabelse med delvis folkevalgte medlemmer, som navnet siger, netop kun rådgivende, men de fire forsamlinger – to i Danmark og to i hertugdømmerne – drøftede naturligvis en lang række af tidens væsentlige problemer. Blandt de emner, der med det samme blev taget op, var således netop forholdet mellem embedsmændene og de midler, der var dem betroet. »En ulykke for Danmark have de kassemangler været, som i de sidste 20 år så hyppigen ere forekomne hos de offentlige regnskabsbetjente«. Udtalelsen faldt i 1835. Så var det sagt, og det måtte der gøres noget ved.<sup>34</sup>

Da stænderforsamlingen for Østifterne diskuterede sagen, blev der fremlagt idéer om regnskabsrevisionens adskillelse fra den øvrige forvaltning, og man ønskede et bedre tilsyn med alle, der havde med det offentlige kasser at gøre. Men det i denne sammenhæng nok så interessante var en fremhævelse af, at de gældende regler faktisk ikke overalt var blevet håndhævet med den tilstrækkelige strengthed, og derfor ønskede man, »at de imod utro oppebørselsbetjente gældende straffelove, som ønskes en revision underkastet, strengt overholdes« – forsigtigt formuleret, men ikke til at misforstå. Som med så mange andre administrative reformer var der altså også her – foruden nogle nye forholdsregler – tale om at indskærpe, hvad der i virkeligheden allerede var gældende.

Nu gik ikke alt med lige stor hast på Frederik 6.s tid, så disse problemer var oppe og vende nok engang i Stænderne i 1838, men så kom tronskiftet i december 1839, og den nye konge, Christian 8, var i allerhøjeste grad indstillet på finansielle reformer. Det er derfor rimeligt nok, at den nye forordning i daglig tale blev knyttet til hans navn.

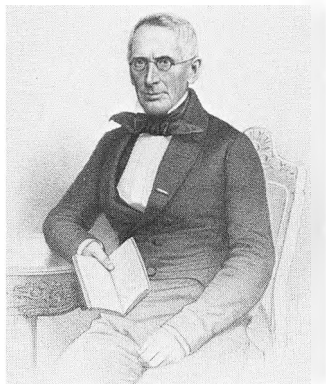
»Forordning for Danmark angående det offentlige kasse- og regnskabsvæsen i almindelighed« bærer datoen 8. juli 1840, og den trådte i kraft pr. 1. januar 1841. De 58 paragraffer rummer detaljerede bestemmelser for embedsmændenes sikkerhedsstillel-

se – kaution -, der var forbud mod at sammenblande kassens midler med andre f.eks. ved at anvende det offentlige penge ved handel eller til udlån! Og endelig var der straffebestemmelser for kassemangel og bøder for ikke at indsende ekstrakter og regnskaber til den befalede tid. Revisionen skulle foretages hurtigere og mere effektivt, og der skulle i fremtiden føres tilsyn i form af både summariske og detaljerede kasseundersøgelser.

Forordningen gjaldt for alle offentlige kasser og således også for samtlige regnskabsførende embedsmænd under Generalpostdirektionen. Hvert år skulle der foretages et summarisk kasseeftersyn og mindst hvert tredje år forventedes det hele kulegravet – blot kneb det med at få dette organiseret. I januar 1843 berettede kongens svoger, der året før var blevet statholder i hertugdømmerne, at kontrollen stort set klaredes pr. korrespondance, og det ville dog være bedre, om der blev inspiceret ved, at en embedsmand mødte op personligt. En pinlig sag hen på foråret bevirkede, at der kom mere skub i Generalpostdirektionen.

Sybergs efterfølger i Svendborg havde været uheldig med en fuldmægtig, som både havde stjålet penge fra værdiforsendelser og stukket uautoriserede portoforhøjelser i egen lomme. Man valgte at sende en pålidelig mand, postmesteren i Vordingborg, den tidligere artilleriløjtnant, H.J.C. Høegh-Guldberg til Svendborg for at rede trådene ud. Med denne konkrete hændelse som baggrund tog man så skridtet fuldt ud og foreslog en mere permanent »rejssetjeneste«. Dels havde man den slags inspektion i andre lande, dels vidste man godt, at danske toldere allerede i en årrække havde haft hyppige besøg af omrejsende overkontrollører, og en sådan ordning ville man nu også have. I efteråret 1843 blev Høegh-Guldberg derfor konstitueret som postinspektør for kongeriget, mens postmesteren i Flensborg, kammerherre og major E.F.v. Holstein fik den tilsvarende post for hertugdømmernes vedkommende. Disse to postmestres fuldmægtige har fået travlt i den følgende tid, for inspektørerne beholdt foreløbig deres postmesterembeder, og de kan ikke have været ret meget hjemme.

Følger man Høegh-Guldbergs aktiviteter i efteråret 1843 umiddelbart efter udnævnelsen, får man absolut indtryk af stor effektivitet.<sup>35</sup> I oktober var han i gang med kasseinspektion i Nordjylland, hvor han aflagde besøg i Hjørring, Aalborg, Hobro og Randers. Herefter dukkede han op i Århus for siden at smutte over til Sjælland for at se på postkassen i Hillerød. Næste rejse gik til Odense og Svendborg. På Fyn var der også defraudationer – besvigelser – ved postens befordring mellem Assens og Odense. Det skulle undersøges, og postmesteren i Fåborg fik tillige et besøg. Senere gik turen til Bogense, Middelfart og Kerteminde.



*B.C. Grønberg var postkasserer fra 1835, og synes efter portrættet at dømmes at have set på verden med en dertil svarende alvor.*

Der har været et moment af overraskelse, da ingen har kunnet vide, hvilken landsdel postinspektøren ville besøge næste gang. Derimod har det jo nok rygtedes på Fyn, at nu var Høegh-Guldberg der, og postmestrene har vidst, hvad de kunne vente sig. For rygtet har vel trods alt let kunnet være en postgang forud for inspektøren.

Også andre fik sig en overraskelse, fordi de ikke var klar over, hvad det var for en person, de havde fået med op at køre. Høegh-Guldberg kunne eksempelvis berette om anholdelsen af en pakke hos en postillon på ruten mellem Roskilde og Helsingør. En anden postillon, der kørte mellem Svendborg og Nyborg, viste sig at medføre et brev, som ikke var at finde på kartet, og da postinspektøren inkvirerede – undersøgte – brevvoغن fra Frederiksborg, kunne han fratage postillonen ikke færre end fire pakker og to breve. Det var helt oplagt, at Høegh-Guldberg brugte både øjne og ører, når han lod sig befordre, og samtidig får man en illustration af de mange småsvindlerier, som helt tydeligt også var en plage i datidens danske postvæsen.

Den nykonstituerede postinspektør nåede inden årsskiftet at indsende 25 indberetninger til Generalpostdirektionen, og selv om en relativt ukendt postmester fra Vordingborg kunne have held til at overraske mangen ubetænksom postillon, så har han nok ikke regnet med at kunne bevare denne fordel ret længe. Det var på de tider, da uniformernes udseende var oppe til diskussion, og de var netop blevet ændret for postmestres og postkontrollørers vedkommende. Høegh-Guldberg ville helt åbenbart gerne skille sig ud fra mængden såvel som sine kolleger, for han skrev ind og bad om at måtte få »en særegen uniformsfrakke«. Det fik han, for postinspektørernes uniform, som skulle bruges på farten rundt om i landet, blev en mørkeblå frakke med to guldbroderede sløjfer.<sup>36</sup> Når uniformen var blå, har enhver postillon efterhånden vidst, at der var grund til at passe på.

H.J.C. Høegh-Guldberg, overkrigskommissær, postmester og konstitueret postinspektør, fik kun glæde af sin blå uniformsfrakke i to år. Medvirkende til hans uheld var fortiden som artilleriofficer, idet han havde udnyttet sit kendskab til eksplosiver ved at påbegynde en fabrikation af fyrværkeri i Vordingborg. Desværre sprang det hele i luften til skade for ikke mindst hans privatøkonomi, og i 1845 gik han fallit. Andre forhold medvirkede til at gøre hans position uholdbar, så han måtte tage sin afsked – med pension. Efterfølgeren blev volontør i Generalpostdirektionen, cand.jur. H.C. Zahrtmann, også han foreløbig kun konstitueret.

Men den første danske postinspektør fik alligevel sat sig et eftermæle i kraft af sit kendskab til den mere fornøjelige anvendel-

se af krudt. Han blev den første fyrværker i Carstensens nyoprettede Tivoli og grundlagde på den måde en tradition for spektakulære forestillinger på den københavnske nattehimmel, en tradition, der jo trives i bedste velgående den dag i dag.

### *På fast løn*

Da rigets finanser var til kulegravning – både i Stænderforsamlingerne og i en kommission under forsæde af finansminister A.W. Moltke – faldt øjnene også på Postvæsenets lønsystem, og man fandt ikke, at det var godt, alt hvad man så. Det var åbenbart, selv for en finansminister, at de mindste embeder var for små, mens til gengæld en del af de store var lige lovlig indbringende. Og når man for at udbedre indtægtsgrundlaget ved de små embeder havde ladet postmestre overtage selve kørslen, var dette heller ikke altid faldet heldigt ud. Postmestrene havde ofte måttet benytte underkontrahenter, og den løsning kunne let blive dyr for alle andre end de vognmænd, postmesteren kunne være kommet til at stå i gæld til. Det overordnede synspunkt var altså, at al postbefordring burde udbydes i offentlig licitation, og at det i længden ville blive billigst, mens postmestre skulle på fast løn – ikke *for* overdådig, men på den anden side heller ikke for ringe.

Denne kombination af besparelser og lønreform blev i første omgang gennemført i København pr. 1. januar 1841 for brevpostens vedkommende, altså samtidig med kasseforordningen og samtidig med, at kontorer, som tidligere omtalt, blev lagt sammen. Én reform kommer sjældent alene, men i denne situation var man yderligere favoriseret af den omstændighed, at et par stillinger lige netop blev ledige. Alle gebyrer, bærepengene og endog nytårsdusører kom i postkassen, de nyansatte fik fast løn og dermed lavere indkomster end deres forgængere, mens et par kontrollører, hvis indtægter ellers ville falde betragteligt, blev udstyret med personlige tillæg. Ingen blev altså stillet ringere efter denne reform, som for pakkepostens vedkommende på lignende vis blev gennemført i 1844 i forbindelse med en vacance.

Herefter vendte man blikket mod provinsen, og det var der andre, der allerede havde gjort. Både fra stænderne i Viborg og i Roskilde var der i 1842 indløbet tilkendegivelser, der i utvetydige vendinger anbefalede fast løn til alle, især fordi mange i provinsbyerne var normeret til et så ubetydeligt beløb, at det hermed blev nødvendigt »på forskellige andre måder, der ikke i lige grad kunne billiges, at sørge for deres anstændige lønning«.<sup>37</sup>

Pr. 1. januar 1845 blev lønreformen så udstrakt til at gælde alle

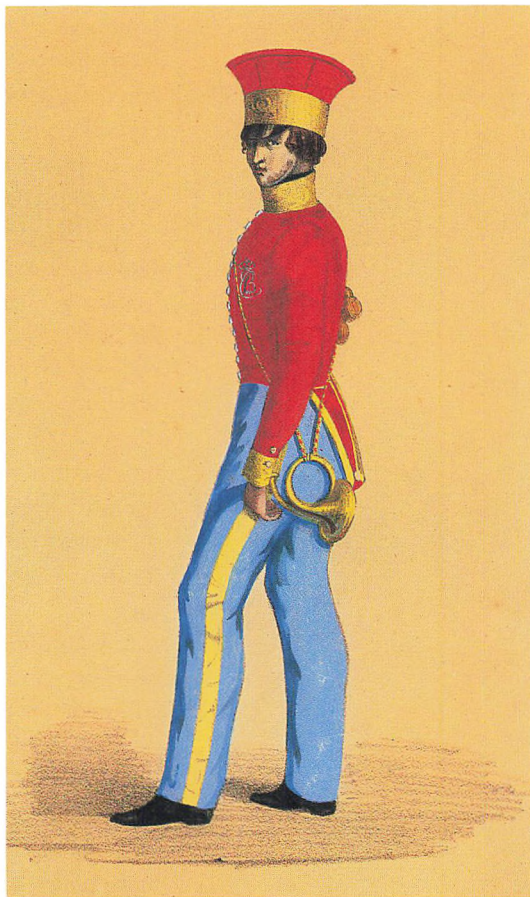


kongens riger og lande. Gebyrer og bærepengene m.v. kom i postkassen, der blev fastsat en lønning, som for f.eks. Odenses vedkommende løb op i 2000 rigsbankdaler, mens postmesteren i Hillerød fik 700. Hertil kom et beløb til kontorhold, som for de to nævnte blev henholdsvis 600 og 150 rbd. Ved en række helt små embeder var lønnen blev sat så lavt som til 400 rbd med 70 til kontorhold, det var steder særligt egnede til postfuldmægtige – eller, som kongen tilføjede, eventuelt til tidligere militære.

Alle disse beløb kunne man se anført ved hvert enkelt embede i Hof- og Statskalenderen for 1845, men der var tilføjet et tredje tal, nemlig gennemsnittet af pågældende steds indtægter, intraderne for årene 1841, 1842 og 1843. I tilfældet Odense var det 12.019 rbd, for Hillerøds vedkommende 1.666 rbd. Man havde nemlig ikke turdet fravige princippet om en indtægt afhængig af »omsætningen«, for da ville folk antagelig ikke være tilstrækkeligt pligt-opfyldende. Så for at skærpe interessen for både statens og den private økonomis kombinerede vel, kunne en postmester regne med at inkassere 10 % af det, intraderne oversteg gennemsnittet for de tre nævnte år. Det blev i Odense til 477 rbd. – værd at tage med.

Det kan tilføjes, at man ikke for provinsens vedkommende kunne satse på at gennemføre reformen, efterhånden som de enkelte stillinger blev ledige. Der blev derfor i en række tilfælde uddelt personlige tillæg til postmestre, som kunne dokumentere et indtægtstab. Besparelser ville således for alvor først indtræde på længere sigt, efterhånden som der kom nybesættelser, og først da ville der også reelt være sket den tilsigtede lønnivellering, som betragteligt indsnævrede den uhyre forskel mellem de bedste og de ringeste embeder – for postmestre vel at mærke. Postførerne og de københavnske postbude kom ganske vist også på fast løn ved denne lejlighed, men fuldmægtige, skrivere og bude i provinsen var fortsat udelukkende privat ansat.

Årene efter 1840 stod således i reformernes tegn, både når det gjaldt kontrollen med de kasseansvarlige og deres aflønning. Det var alt sammen indre anliggender, der ikke umiddelbart kunne interessere publikum. Og dog. I virkeligheden var der en nær sammenhæng med disse års diskussion om en portoreform, den portoreform, som ikke blev gennemført under den sene enevælde, men som alligevel vil blive berørt i et senere afsnit.



## Postillon og posthorn

I 1839 udstyredes kuske og postilloner med denne uniform med en hovedbeklædning, som må have givet problemer både i regn og blæst. Her kan man roligt sige, at traditionen blev fulgt, for rødt og gult var jo helt siden 1704 kendetegnet for postrytteren i Det danske Postvæsen, indskærpet gennem mere end hundrede år i kontrakt efter kontrakt – se side 182-83. Men nu blev uniformen altså standardiseret. De blå benklæder var i øvrigt heller ikke nye, idet sådanne er nævnt første gang i 1804.

Posthornet var fortsat ikke bare en attribut, men skulle klinge i dagligdagen efter retningslinier, som blev fastlagt i 1843. Intet foreligger om posthornsignalernes udformning i tiden før, men en form for tradition, kendt af alle, skal nok

have foreligget. Man kan erindre om postillonens frygtelige hylen på sit horn, som er omtalt side 195, men på den anden side kunne det selvfølgelig også klinge pænt. Det er vel betegnende, at en 1700-tals komponist som W.A. Mozart blandt andet diverterede sine tilhørere med en »posthorn-serenade«. Alle har vidst noget om, hvordan det rundt om i landet plejede at lyde, når Posten bekendtgjorde sin ankomst. Nu skulle også denne del af virksomheden uniformeres.

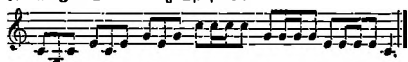
I sommeren 1843 udsendte Generalpostdirektionen et cirkulære til postmestrene med følgende tekst: »Hoslagt tilstilles Dem [et antal] Exemplarer af Postsignaler udsatte for Posthorn [hvad ellers?], hvorhos det paalægges Dem af

al Flid at søge at bevirke, at Postillonerne, forsaavidt Omstændighederne ikke lægge uovervindelige Hindringer ivei- en herfor, lære at blæse disse Signaler og flittigen øve sig paa samme. For at fremme denne Sag er det bestemt, at de Postilloner, som udmærke sig ved en særdeles Færdighed i at blæse disse Signaler og øvrige Musiknumre, derfor kunne forvente en passende Belønning«.

Dette tidligst kendte forsøg på at indstifte et formeligt Danmarksmesterskab i posthornblæsning var alvorligt ment og blev faktisk fulgt op af yderligere handling. Selvste H.C. Lumbye, der allerede i 1840 havde komponeret en »Postillon Galop«, engageredes til at træne postilloner i spil på posthorn, så i det mindste de, der kom til og fra hovedstaden kunne optræde på et passende musikalsk niveau. Man kan så spekulere på, hvad den ikke musikkyndige postmester i den fjerneste provins skulle stille op. Han har kunnet trøste sig med, at de egentlige posthornssignaler trods alt er udformet enkelt, udelukkende af treklangs-

brydninger, der er spilbare på ethvert naturhorn. Eftersom postillonens optræden altid var solistisk, var stemningen, tonehøjden, ikke noget problem. Alt er i nodeheftet noteret i C dur, men kunne jo klinge i en hvilken som helst toneart, afhængig af det forhåndenværende instruments stemning. Om ikke andet, har den ikke-nodekyndige let kunnet lære sig signalerne efter gehør, men morsomt er det naturligvis for eftertiden at kunne erfare, hvordan signalerne dengang burde lyde, som det her ses *For Courerer og Estafetter, For Extraposter, For Pakkeposter, For Personposter og Diligencer, Naar imødekommende eller forudkjørende Vogne skulle kjøre afveien, når det gjaldt Opfordring til at stige i Vognen.* Hertil så Andante Aria med det sigende tilnavn *Das Mantellied* og på de følgende fem sider noderne til flere *Galop'er, Herligt en Sommernat* og *Vor gamle Caro holdt en Støi* - helt tydeligt repertoire for den viderekomme i den ædle kunst at blæse på posthorn.

Nr 1. For Courerer og Estafetter.



Nr 2. For Extraposter.



Nr 3. For Pakkeposter.



Nr 4. For Personposter og Diligencer.



Nr 5. Naar imødekommende eller forudkjørende Vogne skulle kjøre afveien.



Nr 6. Opfordring til at stige i Vognen.



Nr 7. Andante. Mel. (Das Mantellied.)

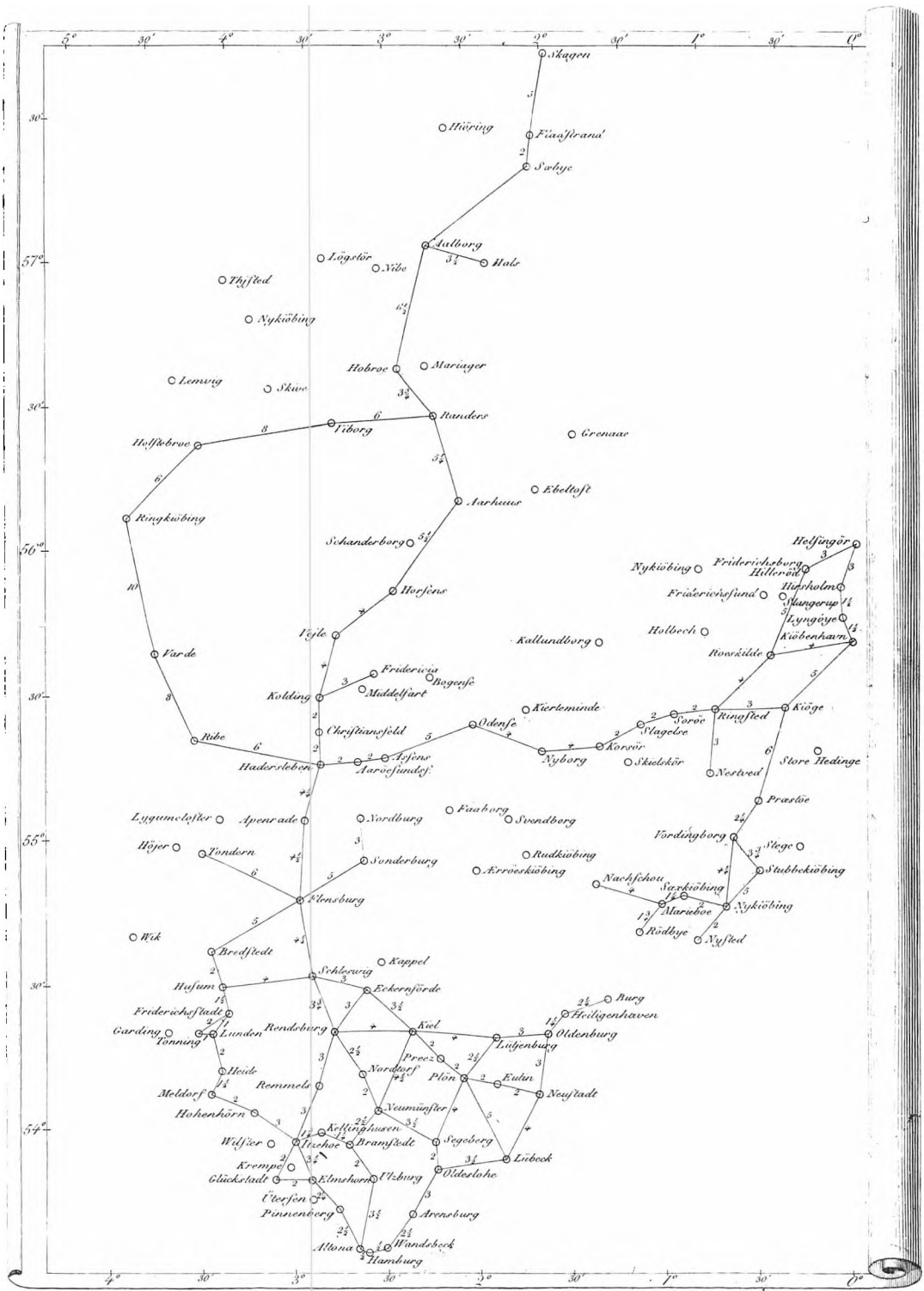


Nr 8. Galop.



Nr 9. Galop.





# Porto og intrader indtil 1800-tallets midte

## Takster og politik

I begyndelsen af det 19. århundrede var takstsystemerne fastlagt efter retningslinier, der i alt væsentligt skulle blive gældende i resten af den her behandlede periode. Med brevtaksten af 1801 var der blevet fastslået en sammenhæng mellem porto og afstand, og pakkeposten fungerede efter lignende, meget detaljerede bestemmelser i den »Agende-Post-Taxt« af 1788. Lige inden århundredskiftet var der dog her sket en generel forhøjelse. Baggrunden var vedvarende høje priser på havre, hør og halm, som i 1799 havde nødvendiggjort en ændret vognmandstakst. Når vognmændene på denne måde fik flere skilling pr. mil, var det ensbetydende med øgede omkostninger for pakkeposten i Danmark, hvis fragsatser blev sat op med 25 procent.<sup>1</sup> Nogle år senere skulle man komme til at høre meget mere om de for Postvæsenet så afgørende basale omkostninger i form af stigende priser på netop havre, hør og halm. Det fik betydning for taksternes højde, men kun i mindre grad for de principper, der lå bag.

### *Porto og fragt under krig og pengekrise*

Det blev dyrtid eller – sagt med andre ord – inflationen kom til at rase, da Danmark efter 1807 blev involveret i det store europæiske opgør. Udgifterne til krigsførelsen skulle finansieres, og det blev blandt andet gjort ved at trykke flere pengesedler, flere sedler med pålydende i rigsdaler kurant. Disse danske kurantdaler-sedler havde siden 1799 været noget mindre værd end et tilsvarende beløb i rede penge i møntet ædelmetal, men nu forværredes seddelkursen drastisk. Gode sølvmønter, som naturligvis var helt anderledes værdifaste, forsvandt derfor ud af cirkulation.

*Kort fra år 1800 med miletal angivet  
efter »den korteste postvej«.*

Udadtil viste inflationen sig ved, at man skulle af med flere danske kurantsedler for at klare de vante betalinger, og det var et fænomen, man traf allerede i hertugdømmerne, hvor den slesvig-holstenske speciedaler klarede sig bedre end den kongerigske kurant. Indadtil oplevedes det ved højere priser. Transportomkostningerne gik i vejret, og man måtte skride til takstforhøjelser.

Brevporto blev sat op i 1809 og igen tre år senere. For en nutidig brevskriver, som efterhånden må slå efter hver gang for at forvise sig om, hvad den almindelige brevporto p.t. er kommet op på, virker denne sammenhæng mellem inflation og porto måske ikke særligt opsigtsvækkende. Men udviklingen i begyndelsen af 1800-tallet skal ses på baggrund af, at porto senest var blevet ændret i 1801, og før den tid skulle man helt tilbage til 1734 for at finde den foregående takstfastsættelse. Folk har været indstillet på en langt mere rolig prisudvikling, end det nok er muligt for senere tider at sætte sig ind i. Nu gik det altså stærkt i vejret med alverdens omkostninger. Nedenstående oversigt viser, hvad der skulle betales for at sende et enkelt brev fra København til en række udvalgte lokaliteter.<sup>2</sup>

*Tabel 9: Porto i skilling kurant for et enkelt brev*

fra København til:	1801	1809	1812
Roskilde	4	4	4
Korsør	6	6	8
Odense	8	8	10
Haderslev	10	10	14
Flensborg	12	12	16
Hamborg	14	16	24
Århus	14	14	20
Randers	14	14	20
Aalborg	16	18	24

Umiddelbart kan man se, at det var på de lange distancer, portoen først og fremmest blev gjort dyrere. I 1809 gennemførte man fuldt ud princippet med to skilling kurant for hver påbegyndt ni mil, så den tidligere nævnte moderation, som lige netop kom brevbesørgelsen til Hamborg tilgode, faldt nu bort.<sup>3</sup> Tre år senere ændrede man beregningsmåden til to skilling for hver påbegyndt seks mil, og det slog igennem allerede for et brev, der ikke skulle længere end til Korsør.

Procentvis var der således tale om betragtelige portostigninger, jo længere strækninger, det gjaldt. Men ikke nok med det. Der

blev, som tidligere omtalt, lagt yderligere på så at sige i begge ender. Bærepengene, der blev opkrævet til glæde for postbude og eventuelt provinspostmestre, fordobledes i 1811 og kom nu til at ligge på op til fire skilling. Og hertil kom i 1812 ekspeditionsgebyret både ved indlevering og direkte udlevering på et postkontor. Det udgjorde to skilling for alle breve til en porto, der oversteg seks skilling, og pengene skulle efter nærmere bestemmelse gå til de postembedsmænd, som var hårdest ramt af de vanskelige tider.<sup>4</sup> De egentlige takster, som de fremgår af oversigten, var altså nu mere end nogensinde blot udtryk for en nettoudgift. Efter 1812 kostede et brev fra Odense til København således ikke alene de ti skilling, men med ekspeditionsgebyr ved afsendelsen og bærepenge ved afleveringen i alt 16 skilling – reduceret til 14, hvis den sparsommelige modtager vidste, hvornår et brev ville være fremme på brevpostkontoret i Købmagergade.

Der var også mulighed for at spare penge ved, hvad man nærmest må karakterisere som portospekulation i kursforskellen, når det gjaldt korrespondance mellem hertugdømmerne og kongeriget. Taksterne var ens, hvad enten man i pungen havde dansk kurant eller slesvig-holstensk specie, der var tvungne betalingsmidler i de respektive dele af monarkiet. Men folk var naturligvis ikke sene til at regne ud, at det på grund af kursforskellen reelt var billigst at erlægge portoen i Danmark. Altså kunne adressat og afsender hurtigt enes om at sende ufrankeret fra hertugdømmerne til modtagers betaling i kongeriget, mens posten den anden vej altid blev frankeret. Personer og virksomheder med megen indbyrdes korrespondance kunne så siden udligne og fordele besparelsen indbyrdes.

Ikke mindre ubejlignet var det – set med Postvæsenets øjne – at danske afsendere på samme måde kunne være tilbøjelige til at frankere så meget som muligt i dansk kurant, når de sendte breve til udlandet. Besørgelsen gennem hertugdømmerne og videre sydpå blev altså betalt med »billig« dansk mønt, mens transportomkostningerne i hertugdømmerne og betalingen til andre landes postmyndigheder naturligvis kun kunne erlægges i mere hård valuta. På et tidspunkt, da 250 rigsdaler dansk kurant ikke var mere end 100 rigsdaler værd i den tilsvarende slesvig-holstenske møntenhed, måtte der gribes ind. Haderslev blev fra 1809 igen et skillepunkt, en art grænsepostkontor mellem monarkiets enkelte dele. Sydfra *skulle* man herefterdags frankere i alt fald til Haderslev, og nordfra måtte man ikke forudbetale porto efter de almindelige takster længere end netop til denne by. Skulle brevet videre sydpå, blev betalingen beregnet efter den danske kurantdalers kurs. Det skulle i de følgende år vise sig at være en klog foranstalt-

ning, eftersom værdiforringelsen af de danske sedler fortsatte. I 1812 endte det med, at takstbeløb mellem Haderslev og lokaliteter længere mod syd skulle ganges med 12, når betalingen blev erlagt i dansk kurant.<sup>5</sup>

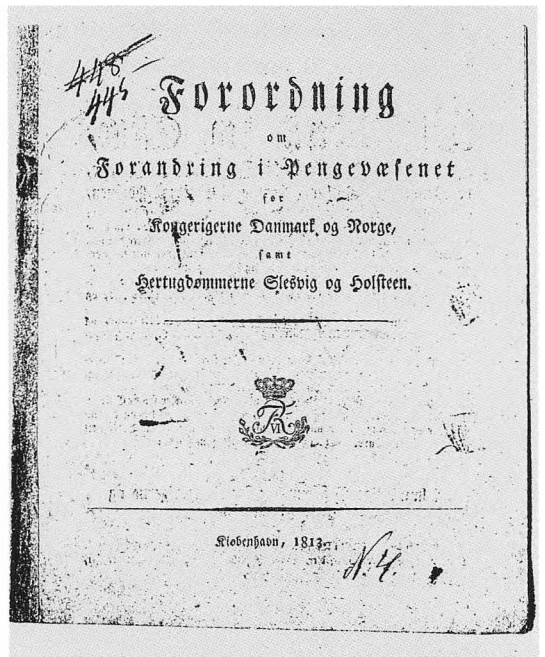
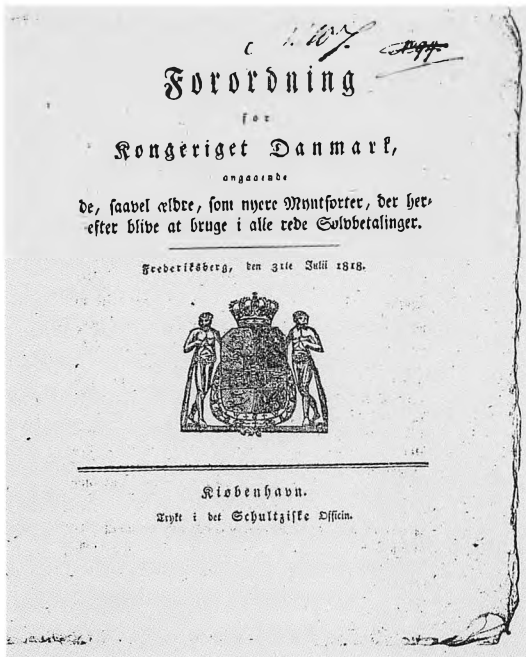
For pakkeposten var problemerne af fuldstændig samme karakter. Taksterne måtte hæves gentagne gange i 1810, 1811 og 1812 i takt med, at også vognmændene fik deres satser sat i vejret. Faktisk var stigningen langt større end for brevpostens vedkommende – i 1812 skulle man af med  $4\frac{1}{2}$  gange så meget, som 1788-taksten lød på. Når man overhovedet kunne slippe afsted med sådanne forhøjelser, uden at trafikken gik i stå, skyldtes det ikke mindst, at landtransporten på en tid med engelske fartøjer i danske farvande midlertidigt fik en afgørende fordel i konkurrencen med småskibsfarten, som folk i denne situation følte sig utrygge ved. Også for pakkepostens vedkommende gjorde spekulation i kursforskelle sig gældende. Allerede fra 1808 var Haderslev tillige for den agende posts vedkommende blevet stedet, hvortil der skulle betales fragt for gods henholdsvis fra kongeriget og fra hertugdømmerne.<sup>6</sup>

I 1813 reorganiseredes det danske pengevæsen. Man erkendte, at kurantdaleren var reduceret til  $1/10$  af sin oprindelige værdi og erstattede den med rigsbankdaleren. Idéen var, at alle skatter og afgifter skulle betales med det samme beløb i de nye dalere som i sin tid i kurantmønt – notabene dog efter kursen i forhold til sølvværdien. De nye pengesedler kunne ikke uden videre forventes at være deres pålydende værd i rede sølv.

Dette og hensynet til pensionerne fik Finanskollegium og Generalpostdirektion til efter samråd at fastlægge takster, som betød en tilbagevenden til 1801- og 1788-ordningerne, blot med et tillæg på 50 pct. Man betalte altså efter sedlernes pålydende på postkontoret, men det holdt kun fra januar 1813 til august samme år, så havde kursen udviklet sig så ugunstigt, at taksterne måtte forhøjes til det dobbelte af udgangspunktet. Samtidig måtte man genindføre skellet mellem kongerige og hertugdømmer, fordi det ikke var muligt at opretholde rigsbankdaleren som tvunget betalingsmiddel i hertugdømmerne. For udlandsportoens vedkommende blev der endvidere indført særdeles udviklede regler for at sikre, at det danske postvæsen ikke blev sorteper i udvekslingen med andre landes postvæsener.

Mens de uheldige seddelkurser søgtes neutraliseret ved særlige bestemmelser, tillæg m.v. i forholdet til udlandet, lykkedes det i den følgende tid at klare sig indenlands med de fordoblede 1813-takster betalt efter pålydende. Afslutningen på denne udviklede og forvirrende periode kom så langt om længe i 1818, da alle





*Forordningen fra 1813 om forandringen i pengevæsenet, hvormed ofte bruges et langt stærkere udtryk, og den senere fra 1818, der bragte orden i det virvar af møntsorter, der var i cirkulation. Hvad man først og fremmest har brug for at huske, er, at før 1813 hed det rigsdaler, siden var betegnelsen rigsbankdaler.*

posttakster blev fastsat i rigsbankskilling sølv. Folk fik herefter frit valg mellem at betale med rede sølvpenge eller med sedler – sidstnævnte betegnedes »Rigsbankpenge Navne-Værdie«, og de blev vel at mærke modtaget til kvartalskursen, som den nu havde udviklet sig. Herefter var portoen altså overalt lagt fast i forhold til sølvværdien.<sup>7</sup>

Overgangen til rigsbankskilling rede sølv fik følgende resultat for omkostningerne ved at sende et enkelt brev fra København til den efterhånden velkendte række udvalgte lokaliteter.

*Tabel 10 Porto i rigsbankskilling rede sølv efter 1818  
Fra København til:*

Roskilde	3	Hamborg	29
Korsør	8	Århus	18
Odense	11	Randers	18
Haderslev	13	Aalborg	21
Flensborg	22		

Ved en sammenligning med de tidligere oversigter vil man se, at portoen til hertugdømmerne nu forblev relativt dyr. Man »oversatte« nok taksterne fra 1801 til rigsbankskilling sølv, men mens

der for kongerigets vedkommende blev lagt på for hver ni mil, blev »takstgrænsen« i Slesvig og Holsten sat til syv mil – derfor blev det nu dyrere at sende et brev til Hamborg end til Aalborg.

Også for pakkepostens vedkommende blev de gamle bestemmelser – dem fra 1788 – nu taget frem og taksterne ansat til rigsbankskilling sølv. Det gjaldt ”fragten” for rejsende med nu i første omgang 38 skilling pr mil, det gjaldt drikkepengene til postillonerne, indskrivningspengene, ispenge og de almindelige varetakster efter vægt og afstand samt de specielle satser for tryksager, viktualier, vildt, værdigenstande etc. Tilsvarende ordnedes det med skriver- og vejerpenge og bærepengene, og for alle disse gjaldt altså, at man kunne betale i sølv eller med sedler, men i sidstnævnte tilfælde i forhold til kvartalskursen. Kun for den del af portoen, som for breve til og fra udlandet skulle betales til andre landes postvæsen, var rede sølv altid påbudt, og omvendt blev ekspeditions- og udleveringsgebyr i Danmark fastsat til én rigsbankskilling navneværdi for alle breve på otte skilling og derover. Dette sidstnævnte gebyr var som nævnt indført for at kunne supplere lønnen for vanskeligt stillede postembedsmænd, men da man ikke foreløbig så udvej til på anden måde at gøre noget for dem, blev denne midlertidige omkostning foreløbig gjort permanent.

### *Den dyre porto til debat*

Der var relativt stille omkring brevportoen i den følgende snes år. Taksten fra 1818 bestod uændret i en periode, da Postvæsenets regnskabstal fortæller, at der tidvis blev sendt færre breve end før. Det var da også fortsat dyrt at kommunikere skriftligt. Portobeløbene fra 1818 kan sammenlignes med løn- og prisoplysninger fra 1820'erne, og det fremgår klart, at brevskrivning i større stil alene af økonomiske grunde stadig har været en syssel forbeholdt dem, der havde til mere end dagen og vejen. Omkring 1820 kunne en københavnsk bygningshåndværkers dagløn om sommeren ligge på 96 skilling og om vinteren helt nede på 72 skilling, mens en pakhusarbejder sammesteds havde fra 48 til 80 skilling – og det ansås for en pæn indtægt. Fra 1822 findes et – kalkuleret – eksempel på en murersvend, som i hovedstaden kunne regne med at være i arbejde otte af årets 12 måneder til en dagløn på mellem 110 og 70 skilling, afhængig af årstiden. Hans frokost – morgenmaden – såvel som hans aftensmad vurderes til en udgift af otte skilling, altså det samme som det kostede at sende to enkelte breve til Korsør. Middagen regnede man med, at murersvenden

Senere tider har haft let ved at glemme, hvor losproget administrationen nødvendigvis måtte være i kongens riger og landet i første halvdel af 1800-tallet. Posttegnet ses foruden i den autoriserede danske udgave som den blev gengivet i et cirkulære fra 1843, øverst et lysksproget eksemplar.



skulle give 16 skilling for – og for de penge kunne han ikke engang sende et brev til Århus. Officielle takster på gængse fødevarer fra midten af 1820'erne fortæller om otte skilling for et pund af det bedste oksekød, fire skilling for den ringeste kvalitet af samme vare, mens sigtebrød kostede  $7 \frac{1}{3}$  skilling og rugbrød  $3 \frac{1}{4}$  skilling pundet. Et brev sendt fra København til Haderslev modsvarede altså dengang prisen for to kilogram rugbrød.<sup>8</sup>

Også pakke- og personposten var dyr for folk med beskedne budgetter, men her var Postvæsenet, som ofte nævnt, i en konkurrencesituation. Eneretten til forsendelse af pakker under 50 pund gjaldt kun for de dage, pakkeposten kørte, og provinsens mange små sejlskibe og efterhånden også de nye dampdrevne paketter var konkurrenter, som det var umuligt at se bort fra. Det skulle vise sig, at takstnedsættelser var en farbar vej i bestræbelserne på at undgå for store underskud for pakkepostens vedkommende. De 38 skilling pr. passager pr. mil i 1818 var hurtigt blevet modereret. I begyndelsen af 1830'erne var satsen 28 skilling for de første otte og derefter 32 for hver af de følgende mil, men i 1837 bragte en ny takst satsen ned på 20 skilling i kongeriget – lidt mere i hertugdømmerne. Man gjorde udtrykkelig brug af den erfaring, at billigere priser kunne forøge efterspørgslen. De følgende års rivende udvikling for personposterne fulgtes da også af stigende indtægter. De »rene« personposter blev ved fremkomsten udstyret med takster, som i 1842 med tilsvarende held kunne nedsættes. Før kostede turen København-Hamborg 31 rigsbankdaler og 20 skilling, men siden skulle man kun af med 24 rigsbankdaler og 26 skilling. Og det var absolut fremmede for passagertallet.<sup>9</sup>

Den samme tankegang var det helt anderledes vanskeligt at få ført frem for brevportoens vedkommende. Diskussionen i den anledning viste helt tydeligt, at det ikke mindst hang sammen med, at eneretten til brevbefordring fortsat betragtedes som et kongeligt regale, og at det var her, der var sikre indtægter, som staten på forhånd havde disponeret over. Blot må det siges, at central- og lokaladministrationens eget behov for tjenestebreve fortsat spillede en betydelig rolle. Fra og med 1833 eksisterer der en statistik for samtlige brevkspeditioner ved danske postkontorer i ind- og udland, og af de 2.491.837 breve fra dét år, var  $14\frac{1}{2}$  procent gratis forsendelser i tjenesteøjemed. Misbrug kan dog naturligvis have gjort sig gældende i et ikke nærmere gennemskueligt omfang. Endnu i 1846 var andelen af tjenestebreve kun faldet til lige godt 13 procent.<sup>10</sup>

Hvad man mand og mand imellem har ymtet om den høje brevporto, er det svært for eftertiden at vide. Men det er slående, at så såre, der kom et forum, hvor det var legitimt at diskutere

den slags, kom brevportoen meget snart på dagsordenen. Allerede da stænderne i 1836 trådte sammen for første gang, havde man øje for det overskud, Postkassen hvert år hentede hjem.<sup>11</sup> Og i 1840'erne rullede diskussionen for alvor.

Købmand Buchwaldt fra Viborg var den utrættelige fortaler for en portonedsættelse. I 1842 slog han fast, at brevenes befordring var et af de allervigtigste kommunikationsmidler både for staten og borgerne i almindelighed og for handelens beståen og udvikling i særdeleshed. Det var helt i sin orden, ja ret beset nødvendigt, at staten påtog sig at drive Postvæsenet med orden, nøjagtighed og sikkerhed, men man måtte kunne fordr, at en sådan »indretning« ikke blev gjort bekosteligere, end den virkelig var. Men nu var alle og enhver af det offentliggjorte statsbudget og normalreglement for 1841 i stand til at se, at mere end halvdelen af brevpostens indtægter i form af et overskud tilflød statskassen. I virkeligheden var brevpostbesørgelsen på denne måde pålagt en skat, der beløb sig til en kvart million rigsbankdaler. Og hvem var det, som overvejende kom til at betale denne skat? Købmanden fra Viborg havde naturligvis svar på rede hånd. Det var handelsstanden, der havde store udgifter til forespørgsler, anbefalinger, markedsberetninger, afregninger, uoverensstemmelser i mellemværender etc. Brevposttaksten burde ikke være sat højere, end at den lige netop kunne dække omkostningerne. Altså var kravet en nedsættelse til det halve, eller snarere endnu mere, eftersom en portoreduktion måtte antages at mindske det udstrakte brevsmugleri med rejsende, postkarle og deslige.<sup>12</sup>

Såvidt købmand Buchwaldt, hvis kritik til dels kan have været inspireret af, at der på dette tidspunkt for første gang forelå en offentliggørelse af det nævnte statsbudget og normalreglement – også det en følge af Christian 8.s reformvirksomhed. De stænderdeputerede kunne altså nu diskutere finanserne på et langt bedre grundlag end tidligere.

Under forsamlingens videre forhandlinger fandt man også frem til, at en nedsættelse af portoen endog kunne tænkes i sig selv at øge korrespondancen og dermed postintraderne. Endvidere pegede man på mulighederne af takstnedsættelser på de strækninger, hvor dampskibe nu havde rykket byerne nærmere hinanden. Her var der kun alt for let og hyppig anledning til at omgå en for højt sat porto. Længere kom man ikke med sagen i 1842, idet det forlød, at regeringen havde nedsat en kommission til »brevportoen omregulering«, så man forholdt sig afventende. Men købmand Buchwaldt fik sine synspunkter frem, og de blev efter nogen diskussion refereret i Stændertidende.

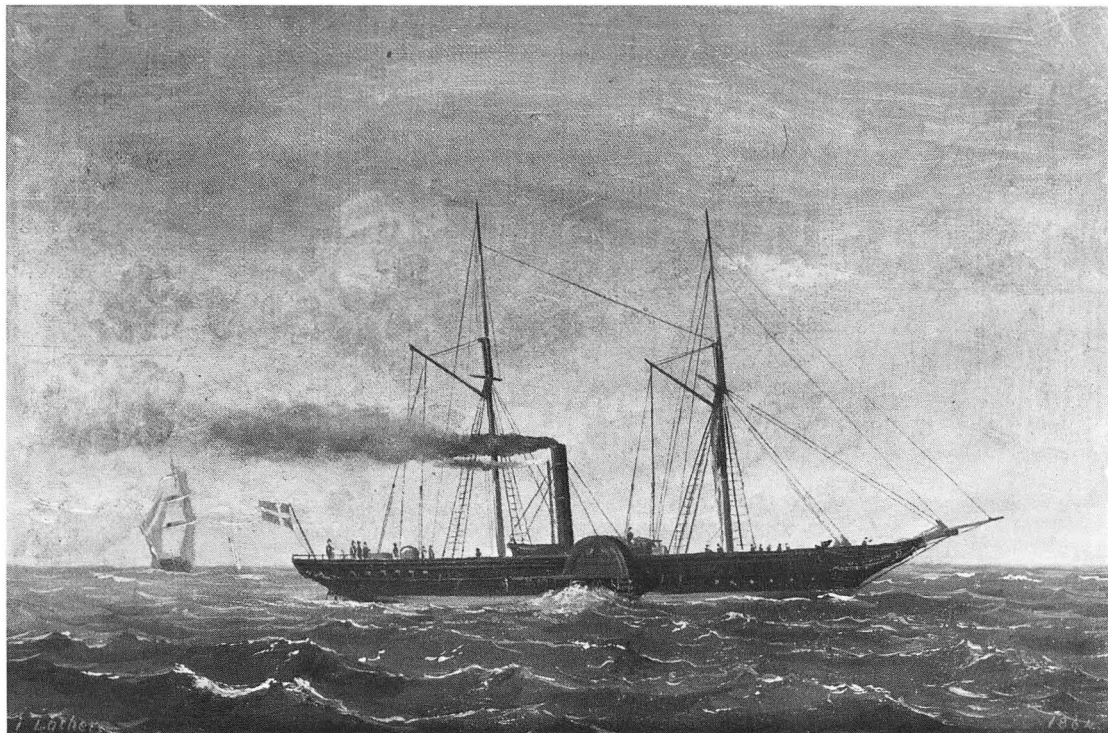
Umiddelbart fremkom der imidlertid ikke resultater af den

nævnte kommissions arbejde, og i alt fald i det nørrejyske var folk utålmodige. Ved næste samling i 1844 var der igen medlemmer af handelsstanden i Viborg på færde med et andragende, som efter behandling i en stænderkomité medførte en udtalelse om, »at en omregulering snarest muligt foretages, og at portoen, såvidt muligt, betydeligt nedsættes«. Så var man desværre kommet i tidnød og nåede derfor ikke at få vedtaget en allerunderdanigst petition, et andragende herom til kongen.

Men i 1846 mødte købmand Buchwaldt igen frem med sine efterhånden velkendte argumenter om portoens urimelige højde.<sup>13</sup> Ganske vist måtte man nu med anerkendelse konstatere, at der på det seneste var sket visse forbedringer i postbefordringen, og Buchwaldt var også udmærket klar over, at der i Generalpostdirektionen var et lovudkast med takstnedsættelser under udarbejdelse. Men så meget desto mere fandt han, at der var anledning for forsamlingen til at tage sagen under overvejelse for på den måde at give *impuls* til, at der kunne komme et resultat. Buchwaldt fik sit ønske opfyldt. Sagen om portonedsættelse m.v. kom igen til behandling i stændersalen i Viborg.

At handelsmænd fortsat brændende ønskede deres portoudgifter nedsat, stod snart klart for alle. Buchwaldt såvel som andre købmænd var ikke sene til at forklare, hvordan deres korrespondance ikke kunne lempes efter tid og lejlighed. Det var her og nu, når der skulle handles, og der var ikke tid til at benytte omveje – underforstået, til at sende ad de ulovlige og mere tidsrøvende kanaler. Endvidere fremhævedes det, at portoudgifterne i modsætning til f.eks. importtold var vanskelige at lægge på varernes pris, så den nødvendige brevskrivning var og blev altså for forretningsmanden noget, som resulterede i en beskatning, der særligt ramte netop ham.

Regeringens repræsentant, den kongelige kommissarius, P.G. Bang, indrømmede gerne, at portonedsættelse vel kunne have stor betydning for netop handelsstanden, men at denne gruppe dog udgjorde en så lille del af den samlede befolkning, at den næppe kunne stå for *så* stor en part af den hele brevmængde. Og en stænderdeputeret, en embedsmand, som absolut ikke hørte til regeringens støtter, slutte ikke ligefrem købmandsagitationen råt, men bemærkede, at enhver fornuftig handelsmand dog vidste at skaffe sig betalt for sine portoudgifter hos den, der købte hans varer. Alle de kontokuranter, vedkommende embedsmand havde set, endte med en post for provision og porto, så kort sagt, det var i sidste ende alle konsumenterne, alle forbrugerne, som kom til at bære denne ekstra udgift. Der var altså ikke – ifølge denne stæn-



*Hjuldampers Iris blev indsat på ruten København-Aalborg i 1842 og kom dermed til at spille en rolle i tidens diskussion om portoens højde. Passagererne har uvilkaarligt været stærkt fristede til at medtage private breve, så Postvæsenet reagerede nødvungent ved at indføre en særlig lav porto for netop breve sendt med dette dampskib.*

derrepræsentant – nogen som helst grund til at have specielt ondt af handelsstanden med dens store portoudgifter.

Mest interessant var dog de overvejelser, som satte hele dette portoproblem ind i et tidsmæssigt perspektiv. Det hed nemlig, at »sammenligner man den nuværende, endnu bestandigt fremadskridende, tid med en endog ingenlunde fjern periode, vil man se, hvor forskelligt betingelserne for handelsstanden have stillet sig. Imedens købmanden, endog kort tid tilbage, kunne nøje sig med en ubetydelig og sparsom korrespondance, fordrer hans virkekreds nu en vidtløftig og næsten daglig brevforbindelse, og udgifterne herved ere altså for ham voksede op til en betydelig højde, som ofte må fremkalde betænkeligheds-hensyn....«.

Citatet fortæller nok noget centralt om udviklingen for den danske eksporthandel, som den havde formet sig i de foregående årtier. Inden tabet af Norge havde provinskøbmanden haft sit vel afskærmede marked for de danske landbrugsprodukter. Det har næppe krævet megen korrespondance – skipperen tog vel de nødvendige breve med frem og tilbage. Siden måtte købmanden tillige vende blikket vestover mod Holland og England, og korneks-

porten til det større, vesteuropæiske marked, karakteriseret ved stærkt svingende priser, krævede helt anderledes god og hyppig besked om de skiftende forhold. Der skulle kunne afgives hurtig ordre om køb og salg. Tidsfaktoren havde simpelthen fået en helt anden betydning. Og det kunne altså aflæses af stænderdebatten i Viborg i 1846.<sup>14</sup>

Den vestorienterede eksporthandel betød også, at man med stor selvfølgelighed tillige refererede til den store portoreform, som forbundet med Rowland Hills navn i 1840 var gennemført i England. Enhedstaksten med penny-portoen og dronning Victorias portræt på de første frimærker, vidste man udmærket besked med – men hvad dens betydning angik, var alle for en gangs skyld enige. Det var endnu for tidligt at udtale sig om resultatet af »denne grandiose forholdsregel«. Derimod havde forkæmperne for portonedsættelsen et særdeles slagkraftigt argument hentet fra postgangen i selve Danmark. Siden dampskibsrueten København-Aalborg var blevet oprettet, havde man ved brevforsendelser direkte mellem de to byer fået nedsat porto til omkring det halve. Det betød, at brevmængden med dampskib mere end fordobledes, hvorved Postvæsenet her skaffede sig en større nettoindtægt end tidligere. Det skyldtes dels, at skrivelysten var blevet opmuntrret ved den lavere porto, dels, at en stor mængde breve nu kom i postsækken i stedet for – som tidligere – illegalt at være blevet transporteret i dampskibspassagerers lommer.

Med dampskibsargumentet in mente, kan man godt forstå, at der i de nørrejske stænder viste sig overvejende stemning for at få modereret de almindelige portosatser. Problemet var bare, hvor meget? Spørgsmålet var, som P.G. Bang formulerede det, om en betydelig nedsættelse af porto ikke ville medføre et betydeligt finansielt tab. Det var nerven i den hele sag, sagde Bang. Da man så udelod ordet betydelig og blot androg kongen om en uspecificeret nedsættelse, var vejen banet for en vedtagelse med to trediedeles flertal.

Med det resultat kan man konstatere, at det var langt fra, at købmand Buchwaldt kom igennem med sine betragtninger om portoens højde, som var ensbetydende med en 100 procents beskatning af al brevforsendelse. P.G. Bang konstaterede nøgternt, at nu var brevbefordringen en »skattebasis«, og der var næppe nogen stat i denne verden, som ikke søgte at skaffe sig en indtægt af Posten. En stænderdeputeret, Stiftamtmand Rosenørn, fandt endda, at postintraderne var en meget rimelig form for beskatning, fordi den blev betalt af dem, der havde råd til eller fordel af at »nyde behageligheden af en korrespondance«, og en godsejer fandt, at et postvæsen da selvfølgelig burde give overskud. Det



*One Penny Black, frimærket med dronning Victorias portræt, verdens første, her gengivet i forstørret udgave.*



forlangte man dog af enhver lignende indretning, det ville »den private mand forlange, hvis Postvæsenet var på private hænder«. Og den rejsevante godsejer kunne supplerende oplyse de øvrige stænderdeputerede om, at den danske porto ikke generelt lå højere end i andre lande – England undtaget. Godsejeren havde eksempler på portoomkostninger mellem Paris og Hamborg, Milano og Hamborg m.v., og overalt kom han ved omregning til en sats, der svarede til omkring  $\frac{1}{2}$  rigsbankskilling pr. mil, og det var stort set, hvad et brev mellem København og Hamborg kostede. Derimod vidste han godt, at der indenfor landets grænser var megen urimelighed indbygget i takstsystemet, men han var også klar over, at man arbejdede med en omregulering i Generalpostdirektionen. Og hvad dette angik, kunne næsten alle enes, for forsamlingen vedtog med kun én stemme imod at petitionere om, at denne omregulering måtte blive foretaget.

### *Den udeblevne reform*

Det var absolut korrekt, at der var blevet arbejdet intenst med portoproblemerne i Generalpostdirektoratet. Visse af P.G. Bangs formuleringer kunne i øvrigt tyde på, at han vidste lidt mere om dette, end det direkte fremgår af Stændertidende. I 1842 var der blevet nedsat en sagkyndig kommission, som året efter afleverede sin betænkning. Og det har absolut interesse at se på, hvad eksperterne var kommet frem til.<sup>15</sup>

Kommissionens fem medlemmer – alle postfolk – var fuldstændig på det rene med, at der måtte en helt ny takst til. Det gamle system fra 1801 var ganske vist beregnet i forhold til afstandene, men der optrådte desværre det fænomen, som med et rammende udtryk kaldtes »postkursens tilfældigheder«. Der var af gode grunde ikke direkte post mellem alle lokaliteter, og når afstanden så beregnedes efter den mest praktiske omvej, fik man under alle omstændigheder nogle satser, som for den enkelte afsender eller modtager måtte se absurde ud. Og hvad værre var, når der blev anlagt en ny vej eller når en rute af andre grunde var blevet omlagt, kunne det få konsekvenser helt andre steder i systemet, hvis man begyndte at moderere de gamle takster. Det havde man derfor kun gjort i visse tilfælde, men undladt det i andre, og resultatet var efterhånden blevet temmelig irrationelt. Blot som et par karakteristiske eksempler henviste kommissionen til den gældende portotakst for strækningen Køge-Korsør, hvor et brev kostede fem skilling, mens det efter vejlængden over Ringsted faktisk skulle være otte. De fem skilling var lige præcis, hvad det også beløb sig til, hvis man sendte et brev fra Køge til Ringsted!

Når der skulle ledes efter et enkelt generelt princip for portofastsættelsen, måtte en kommission i København anno 1842 naturligtvis også tage højde for, hvad man et par år tidligere havde gennemført i England. Noget, som lignede penny-portoen, ville unægtelig være det allerenkleste, men her veg man med det samme tilbage. Det ville ikke gå, som forholdene nu lå. Forestillede man sig en fast enhedsporto på f.eks. tre rigsbankskilling, skulle der ske en femdobling af brevenes tal for at få det samme i kassen. En sådan idé turde man af den grund slet ikke indlade sig på.

Derfor vendte man tilbage til afstanden som det rimeligste kriterium for portoens højde. Blot var man enige om, at det nu skulle være den »geografiske« afstand, der skulle lægges til grund for beregningen, og således ikke den mere eller mindre tilfældige længde af de landeveje, som for tiden blev benyttet af Postvæsenet. Når det gjaldt takstens højde, så kommissionen det som sin opgave at moderere så tilpas, at risikoen for indtægtsnedgang ikke blev for stor, og at brevposten således under alle omstændigheder også i fremtiden kunne afgive et klækkeligt overskud til staten. Man var endelig helt på det rene med, at billigere takster udvidede Postvæsenets virksomhed, det var en sætning, »som aldeles følger af sagens natur, og overalt bestyrkes af erfaringen«. Pakkepostens takstnedsættelser fem år tidligere havde absolut virket som et skoleeksempel.<sup>16</sup>

På et enkelt punkt skiltes vandene i bogstaveligste forstand i portokommissionen af 1842. Et flertal på tre fandt, at man kun kunne bruge princippet om »fugleflugtslinier« landsdel for landsdel. Der skulle måles distancer til nærmeste grænsestation eller til de almindelige overfartssteder. For majoriteten i kommissionen var det nemlig en urimelig tanke, at portoen efter de lige liniers princip ellers ville blive billigere eksempelvis mellem København og Grenå end mellem København og Middelfart. Posten gik dog som oftest i begge tilfælde over Fyn.

Minoriteten, derimod, ville overalt strikte holde sig til de rette linier. Disse to postfolk fremførte en charmerende argumentation om, at det fra gammel tid havde været sådan, at havet netop forbandt og ikke skilte landsdelene. Skibsfart kunne være et billigere og hurtigere transportmiddel, og det havde man i Generalpostdirektionen for så vidt indrømmet med hensyn til dampskibsforbindelserne. Sendte man et brev med hjuldampere København-Kiel, nåede det frem på 16-18 timer til en reduceret porto på 16 rigsbankskilling. Gik det samme brev over land, tog det tre-fire gange så lang tid og kostede 30 rigsbankskilling. Tilsvarende forholdt det sig mellem hovedstaden og Aalborg, hvor tidsforbruget til søs var 15 timer og den tilsvarende porto 12 skilling, mens

man måtte regne med fire gange så lang transporttid og en betaling af 22 skilling, hvis brevet skulle ad landeveje og over bæltterne. Situationen var altså den, at man *havde* givet indrømmelser til det nye transportmiddel, og når man nu gik over til en ny takst, fandt de to kommissionsmedlemmer, at »Postvæsenet bør anse det under sin værdighed at lade taksterne i enkelte dele afvige fra det almindelige princip, for at kunne konkurrere med eller underbyde privatlejligheder«. Kort og godt, man får her en klar indrømmelse af, at de specielle portoreduktioner på dampskibene først og fremmest var udført for at begrænse et ellers uundgåeligt misbrug. Ved at ligestille afstande til lands og til vands fandt de to kommissionsmedlemmer, at man lettest kunne komme om ved dette problem. Og så var det dog langt enklere overalt at fastholde det samme princip.

Majoritet og minoritet blev ikke enige. Heller ikke om miletaksternes opbygning og de forskellige vægtsatser. Men betænkningen blev færdig med både flertals- og mindretalsindstillinger og repræsenterede i sig selv et omfattende arbejde. Bilag i form af overslag og tabeller fortæller om den store flid. Alene for vejlængdernes vedkommende havde der måttet foretages 8000 beregninger for at forbinde de mange lokaliteter i kongens riger og lande.

Kommissionen var færdig med sin betænkning i 1843, og herefter var det op til Generalpostdirektionen at gå videre med sagen.<sup>17</sup> Men også her synes det at have været svært at komme til enighed. Og tiden gik. Først i begyndelsen af 1846 blev det til en henvendelse til Finansdeputationen. Og her er man igen ved nerven i sagen. I Generalpostdirektionen var man indstillet på en portomoderation, men virkningen var svær at bedømme – om det nu umiddelbart kunne skønnes at betyde mindskede indtægter på 200.000 eller hele 220.000 rigsbankdaler? I realiteten dog nok mindre, idet man kunne påregne en forøgelse af korrespondancen, som det imidlertid var umuligt at indkalkulere.

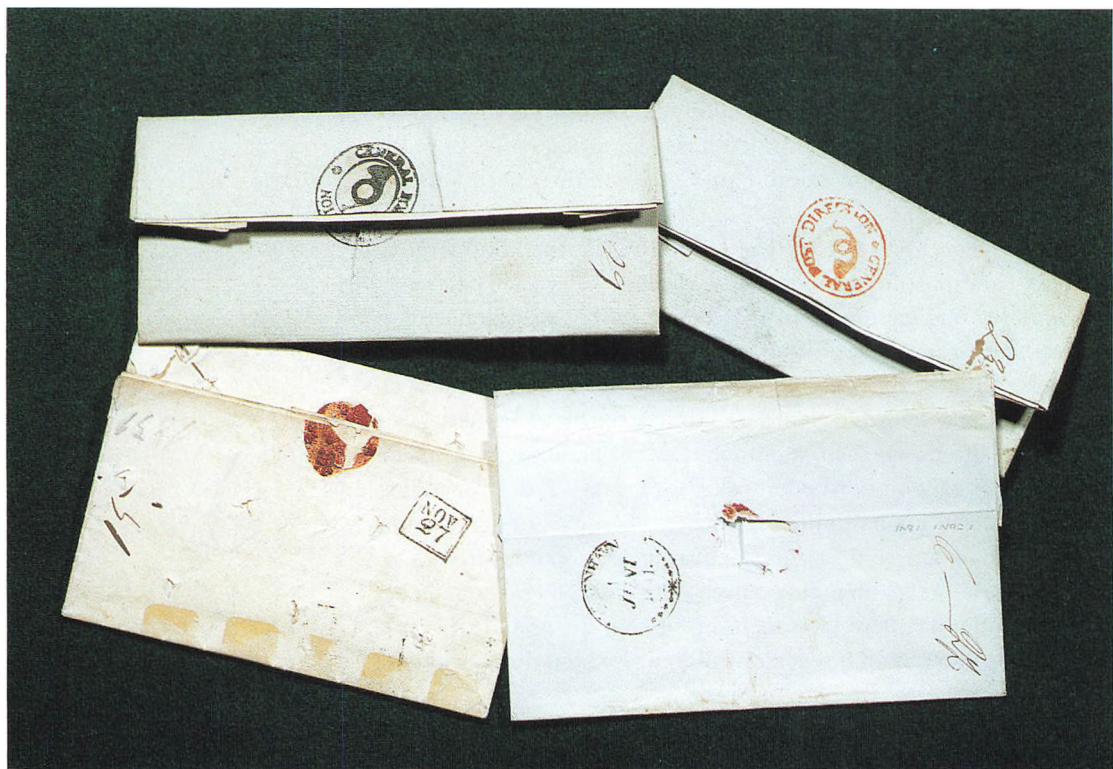
Det var, mens der blev tygget på sagen i Finansdeputationen, at den store portodiskussion fandt sted i de nørrejske stænder. Men impulsen til at fremtvinge resultater var ikke stærk nok. Generalpostdirektionen fik det svar, at forbedringerne ikke forekom så iøjnefaldende, at finanserne af den grund kunne give slip på en betydelig indtægt. I Postvæsenets ledelse tog man derfor fat på at opstille et nyt forslag, hvis konsekvenser mentes at blive et indtægstab på godt 155.000 rigsbankdaler. Det var man færdig med i februar 1848, og det drejede sig om et system med en inddeling af kongerige og hertugdømmer i seks takstområder. Indenfor hvert af disse foreslog man en enhedsporto. Der er ikke grund til at gå yderligere i enkeltheder med dette, for gennemført



blev forslaget ikke. Ganske vist reagerede Finansdeputationen mere positivt denne gang, men Generalpostdirektionen nåede lige præcis *ikke* igennem med den formelle godkendelse før martsdage-  
ne i 1848 og de efterfølgende voldsomme begivenheder, som satte  
en effektiv stopper for en reform, der kunne tænkes at mindske  
statens indkomster. Nærved og næsten. Først efter treårskrigen  
afslutning var vejen banet for postloven af 1851.

### Misbrug

Set med moderne øjne – og målt med værdien af rugbrød – fore-  
kommer portoen i første halvdel af 1800-tallet naturligvis høj.  
Som det er set, var den ivrigt korresponderende handelsmand i  
1840'erne heller ikke i tvivl. Det var dyrt med den porto. Man  
kunne så diskutere betimeligheden af beskatning eller ikke be-  
skatning, men ingen var tilsyneladende i tvivl om de mange om-  
gælder af Postvæsenets eneret specielt til brevforsendelser. De  
stænderdeputeredes udtalelser om lige netop dette aspekt synes



*Tjenestebreve 1818 og 1823, et privat brev fra København til Braunschweig 1831 og en kuvert sendt fra København til Randers 1841. Generalpostdirektionens røde og sorte seglstempel ses tillige med kartenumrene bag på de to øverste, som forskriftsmæssigt var mærket »K.T.«, kongelig tjeneste. Brevet til Randers er antagelig omkarteret i Kolding, derfor de to numre, og endelig er der eksempler på tidlige stempler, se også side 278-79.*

da også at pege på, at mange havde personlige erfaringer med, hvordan man for en billig betaling kunne få forsendelser bragt f.eks. fra hovedstaden og til Nørrejylland. For så vidt kan man fastslå som en kendsgerning, at portoen i alt fald var så høj, at det fristede til ulovligheder.

Først og fremmest var der fortsat de embedsmænd, som misbrugte deres portofrihed i tjenstlige anliggender.<sup>18</sup> Postmestrene var stadig beskæftiget med at kontrollere dem ved eventuelt at åbne brevene, mens afsender eller adressat så til. I 1821 gik man et skridt videre, da distriktslægerne i visse anliggender fik portofrihed. Nu skulle postmestrene ligefrem læse indholdet for at sikre, at reglerne var overholdt og for at kunne udstede en attest for, at alt var i orden. Den regel var gældende helt frem til 1842, da den blev ophævet, fordi den fandtes at være udtryk for en krænkende mistillid til de pågældende embedslæger.

Misbrug var ikke til at undgå trods krav om embedssegel på alle tjenestebreve, vedlagte attester etc. Forståelig var Generalpostdirektionens tilbageholdenhed med at indrømme portofrihed til flere. Men i 1837 fik Foreningen til Oprettelse af et Museum for

Thorvaldsens Arbejder dette attråede privilegium, for det var en national opgave, som havde kongens bevågenhed. Og nævnes bør det også, at det ikke kun var Grundtvig, som fik gratis postbesørgelse af sine korrekturark. I 1842 gjaldt det samme for Ingemanns samlede skrifter, og man kan således fastslå, at digteren i Sorø fik udbredt bl.a. sine historiske romaner ved et indirekte tilskud fra Generalpostkassen.

Den ulovlige brevgang med rejsende, fragtmænd, skippere og Postens egne postilloner var det tilsvarende svært at få has på. Mange blev opdaget og kom til at betale mulkt, postilloner blev sat på vand og brød, og postfolkene hentede hjælp i deres kontrolbestræbelser hos Toldvæsenet. Netop en tolders fangst fra 1832 viser noget om, hvordan den dyrebare eneret blev omgået.<sup>19</sup>

Toldbetjent Haagensen standsede karlen Thomas, som i København var gået ombord i dampskibet *Frederik VI*, der var indløbet fra Lübeck. Da han ville i land igen »berørte« tolderen hans trøjelomme og kunne mærke, at der *var* noget. Thomas fremdrog da et par løse breve, men Haagensen følte efter en ekstra gang og fornam, at der var flere i lommen. Frem kom de, og i alt ti breve blev straks afleveret til havnekontrolløren, som lod dem gå videre til Brevpostkontoret i Købmagergade.

Hvor havde tjenestekarlen Thomas disse breve fra? Jo, det forklarede dampskibets fører, Hr. Hesse beredvilligt. Det drejede sig om nogle brevforsendelser, der var blevet overladt ham i Travemünde, hvor der ikke var noget postkontor. Meningen var så, at Thomas skulle bringe dem på posthuset, for at modtagerne kunne afhente dem og betale portoen. Ufrankerede var de naturligvis alle.

Nu var Thomas ikke ansat hos hvem som helst, han arbejdede faktisk hos etatsråd, L.N. Hvidt, som var identisk med rederen for *Frederik VI*. Skibsfører Hesse henholdt sig til at have været i god tro. Men Thomas så det mindre godt ud for. Han tilkendegav ikke over for tolderen, hvad han havde på sig, så reelt var der tale om indsmugling af ulovligt befordrede breve, som ikke forskriftsmæssigt havde været placeret i postsækken. Der kan næppe være nogen tvivl om, at Thomas' hensigt var at gå rundt i byen til adressaterne, som utvivlsomt ville have belønnet denne udenoms-postale service med en andel af den sparede porto. Om L.N. Hvidt hidtil havde kendt noget til den trafik, er ikke godt at vide, men nu kunne han ikke undgå at erfare, at Thomas efter forordningen af 16. august 1775 fik en mulkt på to rigsdaler sølv.

Hvad der i denne sag nok virker mest tankevækkende er, at det var temmelig prominente personer, hvis breve dampskibsrederens tjenestekarl havde fået i trøjelommen. Nogle kom til at beta-

le, men ikke alle. Det drejede sig om forsendelser til frøknerne Pauli og Nicolai, pastor Eckermann, grev Yoldi, grosserer A.Th. Møller og til madam Wilder m.fl. Mest forbløffende er nok tjenestebrevet stilet til udenrigsminister Krabbe Carisius – forskriftsmæssigt betegnet Kgl. tjeneste og det hele. Det brev kom ikke til at koste modtageren én eneste skilling.

De mange breve i folks lommer skulle der nærmest kropsvisitation til at opdage, og det var det lidt svært at udsætte samtlige dampskibspassagerer for. Hverken toldere eller postfolk havde heller nogen tilskyndelse til at gå særligt nævenyttigt til værks. For der var ingen penge i det. Det var der derimod helt håndgribeligt i mange almindelige brevforsendelser i form af indlagte sedler, noget som absolut ikke var tilladt. Penge skulle gå med pakkeposten, ikke med brevposten, og folk, der forbrød sig mod denne regel, kunne ifølge en bestemmelse fra 1809 forvente at få beløbet konfiskeret. De ulovligt forsendte penge tilfaldt ubeskåret den, der opdagede og anmeldte forseelsen.<sup>20</sup>

Denne ordning fik mangen postembedsmand til at føle ekstra godt efter på de breve, der gik mellem hans hænder, og det blev nødvendigt at indskærpe, at det ikke uden videre var tilladt at lette seglet eller på anden måde linde på tillukningen. Var man i tvivl om indholdet, skulle brevet beregnes med et »T« for »tvivlsom«, og kunne da åbnes, mens adressaten overværede det.

Hvad enten det var uvidenhed, eller folk bare tog chancen, så var overtrædelserne på dette område også talrige. De uheldige fik travlt med at forklare sig for om muligt at undgå konfiskation. Således havde enkefru Siemsen i Frederiksberggade i København i 1816 fået anholdt et brev fra sin datter i Odense. Der havde været indlagt en 50-dalerseddel beregnet på, at moderen for datteren skulle indkøbe »noget til hende nødvendigt«. I sin henvendelse til Generalpostdirektoratet anførte enkefruen, at ingen af dem havde anet, at der var noget lovstridigt i den anvendte fremgangsmåde, og de havde sandelig ikke haft i sinde at forårsage Postvæsenet nogen skade. Datterens mand havde ikke været hjemme, da brevet gik af sted, og hendes uvidenhed burde dog ikke »falde hende som fruentimmer til tab«. Men ak, det nyttede intet. Fru Siemsen fik afslag og anholderen kunne disponere over de 50 rigsbankdaler.

Heldigere var året efter jomfru Lassen, som tjente hos borgmester Müller i Roskilde. Fra hendes familie var sendt hende et brev med en femdalerseddel, der ikke havde undgået postmester Sørensens opmærksomhed. Som et fattigt tyende bønfuldt Birgitte Lassen om ikke at skulle undgælde for sine slægtninges fejltagelse. I dette tilfælde forbarmede man sig. Blot jomfruen ville skaffe

Mar **R** 1847

# Time-Seddel

for den Kongelige 5te ugentlige Brevpost  
(tillige Personpost til Odense).

fra **Kjøbenhavn** til **Hamborg**, den *9<sup>de</sup> Dec.*

Anmærkninger.

## Kjøbenhavn.

Brevposten fra Hamborg er ankommen *9<sup>de</sup> Dec.*  
Posten til Hamborg afgif den *9<sup>de</sup> Dec.* kl. *11<sup>1/2</sup>* med *9* Pøser og 1 Passaf.

Antemt til Næstveds Kl. ; til Befordring 1 1/2 Time.  
Afgang fra Næstveds Kl. ; til Befordring 1 1/2 Time.

4 Mile. Til Befordringen 2 1/2 Time.

## Næstved.

Til Expeditionen 5 Min.

Ankom den *9<sup>de</sup> Dec.* kl. *11<sup>1/2</sup>* med *9* Pøser og 1 Passaf.  
Afgif den *9<sup>de</sup> Dec.* kl. *12<sup>1/4</sup>* med *8* Pøser og 1 Passaf.

Ankomst til Duxedtro Kl. ; til Befordr. 1 Time 11 Min.  
Afgang fra Duxedtro Kl. ; til Befordr. 1 Time 3 Min.

4 Mile. Til Befordringen 2 1/2 Time.

## Ringsted.

Til Expeditionen 5 Min.

Ankom den *10<sup>de</sup> Dec.* kl. *1<sup>1/2</sup>* med *8* Pøser og 1 Passaf.  
Afgif den *10<sup>de</sup> Dec.* kl. *2<sup>1/4</sup>* med *7* Pøser og 1 Passaf.

Cavalier ...

*H. K. ...*



borgmesterens attest på, at hun virkelig var fattig, så kunne postmesteren i Roskilde straks udlevere hende pengene. Styrken havde trods alt sine grænser.<sup>21</sup>

### *Aviser med Posten*

Generalpostkassens indtægter ved forsendelse af aviser var ganske ubetydelige sammenlignet med det, der kom ind på brevene. Men på samme måde, som brevportoens størrelse indgik i tidens politiske debat, kom avisforsendelsen til at udgøre et stridens æble. Egentlig havde det forhold, at der så at sige gik politik i distributionen af aviserne, ikke ret meget med Postvæsenet at gøre. På en vis måde kan man sige, at Posten blev en slags gidsel i en strid om noget, der vel ikke havde den store økonomiske betydning for postintraderne, men som til gengæld spillede en vældig rolle i de mange sammenstød mellem regeringen og oppositionelle kredse under den sene enevælde.

Til forhistorien hører karakteren af det særlige privilegium, der helt tilbage i 1748 var givet til bogtrykker Berling og hans efterkommere. Ikke alene indeholdt privilegiet en eneret til at bringe politiske nyheder, men tillige en ret til at blive sendt med brevposten. Fordelen ved dette sidste var åbenbar. Den ridende post gik hyppigere og hurtigere, unægtelig noget, der måtte være væsentligt for et nyhedsorgan. Siden fik upolitiske publikationer som »Handels- og Industri-Tidende« og »Kollegialtidende« også adgang til den hurtige brevpост, og i 1794 blev det fastslået, at en række stiftstidender havde ret til det samme indenfor deres respektive stifter. Ved samme lejlighed resolveredes, at alle andre aviser og tidsskrifter måtte benytte pakkeposten. Når Postvæsenet ikke umiddelbart med begejstring anbefalede alt transporteret med ridende – reelt nu mestendels kørende – post, havde det helt åbenbart kapacitetsmæssige årsager. Aviserne var ikke ret store på den tid, men alt for mange af dem ville alligevel gøre postsækkene for tunge. Til gengæld påtog Posten sig samtlige kategorier både bestilling, omdeling og opkrævning af abonnementspengene.<sup>22</sup>

Omkring 1800 havde dagspressen været i vældig vækst, selv om trykkefrihedsforordningen af 1799 rummede bestemmelser, der snart kom til at virke særdeles begrænsende på den interne politiske diskussion. Under Napoleonskrigene forstærkedes hensynet til udenlandske magter, og fra 1810 skulle der et privilegium til for overhovedet at måtte bringe udenrigspolitiske nyheder. Samtidig blev avisfremstillingen stærkt fordyret, afsætningen gik ned

*Dansk timeseddel til den femte ugentlige brevpост fra 1847, hvor det, der på første side benævnes »poser og paksæk«, på side tre skifter til »Beuteln und Packsack«.*

og blade gik ind. I 1813 var der tilbage syv hovedstadsaviser med postforsendelsesret og i provinsen ni, der på samme måde nød godt af modererede portosatser. Hidtil havde det været censurbestemmelserne og nyhedsprivilegiet, der af regeringen blev anvendt til pressestyring. Siden kom portobestemmelserne i brug i tilsvarende øjemed.

I 1821 blev den gamle bestemmelse om generel postforsendelsesret sat ud af kraft. Der blev ved denne lejlighed ansøgt for et ugeblad, men Frederik 6. gav ikke alene et uventet afslag, men bestemte med det samme, at det nu skulle være slut med moderat porto til andre aviser og blade end dem, der allerede havde sikret sig denne rettighed. I den følgende tid viste det sig dog muligt at komme igennem med ansøgninger, men det var så absolut afhængigt af pågældende publikations indhold og karakter. Det lykkedes for en række nystiftede amtsaviser, om hvilke Generalpostdirektionen i deres omtale understregede, at de måtte betragtes som uskadelige. Til gengæld var der afslag til andre, både på grund af kongelig uvilje, og fordi ansøgningen blev standset allerede i Generalpostdirektionen. Her følte man sig næppe foranlediget til unødigt at irritere majestæten.

Aviserne undgik i øvrigt heller ikke at blive et skatteobjekt. Fraregnet visse undtagelser var danske og udenlandske blade og tidsskrifter fra 1829 pålagt en afgift på seks rigsbankskilling af hver rigsbankdaler, som abonnement plus porto beløb sig til. Pengene skulle gå til den nyoprettede Polytekniske Lærestanstalt.

Til gengæld viste det sig at blive vanskeligere end nogensinde for nyttilkomne at komme til at bidrage til et sådant ædelt formål, for i 1834 skærpede Frederik 6. igen kursen med hensyn til postforsendelsesretten. Det var teologen Jacob Christian Lindberg, der med sine hidsige angreb i »Den nordiske Kirketidende« gav den irritable landsfader anledning til nok engang at fastslå, at der ikke måtte gives flere tilladelser til at forsende med Posten. J.C. Lindberg fik altså afslag og flere med ham. Men det bør nok understreges, at dette *ikke* udelukkede en udgiver fra forsendelse i kuvert eller pakke til enkeltabonnet eller kommissionær. Det var så blot til almindelig porto efter vægt. En avis som »Fædrelandet«, der naturligvis i kraft af sin regeringskritiske holdning heller ikke kunne opnå ret til modereret porto, blev alligevel spredt over det ganske land. Blot måtte udgiveren selv iværksætte opkrævning af penge hos modtagere og mellemmand, og det var ulige besværligere, end når Posten ordnede det hele.

Det kan tilføjes, at udenlandske blade fortsat frit kunne forsendes ved Postens foranledning – inklusive opkrævning af abonnement – for så vidt de ikke ligefrem blev forbudt. Dette sidste skete

i 1834 for det norske »Morgenbladet«, som ikke mere måtte ud-bredes i Danmark, bl.a. fordi det havde indeholdt fornærmelige udtryk om medlemmerne af kongehuset. To år senere var begrundelsen noget nær den samme, da et lignende forbud ramte det ligeledes norske »Den Constitutionelle«, og i 1838 gik det midlertidigt ud over »Hamburger Neue Zeitung«.

### *Stænderne og den modererede avisporto*

Det siger sig selv, at en sådan praksis med billig brevpostforsendelsesret til ganske få, med modererede pakkeposttakster til nogle flere, mens yderligere en gruppe ikke fik nogen som helst begunstigeelse – denne tingenes tilstand måtte uundgåeligt tiltrække sig stændernes opmærksomhed. I dette tilfælde foregik det i Østifternes Stænderforsamling i Roskilde, hvor proprietær Tutein i 1838 fremlagde et forslag om en petition, der gik ud på, at alle inden- og udenlandske tidender og journaler i fremtiden måtte forsendes med brev- og pakkeposten på samme vilkår som de hidtil specielt privilegerede blade.<sup>23</sup>

Tutein begrundede sit forslag med nogle almene betragtninger om Postvæsenet, hvis afbenyttelse i alle andre henseender stod frit for enhver. Blot på dette ene felt, forsendelsen af tidender og journaler, gjaldt den almindelige uhindrede adgang til at gøre brug af Posten ikke. Når denne institution var udstyret med en eneret, så kunne det ikke være meningen, at der krævedes en særlig bevilling til en speciel benyttelse. Posten skulle dog tjene det almene vel. Og i øvrigt var det skadeligt for de særligt privilegerede aviser, hvis kvalitet ikke blev bedre af, at de på denne måde var skærmet mod konkurrence, mens omvendt de upriviligerede havde svært ved at klare sig økonomisk. Endelig mente Tutein, at hvis man virkelig på helt uberettiget vis ville lade Postindretningen fungere som en erstatning for egentlig censur, så virkede det slet ikke efter hensigten. I samme grad, man forfulgte de indenlandske journaler på grund af deres lovlige, men for regeringen ubekvemme indhold, i samme grad ville de blive tillagt en betydning, som de ellers ikke ville have fået.

Den kongelige kommissarius, ingen ringere end tidens mest fremtrædende jurist, Anders Sandøe Ørsted, var næppe særlig velbevandret i postforhold, og han indskrænkede sig til at anføre, at den nye pakkeposttakst – den, der var trådt i kraft året før – dog vist havde givet betydelige portolettelse for trykte skrifter i almindelighed og blade og journaler i særdeleshed. Dette var utvivlsomt korrekt. Mindre heldig forekommer Ørsteds påstand

om, at beslutningen i 1834 om et stop for yderligere tildeling af portomoderation skulle have haft som årsag, at der var kommet alt for mange blade og journaler til. Og svar på tiltale fik den kongelige kommissarius, da han fremsførte, at Postvæsenet næppe kunne være tjent med, at alle blade fik de mest favorable vilkår. Juristen Algreen-Ussing forklarede forsamlingen, at det ikke mindst for udenlandske avisers vedkommende ville være til gevinst for Posten, om alle kunne fremsendes med den hurtige og billige befordring. Både Postvæsenet som sådan og – ikke mindst – dets embedsmænd havde dog en ikke ringe indtægt af sådanne blade. Man kunne blot som et eksempel nævne »Hamburger Neue Zeitung« – den avis, der for nylig en tid havde været forbudt. I Hamborg kostede den ni til ti rigsdaler, mens den leveret til en dansk abonnent stod denne i 17 til 18 rigsbankdaler om året. Differencen kom helt overvejende Postvæsenet til gode – på den ene eller anden måde. Noget lignende var forholdet med de indenlandske tidender, hævdede Algreen-Ussing.

Dette sidste blev bekræftet af kancelliråd Hempel, selv udgiver af den fynske stiftstidende, der leveredes med brevpost til abonnenter rundt om på øen. Hempel solgte i Odense avisen for fire rigsbankdaler, men fik kun tre pr. årgang af Postvæsenet. Fraset afgiften til Polyteknisk Lærestalt var prisen sendt med Posten til fynboer udenfor Odense imidlertid fem til seks rigsbankdaler, og forskellen fordeltes mellem de distribuerende postmestre og Generalpostkassen.

Mest opsigt vakte det nok, da det under stændernes forhandlinger afsløredes, at en meget lidt kendt konvention mellem England og Danmark havde fået særdeles forbløffende virkninger. Det var den aftale fra 1836, som langt om længe havde muliggjort en direkte udveksling mellem de to lande via Altona.<sup>24</sup> I England forsendtes alle blade portofrit, for så vidt de allerede var pålagt en stempelafgift på én penny pr. eksemplar. Fra engelsk side havde man ønsket at udstrække denne enkle forsendelsesmåde også til abonnenter i Danmark og tilbød tilsvarende rettigheder i England for danske avisudgivere. Det var man gået ind på, og resultatet var altså, at en englænder bosiddende i Danmark ikke kom til at betale mere for sin »Times« eller »Morning Chronicle«, end hvis han havde opholdt sig i sit hjemland. Men omvendt løb der altså ikke porto på for den dansker, der på den anden side af Nordsøen ønskede at få tilsendt »Fædrelandet«. Og det var dog en avis, der i Danmark ikke engang var berettiget til at forsendes til modereret pakkeporto. Det var altså under alle omstændigheder billigere at holde en københavneravis i England end det var i Roskilde!



Når man i stænderforsamlingen overhovedet havde fået nys om dette arrangement, skyldtes det, at konventionens indhold var blevet kundgjort i England. Noget lignende var ikke sket i Danmark, men nu fik man fat i Generalpostdirektionens interne cirkulære til postmestrene og en supplerende redegørelse om samme emne. Og det var altsammen rigtigt nok. For man havde ikke fra dansk side anset det for særligt risikabelt at indrømme portofrihed for engelske aviser. Deres abonnementspris var relativt høj, antallet af danske holdere derfor ringe, og megen portointdægt ville man således ikke miste ved at gå ind på denne gensidighed. Men ligefrem at offentliggøre den dansk-engelske ordning havde man alligevel ikke følt sig foranlediget til.

I Østifternes Stænderforsamling nåede man med overvældende majoritet frem til at vedtage en petition, hvori det første punkt var ønsket om lige adgang til postforsendelse for alle danske og udenlandske journaler og tidender, alene med undtagelse af dem, der regulært var forbudt. Forsendelsen burde overalt ske med brevposten, hvad enten det var den egentlige brevbesørgelse i gammeldags forstand, eller som det nu kunne foregå med diligencer, dagvogne eller dampskibe. Under diskussionen i stænderne var det tydeligt fremgået, at man her var ganske på det rene med, hvordan de gamle skel mellem de forskellige »postformer« var under nedbrydning, og at breve i virkeligheden nu kunne sendes ad mange forskellige, hurtige kanaler. Stænderforsamlingens præsident, professor Schouw, demonstrerede under diskussionen dette ved en meget rammende sammenligning. At henvise visse dagblade til den langsomme pakkepost var dog lige så besynderligt som kun at tillade diligencebefordring for visse klasser af personer.

Stænderne i Roskilde vedtog yderligere en række henstillinger om avisforsendelsen, herunder naturligvis også, at afgiften til Polyteknisk Lærestalt måtte blive afskaffet, og herefter var det så op til regeringen at reagere.

Først skulle Generalpostdirektionen høres, og det gik der nogen tid med. Her var man først færdige i februar 1840, et par måneder efter tronskiftet. På en række punkter stillede direktionen sig imødekommende, og den nye konge, Christian 8, fulgte trop ved den endelige afgørelse. Blot ikke, hvad angik det helt centrale, adgangen til modereret porto for *alle* tidender og tidsskrifter, som ikke var ramt af forbud. Tværtimod. Af hensyn til »den nuværende retning i en del af den periodiske presse«, ville kongen også i fremtiden forbeholde sig retten til i hvert enkelt tilfælde at godkende nye bevillinger. Endvidere var det besluttet, at postforsendelsesretten midlertidigt skulle fortabes, hvis der blev indledt

retslige skridt mod en enkelt artikel i en publikation, og kun efter en frifindelse ved domstolene kunne den generhverves. Endelig skulle der fornyet ansøgning til i de tilfælde, hvor en forsendelsesret kun var givet »indtil videre«. Blandt andet oppositionsavisen »Kjøbenhavnsposten« mistede af den grund sin bevilling.

Det stod hermed klart, at den sidste enevældige konge ikke var til sinds at afgive sin mulighed for at benytte portosatser til henholdsvis »belønning« og »straf« over for den presse, hvis store betydning for opinionsdannelsen han dermed indirekte anerkendte.<sup>25</sup>

Den videre diskussion har mere med den politiske end med Postvæsenets historie af gøre. Tutein optrådte igen i Roskilde Stænder i 1840 med et forslag, der kun altfor meget lignede det to år tidligere. Man forfægtede princippet om lighed for loven og argumenterede imod, at forsendelsesretten således skulle være en nådessaag. Postvæsenet burde ikke – fremhævedes det – benyttes i »politisk eller politi-øjemed«. Heroverfor anførte den kongelige kommissarius – stadig A.S. Ørsted – at der var tale om en *særlig* lettelse, at almindelig forsendelse stadig stod åben for alle, og at lovgiveren ikke havde villet give »blade af en åbenbar agitatorisk karakter, som ved opdigtelser og forvanskninger søge at sætte regeringen i et forhadet lys, og udbrede misnøje med dens foranstaltninger, en forøget tumleplads, ved at gøre deres afsætning lettere« – en sætning, der i særlig grad vakte fortrydelse i stænderforsamlingen. Det hele endte med en enstemmigt vedtaget petition med et gentaget ønske om generel forsendelsesret til laveste porto. Og senere på året sluttede de Nørrejske Stænder op om dette med en petition af lignende indhold – også den enstemmigt vedtaget.

Herefter fulgte regeringsovervejelser, som ikke var upåvirkede af den enstemmighed, der således var demonstreret i begge de to kongerigske stænderforsamlinger. I 1842 blev selve den almindelige forsendelsesret for de danske aviser faktisk fastslået, men rigtignok med den begrænsning, at kun de, der hidtil ved Postvæsenets hjælp havde fået klaret den lokale distribution og inddrivelsen af abonnementspengene, beholdt denne rettighed. Alle nytilkomne måtte selv ordne sig med betroede folk til uddeling og opkrævning. Det har de så måttet organisere. Den sidstnævnte gruppe skulle betale 1/6 af abonnementsprisen i porto, mens Postvæsenets ældre kunder kom af med 1/4 i porto og gebyr for den langt mere udstrakte service. Således forblev det enevældens tid ud, også med hensyn til afgiften til Polyteknisk Lærestanstalt, som stadig skulle lægges oveni. For stænderne kunne det efter behag opfattes som noget i retning af en halv sejr, men heller ikke

mere. Og for udenlandske aviser gjaldt det fortsat, at der i hvert enkelt tilfælde – fraregnet de engelske – skulle en bevilling til Forsendelsesretten kunne stadig for deres vedkommende fortabes, og det kom igen i 1846 til at ramme »Hamburger Neue Zeitung«. Det var nu – karakteristisk for tiden – på grund af dette blads holdning til de nationale rørelser i hertugdømmerne.

De sidste år under enevælden så ikke så få reformer, også af betydning for Postvæsenet. Tidligere er nævnt Christian 8.'s kasseforordning af 1840, som på afgørende vis forbedrede tilsynet med de enkelte postmestres omgang med offentlige midler. I de følgende år fulgte trinvis den ikke mindre væsentlige lønreform, som gjorde en fast indtægt til en selvfølge – stærkt anbefalet af Stænderne, som gerne så postembedsmændene gjort uafhængige af andre indtægtskilder, der var Posten uvedkommende. Der var tilsvarende lagt op til en portoreform. Men hvad enhedsporto angik, veg man på dette tidspunkt endnu tilbage for så stort og dristigt et spring, og en mindre reform forsinkedes dels af indre uenighed i Postvæsenets ledelse, dels af det uundgåelige hensyn til finanserne. Man kunne ikke bare se bort fra de vante postintrader. Her var argumentationen altså betinget af noget, der opfattedes som en økonomisk nødvendighed. Endelig gjaldt det for avisporto og betingelserne for en ensartethed på dette område, at politiske hensyn var altafgørende. Der var her helt tydeligt tale om en skanse i forholdet til oppositionspressen, en skanse, som regeringen med kongen i spidsen ikke *helt* ville opgive. Det må have været opfattet som en politisk nødvendighed.



# Postintraderne og pensionsvæsenet

## *Det klækkelige overskud*

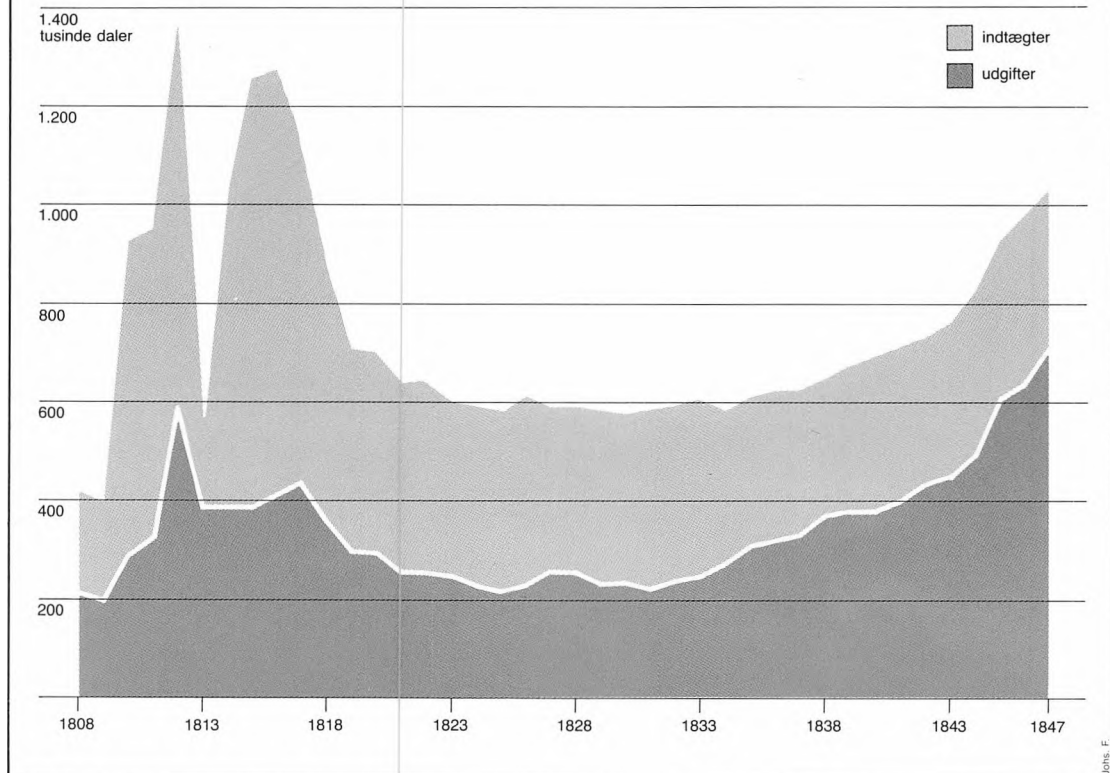
Grafisk fremstillet ser nøgletallene fra Postvæsenets regnskaber besnærende overskuelige ud for tiden fra 1808 til 1847. Voldsomme svingninger under Napoleonskrigene, et fald i 1820'erne efterfulgt af fremgang i det følgende årti, og så til sidst markante stigninger for både indtægter og udgifter. Altsammen er det for så vidt rigtigt nok, men går man lidt bag om tallene, bliver det mere indviklet end som så.<sup>26</sup>

For det første er sammenligninger årene igennem vanskeliggjort ved, at der i denne periode var tale om ikke færre end tre forskellige værdimål. Fra 1808 til og med 1812 er regnskabet opgjort i rigsdaler dansk kurant uden hensyn til kursværdien. De flotte indtægtstal for f.eks. år 1810 kan derfor slet ikke tages for pålydende, selv om Frederik 6., da han så dét års regnskab, tilkendegav sin »allerhøjeste tilfredshed«. I virkeligheden var en del gode penge blevet omregnet til dårlige, for i hertugdømmerne modtog Posten – trods den tidligere nævnte portospekulation – naturligvis fortsat indbetalinger i slesvig- holstensk specie, der var ulige mere værd. I regnskaberne optrådte der i disse år simpelthen en konto for den difference, man indvandt ved at omregne til danske kurantdaler, den såkaldte *agio*.

Styrtdykket i 1813 hænger naturligvis sammen med pengereformen og indførelsen af den nye rigsbankdaler. Men heller ikke i årene frem til og med 1818 er tallene år for år umiddelbart sammenlignelige. Regnskaberne såvel som taksterne i kongeriget blev opgjort i rigsbankdaler navneværdi, altså efter pålydende. Men rigsbankdaleren var ikke tvunget betalingsmiddel i hertugdømmerne, så her modtog man fortsat portobetaling i en bedre valuta, og til og med 1818 opereredes da fortsat med en *agiokonto* i Postens regnskab.

Fra år 1819 er man derimod på mere sikker grund, eftersom al portobetaling herefter skete til sølvværdien. Mødte man op med sedler, blev der regnet om efter kvartalskursen. For årene frem til 1847 er værdimålet således ganske anderledes stabilt, og de udsving, som ses fra år til år, skulle derfor afspejle reelle ændringer.

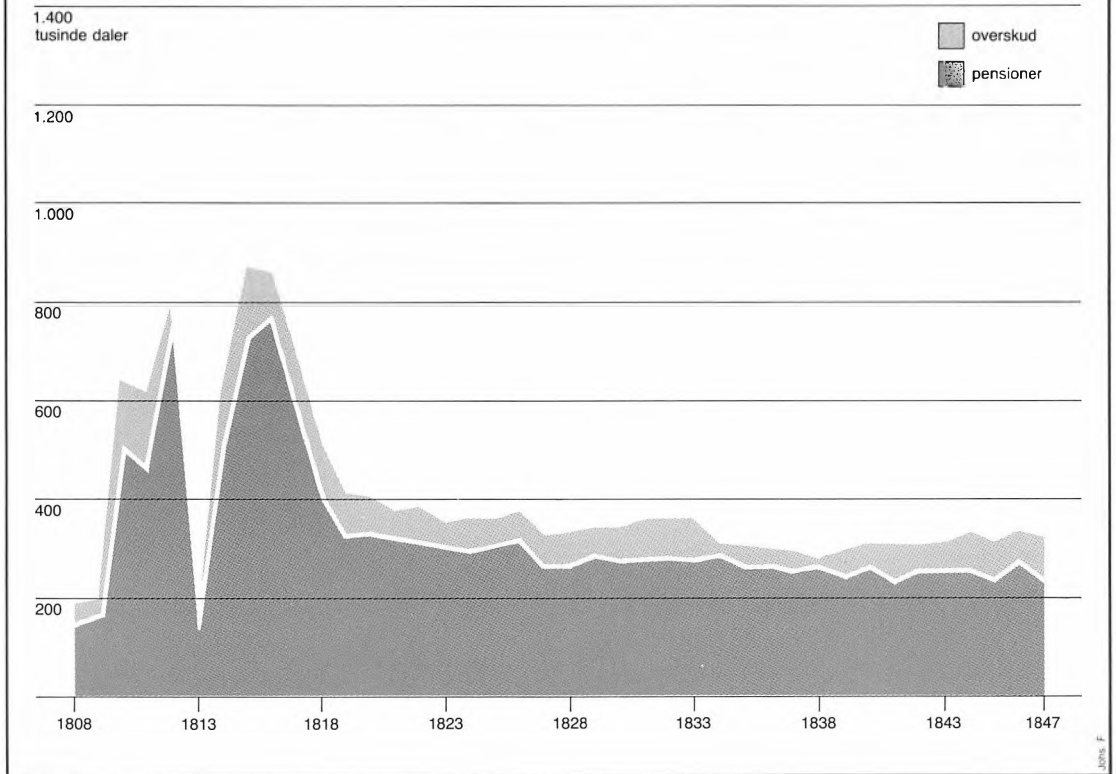
## Postvæsenets indtægter og udgifter 1808-1847



Stagnationen i 1820'erne og fremgangen i 1830'erne og ikke mindst i det følgende årti skulle af den grund være reel nok.

Og dog. Endnu et par forhold skal tages i betragtning. Indtægten dalede påfaldende fra 1833 til 1834 på en tid, da tendensen til stigende tal ellers var fremherskende. Forklaringen er regnskabs-teknisk. Til og med 1833 indgår tal for porto til udlandet både som en indtægt, fordi folk betalte den her i landet, og som en udgift, eftersom pengene siden gik videre til andre staters postvæ-sener. Desværre skete dette sidste på en sådan måde, at man ikke af regnskaberne kan se, hvor meget det drejede sig om. Fra og med 1834 er disse udlandsportobetalinge trukket ud af det danske regnskab, og det viser sig som en mindsket indtægt – og betød naturligvis et tilsvarende mindre beløb på udgiftssiden. Fra et lidt misvisende bruttoregnskabsprincip bevægede man sig hen imod

## Postvæsenets overskud og udbetalte pensioner 1808-1847



en mere rimelig nettoopstilling, eftersom disse beløb egentlig ikke vedrørte noget, der blev ydet af det danske Postvæsen.

Men ikke nok med det. Lønudgifterne steg over to omgange i de sidste år i perioden, først i 1841 og siden i 1845, hvilket viser sig grafisk som to pæne hop. Det var, da de københavnske og fire år senere tillige resten af landets postembedsmænd kom på fast løn. Ved samme lejlighed inddrog man til glæde for Postkassen alle de gebyrer og bærepenge, som hidtil uden om regnskabet var gået direkte eller indirekte i postfolkernes lommer. Disse sportler optræder naturligvis også på indtægtssiden, hvor de ikke tidligere havde været at finde – stigningen fremtræder altså større, end den ellers ville have gjort. Men i øvrigt må det siges, at det i dette tilfælde var en noget mindre heldig nettoopgørelse, der nu blev erstattet af en mere fyldestgørende, eftersom disse gebyrer og

bærepenge samt lønudgifter jo i allerhøjeste grad hørte hjemme i et regnskab, hvis dette bedst muligt skulle afspejle Postvæsenets virksomhed.

I forbifarten bør det nok understreges, at nøgletallene bag grafterne også på anden vis er udtryk for anvendelsen af et nettoprincip. De er nemlig ofte slutresultatet efter en række mellemregninger. For der blev i virkeligheden hvert eneste år opstillet flere regnskaber i Generalpostdirektoratet, ét for brevposten, ét for pakkeposten og siden også ét for de nye personposter. Denne forretningsgang var naturligvis historisk betinget og kunne siges at være meningsfuld, så længe driften af de forskellige grene af virksomheden i praksis også foregik adskilt. Man kunne så glæde sig over gode pakkeportointægter i visse år under Napoleonskrigene og siden ærgre sig over underskud i de følgende magre år. Blot ikke altid med rette. For denne regnskabsmæssige adskillelse blev mere og mere meningsløs, efterhånden som tiden gik. Breve sendtes *også* med pakkepost og med personpostens diligencer – foruden med dagvogne og dampskibe – men portointægten blev i alle tilfælde opført på brevpostregnskabet. Ikke sært, at det altid var her, at det store, sikre overskud var at finde. Pakke- og personpostregnskaberne, derimod, udviste til gengæld af og til underskud, som kan siges at have været misvisende store, eftersom *disse* grenes bidrag til driften ikke blev dem fuldt ud godskrevet i *deres* regnskaber. Men så dækkede man i øvrigt sådanne underskud ind ved at overføre beløb fra brevpostens overskud – en regnskabsmæssig praksis, der efterhånden må have forekommet mere og mere absurd.

Mens Postvæsenets indtægter under ét i lighed med transportomkostninger og lønninger fra tiden omkring 1830 var kendetegnet ved en stigende tendens, var dette slet ikke tilfældet med de – store – beløb, som i samme periode blev afgivet til pensionsformål. Eftersom værdien af disse betalinger målt i rigsbankdaler sølv stort set var konstant – vel snarest med en svagt faldende tendens – blev der altså hvert år overført nogenlunde det samme til det formål, der *også* havde været bestemmende for Postvæsenets drift lige siden 1712.

I det omfang, man kan betragte pensionsbetalingerne som udtryk for det overskud, der blev afleveret – fløden, der skummedes af Postens virksomhed – kunne man hævde, at der altså var tale om en forretning, som med tiden gav mindre udbytte i forhold til omsætningen. Men når de stigende indtægter blev fulgt af stigende udgifter både til løn og drift, hang det også sammen med det øgede aktivitetsniveau. Eller sagt på en anden måde. Overskudet fik ikke lov til at blive større, for en del af udgiften var i

virkeligheden udtryk for investeringer i materiel etc. Den slags blev i vidt omfang betalt over driften og lader sig derfor ikke aflæse regnskabsmæssigt. At der i de sidste år under enevælden i alt fald i stigende grad blev gjort brug af Posten, kan ganske enkelt aflæses af nøgletal for aktiviteten.

*Tabel 11: Poststatistik 1835-45*

	Breve	Pakker sendt efter vægt	Rejsende med pakke- og personpost
1835	2.513.303 stk.	982.118 pund	12.669 personer
1840	3.012.730 stk.	1.652.628 pund	23.446 personer
1845	3.612.491 stk.	2.019.677 pund	60.143 personer

Mere end 40 procent flere breve, godt og vel en fordobling af de ordinære pakker og næsten en femdobling af personer transporteret – det er en ganske drabelig udvikling over disse ti år. Det har ikke kunnet lade sig gøre uden nyanskaffelser, og man forstår godt, at der selv i de kritiske stænderforsamlinger lød anerkennende bemærkninger om de seneste års forbedringer i Posten.

### *Særlige formål, fonde og pensionsadministration*

Fra det foregående århundrede, helt tilbage fra Holmskjolds tid, havde Postvæsenet arvet en forpligtelse overfor porcelænet. Dette fortrinlige eksempel på cigarkasseøkonomi betød en årlig betaling af 8.000 rigsdaler til Den kongelige Porcelainsfabrik. Pengene blev hentet fra pakkepostens indtægter og bogførtes som en driftsudgift uanset årets økonomiske resultat i øvrigt. Regnskabsmæssigt betød en fuldstændig balance mellem indtægter og udgifter i pakkeposten derfor, at der reelt havde været et overskud på ikke alene disse 8.000 rigsdaler, men tillige yderligere 3.600 rigsdaler til Fødselsstiftelsen og 1.200 til Botanisk Have, penge man også hvert år skulle af med. Gav den agende post mindre end 12.800 rigsdaler til disposition, blev det manglende som nævnt hentet hos brevposten, som således måtte træde til for at støtte kaffekopperne, de nyfødte og de eksotiske planter. Når pakkeposten siden kunne opvise bedre resultater, blev brevpostens udlæg tilbagebetalt. Alt dette, for at man på papiret – i regnskaberne – kunne overholde bestemmelsen helt tilbage fra 1786 om, at brevpostens overskud alene måtte anvendes til pensioner.

Efter 1809 overtog finansskassen den økonomiske støtte til porcelænsfabrikken, men både Botanisk Have og Fødselsstiftelsen modtog fortsat deres årlige tilskud helt frem til og med 1840. Som et led i Christian 8.s reformarbejde gik forpligtelserne da også på disse felter over til finanserne.

Fra 1804 havde man af vognmændene opkrævet afgift til Befordringsvæsenets Fond. Pengene skulle anvendes til tilskud og lån til gæstgiverier, postgårde, færgelaug og vognmænd. Og det blev de. Men mens en del midler således var ude at arbejde, flød de løbende indtægter alligevel så rigeligt, at Befordringsfonden samlede sig en smuk lille kapital. Fra 1814 bestemtes, at overskuddet skulle videregives til Postpensionskassen, og det blev årligt til et beløb på fem til seks tusinde rigsbankdaler. Renterne var derimod reserveret til befordringsvæsenets forbedring, men de blev ikke altid brugt, så kapitalen voksede fra 181.000 rigsbankdaler i 1814 til lige knap en kvart million i 1830.

Også denne fond blev i 1840 omorganiseret og nu sat helt på egne ben. De årlige afgiftsbeløb såvel som renteindtægterne anvendtes fortsat til befordringsformål, såsom vedligeholdelse af gæstgiverier, ombygning af Postgården på Købmagergade og til anskaffelse af dampskib til Lillebælt. I 1847 var kapitalen fortsat den samme, næsten nøjagtig en kvart million. Atter finder man således et vidnesbyrd om stigende investeringer i de sidste årtier af perioden.

Ekspeditions- og udleveringsgebyrerne, der siden den »midlertidige« indførelse i 1812 var blevet indbetalt til Gebyrfonden, skulle som bekendt anvendes til hjælp for betrængte postfolk i de økonomisk hårde tider. Det skete også, selv om ikke alle pengene uddeltes, der blev noget til overs. Også dette lille fond blev taget under behandling i 1841. I alt 18.200 rigsdaler kunne overføres til brevposten, hvis regnskab også i fremtiden nød godt af disse indtægter. Den opløste gebyrfonds midler blev nogle år senere sat i fast ejendom i form af udvidelser i Købmagergade.

Størst af alle var naturligvis Postpensionskassen, som i 1808 rådede over et fond på ikke mindre end 940.000 rigsdaler. På sin vis kan man sige, at historien gentog sig, for samtlige disse midler bestod af kongelige obligationer. Det betød ganske enkelt, at staten havde lånt pengene. Der blev overført betragtelige nominelle beløb – stadig i obligationer, hvis kursværdi på grund af inflationen næppe har været stor – til en fond til understøttelse af trængende dannebrogsmænd og i 1814 til Frederiks Hospital – i sidstnævnte tilfælde som en art erstatning for de indtægter, denne institution hidtil havde haft af de norske postintrader.

Siden fortsatte man trøstigt med at kanalisere en del af Postens overskud over i denne fond, som i 1830 nærmede sig de fire millioner. Ti år senere rummede den fire en kvart million rigsbankdaler. Det gav renter til pensionsformål, men også på dette område blev der reformeret i begyndelsen af Christian 8.s regeringstid. I 1841 overtog finanserne hele obligationsbeholdningen, og den blev til dels anvendt til at nedskrive statsgælden. Til gengæld påtog Statskassen sig i fremtiden at skyde de beløb til, som manglede, hvis Postkassen ikke kunne præstere et overskud stort nok til at betale alle de pensioner, den var forpligtet til – det havde i virkeligheden i forvejen en tid lang været nødvendigt.

Pensionerne var i perioden indtil 1816 blevet bestyret af Postkasserpensionsdirektionen, hvori sad repræsentanter for de forskellige dele af centraladministrationen, hvis veltjente medarbejdere, disses enker og eventuelle børn jo var de potentielle nydere af Postkassens overskud.

I 1816 blev pensionsvæsenet reorganiseret, og forretningerne overtaget af Den almindelige Pensionskasse, som blev udstyret med en lille direktion på kun seks mand.<sup>27</sup> Der var helt tydeligt tale om en rationalisering i forhold til forgængeren, hvor der havde været et par stykker mere. Trods det nye navn, var forbindelsen til Postvæsenet faktisk blevet relativt stærkere ved denne lejlighed, eftersom to af de seks pladser i næsten hele den nye direktions levetid var besat med postdirektører. C.W. Lange sad i pensionsdirektionen fra 1816 til 1839, og David Monrad var også medlem fra oprettelsen og forblev det helt til ophævelsen i 1842. Lange og Monrad havde altså løbende indseende med, hvad Postvæsenets overskud skulle bruges til, og det medansvar, de på denne vis havde for pensionisternes ve og vel, har næppe været uden betydning for den forsigtighed i de økonomiske dispositioner, som var så karakteristisk for Postens ledelse i Frederik 6.s regeringstid.

Et kig i regnskaberne fra 1839 for Den almindelige Pensionskassedirektion bekræfter, at der var betydelige renteindtægter fra den store pensionsfond, hvortil kom overførsler fra Finanskassen, som må fortolkes som tilskud. Postpengene, der i regnskabet kaldes »af danske Generalpostkasses Overskud«, udgjorde en kvart million og dermed kun en god fjerdedel af den lille million, kassen på denne tid havde i årlige, løbende indtægter.<sup>28</sup>

Ser man nærmere på de lange rækker navne på pensionsnydere fra Frederiks 6.s sidste regeringsår, er det først og fremmest embedsmændenes efterladte, der regnes op, en god illustration af, at langt de fleste sad deres tid ud – det var dengang oftest døden, der

skilte en mand fra hans embede. Tilbage var enker og uforsørgede børn, først og fremmest ugifte døtre, som man ikke i datiden forventede var i stand til at klare sig selv. Brutalt sagt, kunne et kuld grimme præstedøtre blive en dyr historie for det offentlige pensionsvæsen.

Pensionslisterne er opgjort grupperet efter den del af centraladministrationen, hvorunder de pågældende embedsmænd havde sorteret. Rådmand Lundts såvel som herredfoged Linnets enke modtog 130 rigsbankdaler, mens kapellan Bjerrings enke måtte nøjes med 20 og Doctor Mackeprangs fik 70. De stod alle opført under Danske Kancelli. Under Det slesvig-holsten-lauenborgske Kancelli finder man pastor Krebs's sindssvage datter med 72 rigsbankdaler, mens slotspræst Eckhoffs enke stod til 96. Fra Rentekammeret ses lidt mere ydmyge eksistenser såsom grøfteplantør Staaens enke med 16 rigsbankdaler, staldkarl Nielsens enke med 12, mens kammertjener Westes søn kunne glæde sig over 72 rigsbankdaler – han har utvivlsomt været under uddannelse. Undertoldbetjent Ramløses enke fik 25 rigsdaler, og hierarkiet indenfor Generaltoldkammerets ressort giver sig tydeligt til kende i det faktum, at tolder Krogs datter til gengæld fik 70. Endnu bedre stillet var efterladte efter personer med høj charge i hær og flåde, hvor major Armfeldts datter er opført med 128 rigsbankdaler og kontreadmiral Ahrenfeldts datter med 120. Og endelig var der naturligvis også penge til Postens egne. Postbud Lindorffs enke fik 36 rigsbankdaler, mens postmester Albecks fik 80. Også her var der tydelig forskel på folks sociale status.

Fra februar 1842 sluttede postembedsmændenes medvirken ved den centrale pensionsadministration. Den almindelige Pensionsdirektion ophævedes, og et helt kontor med tilhørende sagsområde flyttedes over under Finansdeputationen. Den århundredgamle forbindelse mellem post og pension blev afgørende løst på topplanet, men det var naturligvis stadig således, at folk hentede deres pension på det lokale postkontor, mens Postvæsenet fortsat hvert år afleverede et overskud i form af den velkendte kvarte million til finanserne. Hermed får man også forklaringen på, at de følgende års resultatløse portoreformdiskussion nødvendigvis måtte foregå blandt andet ved forhandlinger mellem Generalpostdirektionen og netop Finansdeputationen. Den centrale ledelse af finanserne – styrket ved Christian 8.s reformer i begyndelsen af 1840'erne – kunne ikke uden videre give afskald på større dele af de vante postintrader, for nu var det *her*, ansvaret for de mange pensionister var placeret.





No. 53 Timeseddel fra Viborg Mar 1824

Bogmand Ch. Clausen bemandret

Den kgl. Hof- og Hæder- og / Hæder- til Skive 4. Mile, hvorfor er betalt Fragt i Rbp. 3. Daler 36. S.

Besitt den 10<sup>de</sup> Maars. Aftenen til at møde den 11<sup>de</sup> Dags Afgaet den 12<sup>de</sup> Dilla Ankommen den 18<sup>de</sup> Maars. Kierich

Enbore betalt: Stifjellebøenge . . . 12. S. Rytterenge . . . . . 4. S. Bort og Brobøenge . . . 1. S. Er . . . . . 1. S.

NB. De Rejsende anmodes herpaa at anmærke til hvad Kløffester den bestilte Vogn er mødt og naar den igjen er afgaet, samt, efter Forordningen af 27 Januar 1804, at underskrive denne Seddel, og naar de have Marsag til Klage, ansøge det, samt i fornøden Fald Fristelig eller mundtlig andrage Sagen for Opsynsmanden.

Die Reisenden werden ersucht, auf diesem Stundenzettel zu bemerken, wenn das verlangte Fuhrwerk sich eingefunden hat und abgegangen ist, der Verordnung vom 27 Jan. 1804 gemäß, diesen Stundenzettel zu unterschreiben, wenn Klagen zu Klagen Statt finden sollte, solches anzuführen, und erforderlichen Falls die Sache schriftlich oder mündlich dem Aufseher des Beförderungswesens anzuzeigen.

M. M. Les Voyageurs sont priés, de vouloir noter sur ce billet à quel moment la voiture demandée est arrivée et celui de son départ, et conformément à l'Ordonnance du 27 Janvier 1804, de signer ce même billet; d'y motiver les sujets de mécontentement qu'ils pourroient avoir; ou, s'ils le jugent nécessaire, de l'adresser verbalement ou par écrit à l'Inspecteur des postes du lieu, qui recevra leurs plaintes.

Dreifpøengene til Postitionen betales med 13 Rigsbankfløiling Sølv pr. Mil.

*Postitionen betales med 13 Rigsbankfløiling Sølv pr. Mil.*

### Et ændret syn på Posten

Denne timeseddel er i virkeligheden dokumentation for afsendelsen af en estafette, et ekstrabud fra Viborg til Skive. Nederst er anført en klage over, at postillonen mødte en time efter tilsigelsen »strax«, og på bagsiden er der kvittering for, at estafetten blev modtaget i uskadt stand.

Helt frem til 1848 gik Postvæsenets overskud således til det formål, som Frederik 4. havde bestemt i sin fundats i 1712. Men denne udnyttelse af det kongelige regale var mod slutningen af denne lange periode ikke mere ubestridt, postintradernes anvendelse blev så absolut taget op til diskussion i de sidste år under enevælden, de var vedvarende på den politiske dagsorden.

Igen kan man vende sig til meningsudvekslingerne i Stænderforsamlingerne. Her var Postens eneret som sådan ikke genstand for kritik. Købmand Buchwaldt medgav på forhånd det rimelige i, at staten påtog sig brevforsendelsen, for at den kunne ske »med orden, nøjagtighed og sikkerhed«. Når det gjaldt anvendelsen af postintraderne, lagde han derimod ikke fingrene imellem, men forklarede, at »henlæggelsen af Postkassens overskud til et særegent statsøjemed, nemlig til afskedigede embedsmænds, deres

enkers og børns pensionering, kan naturligvis ikke med føje anføres til forsvar for brevforbundens beskatning; thi det er ikke begrundet i sagens natur, at de korresponderende, mere end de andre statsborgere, hvis stilling og virksomhed ikke gør en betydelig korrespondance nødvendig, skulle udrede det til pensionering fornødne«. Og Buchwaldt fortsatte med at fremhæve, at denne pensionering – for så vidt den nu var »fornøden« – måtte anses for en byrde, der påhvilede den almindelige statskasse, hvilket han også mente at kunne se godtgjort ved det faktum, at postpengene nu passerede Finansdeputationen på deres vej til pensionisterne. Buchwaldt var – som ofte nævnt – købmand, og som repræsentant for handelsstanden var han ikke sen til at påpege, at lige præcis denne klasse af statsborgere var aldeles udelukket fra at nyde direkte gavn af det pensionsvæsen, som de i kraft af den høje brevporto følte, de bidrog særligt til. Dette sidste unægtelig en tankegang, som i senere tider har fundet utallige paralleller til sorg og græmmelse for netop statens embedsmænd.

Nu sad der dengang en ganske talstærk skare stænderdeputerede, som tillige var offentligt ansatte. Der skal nok have været en og anden i den gruppe, som i sit stille sind på egne og familiens vegne sendte pensionsvæsenet en venlig tanke og som derfor ikke var slet så radikalt indstillet. Embedsmænd kunne mødes med moderate erhvervsdrivende i det synspunkt, at når man på den ene side bibeholdt postintraderne som et regale, som en indtægtskilde for staten, så var det dog ikke af vejen, om man kunne få gennemført en passende, hensigtsmæssig nedsættelse af portoen – altså uden at tabe alt for meget.<sup>29</sup> Det var noget, som helt åbenbart også vandt tilslutning i Generalpostdirektionen. Og for så vidt kan man konstatere, at der var kommet skred i synet på postregalet og betimeligheden af det traditionelle store overskud.

Hermed var der således ikke langt fra at være grundlag for enighed, om end Finansdeputationen, som det er set, skulle vise sig at være den egentlige spærrebom for, at det ikke lykkedes at nå igennem med nogen portoreform i Christian 8.s regeringstid. Blot få år senere så mangt og meget helt anderledes ud, både hvad angik finansieringen af pensionsvæsenet og de almindelige porto-bestemmelser.

Skred i tingene var der også på anden vis. Over ganske få år blev Postvæsenets virksomhed stærkt udvidet. Hyppigere postgang på mange ruter, udstrakt anvendelse af nye, hurtige person- og brevposter og naturligvis brugen af de etablerede dampskibsruter – altsammen betød det på kort tid en forbedring af, hvad man med et moderne udtryk ville kalde for Postens serviceniveau. Økonomisk viste det sig som et ændret forhold mellem på den ene

Placat fra 1844 på to sprog, en påmindelse om, at Postvæsenet under enevælden med største selvfølighed anvendte to sprog, både dansk og tysk, også når det gjaldt oprettelsen af et postkontor i det nørrejske Nibe.

**Placat,**  
betreffend

die Erhebung des bisherigen Postexpeditionen-  
comtoirs in Nibe zu einer Rechnung führenden  
Postexpedition für die Brief- und Frachtpost,  
für die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg.

---

**Placat,**  
angående

Oprettelsen af det hidtilværende Postexpeditionen-  
comtoir i Nibe til en regningsførende Post-  
expedition for Brev- og Pakkeposten,  
for Hertugdømmene Slesvig, Holsten og Lauenborg.

København, den 14ten Mai 1844.

---

**København.**  
Sedruckt bei dem Director Jens Hofmann Schulz,  
Königlichen und Universitäts-Buchdrucker.

side intraderne og på den anden side udgifterne til selve driften, befordringen. En beregning med sammenlignelige tal fortæller om ca. 31 procents befordringsomkostninger set i forhold til indtægterne i 1831. En tilsvarende opgørelse for 1847 giver et resultat på omkring 50 procent.<sup>30</sup> Tallene kan stilles op på flere måder, men der er ingen tvivl om, at de genspejler en satsning både med nyt materiel og hyppigere kørsel – men også, at den seneste nye rute eller den sidste ekstra postgang ikke altid betalte sig helt så godt. Marginalindtjeningen var beskeden, hvis der overhovedet var noget.

Når alt dette kunne lade sig gøre, hang det utvivlsomt også sammen med en ændret opfattelse af *tidsforbrugets* betydning. Det

var ikke fordi, man ikke alle dage – hele 1700-tallet igennem – havde lagt vægt på en punktlig postgang. Blot fortæller de mange påbud netop om dette tillige indirekte, at det ikke altid lykkedes særlig godt. Men i de sidste årtier under enevælden var det ikke muligt i nær samme udtrækning som før at møde op med undskyldninger og forklaringer om ufremkommelige veje og kontrære vinde ved overfartsstederne. Vejene var forbedret, dampskibene sejlede en større og større del af året, postgangen var derfor blevet sikrere, og ikke mindst den hyppigt korresponderende handelsstand vidste at skønne på det. Fra den kant gav man udtrykkeligt til kende, at tidsfaktoren over en kort årrække havde fået en helt ny og afgørende betydning i det mindste i købmandens dagligdag.

Når man endelig ser på datidens reelle tidsforbrug i brev-, pakke- og personposten, er det ved sammenligning klart, at i løbet af en kort periode – blot nogle få årtier efter 1800-tallets midte – var meget ændret: farten blev en ganske anden, når breve og pakker førtes ad skinner, og hastigheden radikalt ændret, når budskaber kom frem ved hjælp af prikker og streger. Men der er grund til at understrege den bevidste holdning til det ønskelige i hurtige kommunikationsmidler, som tidligt og klart kom til udtryk blandt andet i stænderforsamlingerne. Det var dog på en tid, da man kun var i gang med realiseringen af det allersørste, beskedne jernbanebyggeri i selve kongeriget, og da man endnu blot kunne fantasere om den elektriske telegraf. Set med eftertidens bagkloge øjne virkede jernbaner og telegraf revolutionerende blandt andet for det Postvæsen, som skulle ende med at blive til et Post- & Telegrafvæsen. Men jordbunden for de store tekniske fremskridt i 1800-tallets anden halvdel var i allerhøjeste grad gået ved den udvikling, som begyndte i Frederik 6.s regeringstid og tog fart under Christian 8.

*C.A. Schleisner (1810-82) malede dette sognebud, der kan tjene som en afsluttende påmindelse om, at trods alle fremskridt, stigende hast i befordringen, oprettelse af postkontorer og koordinering af ruter, var landdistrikterne stadig ikke dækket ind af nogen offentlig posttjeneste. Det hører en følgende epoke til.*



# Noter

Ved henvisninger til Generalpostamtets og Generalpostdirektionens arkiv i Rigsarkivet er overalt benyttet forkortelsen G-Post, såvidt muligt efterfulgt af pakkenummer. RA står for Rigsarkivet, mens Dansk biografisk Leksikon er forkortet DBL.

## Postvæsenet i 1700-tallet side 11-97

1. Her og i det følgende P&Ts historie bd. 1 s. 304-6, Fr. Olsen: Det danske Postvæsen indtil 1711 s. 199ff, samme: Det danske Postvæsen 1711-1808 s. 1ff og 130ff samt G-Post nr. 1, resolutionsprotokol 1711 (1694)-1714.
2. G-Post nr. 1, fol. 162ff, alle tre breve dateret 6. oktober 1711.
3. G-Post nr. 1, under 8. juni 1712.
4. Citeret efter Schous Forordninger, se endvidere Fr. Olsen: 1711-1808 s. 130ff.
5. G-Post nr. 1, fol. 78.
6. Samme fol. 218.
7. Regnskabstal i Fr. Olsen: 1711-1808 s. 383-84.
8. Det permanente i ordningen vedrørende de 40 + 10 gardere fremgår af G-Post nr. 114, forestillingsprotokol 1730-39 fol. 156 ff.
9. G-Post nr. 1, fol. 227 og 229, begge dateret 10. september 1712.
10. Eksempelvis Fr. Olsen: 1711-1808 s. 224 og 378.
11. G-Post nr. 202, korrespondanceprotokol 1730 under 24. januar, 4. og 7. februar vedrørende udbetalinger i henholdsvis Ringsted, Assens og Odense.
12. Oplysninger om postkontorer og ruter efter Fr. Olsen: 1711-1808 s. 51ff.
13. Hvor intet andet er bemærket bygger dette afsnit på Fr. Olsen: 1711-1808 s. 51, 57, 61, 63, 66, 109f, 111f, 115, 173, 176, 202, 256f, 269, 279, 280, 281f, 291 og 294.
14. P&Ts historie bd 1, s. 325-28
15. Betegnelsen var gængs i datiden, men er forbløffende nok næsten ikke anvendt af Fr. Olsen. Han synes åbenbart ikke at have brudt sig om ordet postmester anvendt om disse færende folk, og benyttede det først, da de udtrykkelig blev afskaffet, jfr. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 217.
16. Jakob Røjskjær: Haderslev postdistrikts historie 1649-1926, s. 67ff.
17. G-Post nr. 114, forestillingsprotokol 1730-39 fol. 317, Peder Hansen i Krebshuset søgte privilegium i 1734 på baggrund af den praksis, som rent faktisk på dette tidspunkt var etableret. I den forbindelse pegedes på præcedens, idet der også i Osted var en kro med tilsvarende rettigheder. Peder Hansen fik ikke privilegium i denne omgang. Men der forlyder ikke noget om, at han ikke fortsat måtte huse de rejsende.
18. G-Post nr. 4, resolutionsprotokol 1726-30 under 4. oktober 1728.
19. G-Post nr. 114, forestillingsprotokol 1730-39 fol. 552.
20. Se side 58, sammenlign endvidere Placat af 21. juni 1777 i Schous Forordninger med Fr. Olsen: 1711-1808 s. 256, hvor kabinetsordren om 1777-overtagelsen er citeret.
21. G-Post nr. 24, resolutionsprotokol 1777 fol. 78.
22. I den sidste ende var det begrænset, hvad der blev gemt. Kassationer har ramt Generalpostamtets/Generalpostdirektoratets arkivalier meget hårdt, specielt for tiden 1711- ca. 1790 og igen fra 1824 frem til århundredets midte. Timesedler fra tiden inden 1790 er såre sjældne.
23. G-Post nr. 114, forestillingsprotokol 1730-39 fol. 565, se også Kim Jørstad: Postvæsenet i Odense 1624-1983 s. 25.
24. Torben Topsøe-Jensen: Ad hjulspor og landeveje s. 141ff.
25. J. Røjskjær: Haderslev postdistrikts historie s. 150.
26. G-Post nr. 228, korrespondanceprotokol 1752-53 nr. 497, 530, 609 og 1753 nr. 110, 136, 265, 471, 495, 511, 527, 551, 557, 566, 572, 576, 579, 583, 584, 602, 624, 658 og 670.
27. Om den meget omtalte afvigelse i tidsregningen i Assens, se P&Ts historie 1, s. 51, Fr. Olsen: 1711-1808 s.

174. K. Jørstad: Postvæsenet i Odense s. 25 og J. Røjskjær: Haderslev postdistrikts historie s. 136
28. Om to postilloner, se J. Røjskjær: Haderslev postdistrikts historie s. 133. Her er nævnt en fordobling af postillonerne, hvilket synes at være en misforståelse, jfr. G-Post nr. 228 korrespondanceprotokol 1752-53 under nr. 582, hvor de to nævnte postilloner udtrykkeligt red på hver sin strækning. Fr. Olsen har i øvrigt intet sted nogen omtale af en fordobling af postridtet.
29. Se side 166
30. G-Post nr. 246, korrespondanceprotokol 1781 nr. 548, 549 og 574.
31. G-Post nr. 248, korrespondanceprotokol 1783 nr. 559
32. G-Post nr. 252, korrespondanceprotokol 1790 nr. 236, 269-276.
33. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 200 og 1808-48 s. 92 samt G-Post nr. 24, resolutionsprotokol 1777 fol. 132.
34. G-Post nr. 500-501, Korrespondance med Korsør Postkontor 1791-1808. Diligencen er nævnt otte gange i årene 1799-1803, men derefter ikke set omtalt.
35. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 283f.
36. Samme s. 283f.
37. Erik Hustedt: Fra færgerute til hængebro. Snoghøj-Middelfart færgefarts historie, s. 52ff.
38. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 110f samt G-Post nr. 202, korrespondanceprotokol 1730 under 21. februar.
39. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 202.
40. Samme s. 171f.
41. Samme s. 264ff.
42. Samme samt G-Post nr. 39, resolutionsprotokol 1799 fol. 115ff.
43. Her og i det følgende Fr. Olsen: 1711-1808 s. 52, 57, 120, 209, 255, 264, 275 og 280f
44. Anders Monrad Møller: Fra galeoth til galease s. 142.
45. G-Post nr. 37 og 39, resolutionsprotokol henholdsvis 1797 fol. 175 og 1799 fol. 200.
46. I det følgende Fr. Olsen: 1711-1808 s. 51, 53, 65, 117, 162, 203 og 270.
47. Se også J. Røjskjær: Haderslev postdistrikts historie s. 54.
48. I det følgende Fr. Olsen: 1711-1808 s. 49, 54, 64, 163, 165, 203 og 270.
49. G-Post nr. 202, korrespondanceprotokol 1730 nr. 30, 86, 251, 935 og 955 samt G-Post nr. 97-98, Register over Generalpostamtets Forestillinger under Slingerup (1730 og 1757) og Hillerød (1722 og 1727).
50. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 170.
51. Samme s. 24.
52. Anders Monrad Møller: Fra galeoth til galease s. 107.
53. Forordninger af 5. marts 1683 og 5. marts 1695, Schous Forordninger.
54. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 211-222.
55. J. Røjskjær: Haderslev postdistrikts historie s. 131ff og 152ff.
56. Alan Hamilton og Eva Holm: Sønderborg postdistrikts historie s. 54ff.
57. Forordning af 9. september 1763, Schous Forordninger.
58. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 221.
59. Samme s. 358ff.
60. Henrik Becker-Christensen i Dansk Toldhistorie II, s. 388ff.
61. RA, Danske Kancelli, Sjællandske Tegnelser 1763 nr. 430 og 1764 nr. 197 samt Fr. Olsen: 1711-1808 s. 220f.
62. RA, Danske Kancelli, Sjællandske Tegnelser 1764 nr. 197, G-Post nr. 751, Postgårde endvidere Kim Jørstad: Postvæsenet i Odense 1624-1983 s. 28 og 36 samt Fr. Olsen: 1711-1808 s. 349.
63. RA, Danske Kancelli, Sjællandske Tegnelser 1764 nr. 197, G-Post nr. 751, Postgårde og G-Post nr. 29, resolutionsprotokol 1784 fol. 162.
64. RA, Danske Kancelli, Sjællandske Tegnelser 1764 nr. 197, G-Post nr. 751, Postgårde. Ved et postmesterskifte i 1842 var den nytiltrædende forpligtet til at overtage gården for 4150 rigsdaler, hvoraf ikke mindre end 3875 var en 1. prioritet i form af et lån fra Postkassen.
65. G-Post nr. 28, resolutionsprotokol 1782 fol. 304, nr. 30, do 1787 fol. 75 og nr. 34, do 1794 fol. 304.
66. G-Post nr. 751, Postgårde.
67. Se side 135.
68. G-Post nr. 28, resolutionsprotokol 1782 fol. 6. En kommission nedsat det foregående år fik 4000 rigsdaler til befordringsvæsenets fremme. Foruden vognene blev der råd til et lån til den i forrige afsnit nævnte gæstgiverenke i Korsør.
69. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 371.
70. Forordning af 3. april 1807, Schous Forordninger.
71. Prøvevogne omtalt i 1804-forordningens § 9.
72. Se side 237.
73. Cancelliplacat 24. marts 1807, undtagelsen var færgestedet mellem Nysted og Heiligenhafen, der forblev under Rentekammeret, Schous Forordninger.
74. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 52f, om Wedderkop i det følgende, se Georg Hille: Das General-Erbpostmeisteramt der Familie Wedderkop im Gottorpschen Antheil von Schleswig-Holstein, Zeitschrift für Schleswig-Holstein-Lauenburgische Geschichte, bd. 5, Kiel 1875, samt DBL.
75. J. Røjskjær: Haderslev postdistrikts historie 1649-1926, s. 49ff og Fr. Olsen: 1711-1808 s. 118, 206 og 257. Vedrørende kontrakterne, se G-Post nr. 97, register over Generalpostamtets Forestillinger.
76. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 259ff med ruteoplysninger.
77. G-Post, Slesvig-holstens-lauenborgske sekretariat, korrespondanceprotokol 1784-85, 1784 nr. 589-590.

78. G-Post, Befordringsvæsenets korrespondanceprotokol 1794-1803 nr. 55.
79. Om U.C. Gyldenløve i DBL. Endvidere i det følgende Fr. Olsen: 1711-1808 s. 32, 58, 126, 164, 267 og 276, samt H. Hjorth-Nielsen: Den svenske post gennem Danmark og den dansk-norske Post gennem Sverige i Tiden før 1735, især side 137-38 og s. 161ff.
80. Placat af 9. november 1798, men først med gyldighed fra 1. januar det følgende år. Schous Forordninger.
81. G-Post nr. 97, Register over Generalpostamtets Forestillinger, Hamborg; her forbavsende få henvisninger i betragtning af embedets betydning. Omtalt her er resolutioner af 20. november og 12. december 1724 om takstoverskridelser.
82. Portotakster til udlandet er trykt henholdsvis under datoen 2. december 1732 og 2. november 1767.
83. RA, Tyske Kancelli, Udenlandske Afdeling, Alm. Afd., Div., Realia litra P, Postsager 1561-1764.
84. Klaus Kjølens: Det Diplomatisk Fag, Den danske Udenrigstjenestes Forvaltning 1700-1770, Odense 1991, s. 207.
85. Placat af 1. november 1781 og 21. april 1784 samt udtoget af disse 8. december 1803. Danske paketter er i øvrigt omtalt tilbage fra 1761 i Jens Vibæk: Vore gamle Tropekolonier bd. 2, side 47, mens posttvangen 1781 blot er nævnt, dens betydning ikke vurderet.
86. Placat af 18. august 1786 og forordning af 13. juni 1787, Schous Forordninger.
87. Resolution af 29. december 1802, Fogtmann samt Collegialtidende 1803 nr. 5. Endvidere Aage Rasch: Vore gamle Tropekolonier bd. 7, s. 41.

## I Postens tjeneste side 98-151

1. Dette kapitel bygger i al almindelighed på Fr. Olsen: – 1711 s. 146f og 1711-1808 s. 1-48, G.N. Kringelbach: Civile Direktioner og Kommissioner samt andre overordnede Myndigheder under Enevælden, DBL: om F.C. Danneskjold-Samsøe, H.P. Eggert, C.C. Erlund, J.T. Holmskjold, C.F. Holstein, W.F.v. Platen, J.S. Schulin og Personalhistorisk Tidsskrift 5 rk. bd. IV s. 85-87 om v.Johnn.
2. W. Boss om Schulin i DBL.
3. Fr. Olsen: Det københavnske Postvæsen 1624-1912 s. 9 og 13.
4. G.N. Kringelbach: Civile Direktioner og Kommissioner samt Fr. Olsen: 1711-1808 s. 143.
5. Tidligere var der dog også under »todirektørsystemet« blevet skelnet mellem postdirektør og meddirektør, uden at det tilsyneladende havde særlig betydning hverken udadtil eller indadtil.
6. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 227ff.
7. Fr. Olsen: Det københavnske Postvæsen 1624-1912, de første fire afsnit samt oversigten s. 150ff. Se endvidere P&Ts historie 1 s. 304.
8. Benævnelser efterkontrolleret i skattemandtal, RA, Rtk. 2245.133, Århus og Ribe stifters Renteskriverkontor, Taksation m.v. vedr. krigsstyr 1710, Rtk. 2243.329, Sjællandske Renteskriverkontor, Mandtal for Krigsstyr 1710 og Rtk. 2244.252, Fynske Renteskriverkontor, Dokumenter ang. Krigsstyr og andre ekstraordinære skatter 1709-20, I. Endvidere Embedsudævnelser, Danske Kancelli, seddelregistratur og Fr. Olsen: Den Danske Postetat 1624-1927.
9. RA, register til skattemandtal 1743 samt Fr. Olsen: Den Danske Postetat 1624-1927.
10. K. Jørstad: Postvæsenet i Odense s. 34.
11. Dog med visse undtagelser, se Fr. Olsen: 1711-1808 s. 89f.
12. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 92 »mildest talt slet lønnet«, s. 188 »jammerligt ... lønnet« og s. 332 »ikke ... anstændige lønninger«. Endvidere s. 88 om lønnen i 1711.
13. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 88, 91 og 99.
14. I det følgende samme s. 74-79.
15. Omfanget er ikke helt gennemskueligt, idet norske og danske avisindtægter ikke kan holdes ude fra hinanden, jfr. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 78.
16. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 90ff og 190ff.
17. Samme s. 329.
18. Fr. Olsen: Den Danske Postetat 1624-1927 samt opslag i diverse folketællinger 1801, RA (kopisamlingen).
19. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 98
20. Samme s. 335-36.
21. Samme s. 331.
22. Eksemplerne hentet fra G-Post 202, korrespondanceprotokol 1730, nr. 58 og 67.
23. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 87.
24. Henrik-Becker Christensen i Dansk Toldhistorie II s. 302ff, Otto Madsen i Odense toldkammers historie s. 96ff, Edvard Holm: Danmark-Norges Historie 1720-30 s. 302-16, 1730-46 s. 329ff og 1746-66, 2 afd. s. 17ff.
25. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 101ff.
26. Samme s. 356.
27. Samme s. 62.
28. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 182f.
29. G-Post 744, sager vedrørende enkeltpersoner.
30. G-Post 745, sager vedrørende enkeltpersoner.
31. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 104, 43, 106, 152ff, 353ff og 232 ff.



## Generalpostkassen side 153-181

1. G-post 114, forestillingsprotokol 1730-39 fol. 507 ff, samt Schous Forordninger 6. december 1734. Endvidere forordninger, kvartudgaven, både i dansk og tysk udgave.
2. Mere detaljerede oplysninger om takster til og i Norge ses med forordningen af 13. december 1743. Se også Fr. Olsen: 1711-1808 s. 68ff, s. 177ff og s. 305ff.
3. G-Post 793, Posttaksterne 1794-1834. Placaten af 28. marts 1801 i Schous Forordninger. I denne er beløb overalt angivet i lybske skilling, som her konsekvent er omregnet til danske. Se endv. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 305. Bestemmelser for Norge både i denne placat og en supplerende af samme dato.
4. Vurderingen blev fremsat af den senere generalpostdirektør David Monrad, her citeret efter Jørgen Bergsøe: Postvæsenets Historie, side 118.
5. Poul Thestrup: The Standard of Living in Copenhagen 1730-1800, s. 276.
6. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 127, 178 og 308.
7. Samme s. 129 og 309.
8. Regnskabstal fra Fr. Olsen: 1711-1808 s. 383-84 samt s. 327.
9. J.F. Fenger: History of the Tranquebar Mission worked out from the original Papers, Madras 1906 (original dansk udg. 1842).
10. G-Post, Udtog af den Danske General-Post-Casses Indtægt og Udgift fra 1711-1774.
11. G-Post nr. 6, Resolutionsprotokol 1735-39, 1736 23. april, 25. februar, 15. marts, 13. april, 30. juni, 29. august, 1. maj, 25. maj og 14. september.
12. Schous Forordninger 13. februar 1747 og 17. august 1757 samt Fr. Olsen: 1711-1808 s. 223.
13. Regnskabsoversigten for 1765, som note 10.
14. Fr. Olsen: 1711-1808 s. 378.
15. G-Post nr. 15, Resolutionsprotokol 1766-68, 28. januar 1767 og 10. december 1766.
16. G-Post, Alfabetisk Register over General Postkasse Pensionister ca 1750 til 1813, anlagt omkring 1793.
17. Fr. Olsen: 1711-1908 side 378 har en formulering om »den rigtige opfattelse af postvæsenets øjemed« i forbindelse med et citat fra kommissionsarbejdet bag 1786-ordningen. Hvis der virkelig på dette tidspunkt var tale om et holdningskifte, ses det ikke i den følgende tid at have sat sig ringeste spor i praksis.

## Et århundrede med ny kommunikation

side 185-277

1. Generelt om dette emne, se Erik Husted: Sorte tavler og stum tale – et blad af den optiske telegrafs historie i Danmark, Maritim Kontakt 12, 1988, s. 116-142.
2. Endnu i juli så det dog ud til, at et beredskab skulle opretholdes i Admiralitetets regi, se Fogtmans Rescripter under 10. juli 1801.
3. G-Post nr. 41, Resolutionsprotokol 1801, 21. oktober.
4. Her og i det følgende G-Post, Telegrafvæsenet, Udgaaende Breve vedkommende Telegraften 1801-1802.
5. G-Post nr. 98, Register over Generalpostamtets Forestillinger, Telegrafvæsenet, 1. januar 1805.
6. Som note 4.
7. Som note 4, hvor forarbejdet ligger. Se endvidere Schous Forordninger, bekendtgørelse af 22. januar 1802.
8. Her og i det følgende Husted s. 128 samt G-Post nr. 98, Register over Generalpostamtets Forestillinger, Telegrafvæsenet, 25. februar og 11. marts 1806.
9. G-Post nr. 100, Register over Generalpostdirektoratets Forestillinger, Telegrafvæsenet, 5. juli 1816.
10. Samme 9. juli 1818
11. Samme 17. juli 1808 og 11. maj 1810.
12. Samme under 18. januar 1814 m.fl. senere indførsler.
13. C.J. Brandt, dagbog, privateje.
14. G-Post, Telegrafvæsenets kopibog 1822-30 under 28. september og 16. oktober 1830.
15. G-Post, Telegrafvæsenets kopibog 1822-30 under 11. juni.
16. Samme under 31. januar 1829.
17. Hvor ikke andet er bemærket bygger det følgende på G-Post, Telegraf-Journal for Den permanente Telegraf-Station ved Nyborg 1833-37. Indførslerne er her for størstedelen »oversat«, det vil sige at både talkode og tekst er nedskrevet. Men der er en række dage, hvor der antagelig kun var tale om rutine og oversættelsen derfor ikke ulejligheden værd.
18. Christian VIII dagbøger, nævnte datoer, RA, Kongehusarkivet, under publicering.
19. G-Post, Telegrafvæsenet, Nyhedsindberetninger fra adskillige Postkontorer, især fra Korsør og Helsingør 1830-33. Der er overvejende tale om avisnyheder og intet egentligt telegrafstof.
20. Fr. Olsen: 1808-48 s. 227.
21. Samme s. 216.
22. Fritz Olsen støttede sig på Marcus Rubin: Frederik VI's Tid, Kbh. 1895, et arbejde, der i øvrigt i mange henseender stadig er hovedværket om periodens økonomiske og sociale historie.
23. Se side 310.

24. Det følgende bygger, hvor ikke andet er bemærket, på Fr. Olsen: 1808-48 s. 36-47 og 97-102.
25. Fr. Olsen: 1808-48 s. 264.
26. Det følgende bygger på Fr. Olsen: 1808-48 s. 216-36 samt standardværket, Holger Munchaus Petersen: Dansk dampskibe indtil 1870, specielt bd I og III, sidstnævnte med kronologisk oversigt og tekniske data over samtlige fartøjer.
27. Langes responsum findes i G-Post, Ang. Anskaffelsen af et Dampskib paa Storebælt, samt sager vedr. Dampskibet Mercurius 1827-34.
28. Fr. Olsen: 1808-48 s. 441, samt Anders Monrad Møller: Jagt og Skonnert s. 107.
29. Fr. Olsen: 1808-48 s. 370.
30. Bestyrelsen af færgevæsenet blev overtaget fra Rente-kammeret, jfr. Schous Forordninger 23. marts 1807. Hertugdømmerne fulgte efter ved kgl. resolution af 6. april 1809.
31. Om havnevæsen og havneproblemer i tiden 1814-68, se Anders Monrad Møller: Jagt og skonnert, kap. 6.
32. Fr. Olsen: 1808-48 s. 166-67.
33. Samme s. 168
34. I det følgende: G-Post, Vandtransportvæsenet, Færge-sager vedkommende Svendborg Amt I, 1790-1839.
35. G-Post, Vandtransportvæsenet, Færagesager vedkom-mende Svendborg Amt III, 1841-47.
36. G-Post, Vandtransportvæsenet, Færagesager, Præste Amt I, 1804-34.
37. Generaltoldkammer- og Kommercekollegium, Diverse Skibslister.
38. RA, Kongehusarkivet, Christian VIII, Dagbog juli 1843.
39. Der er grund til at gøre opmærksom på det store og righoldige arkiv efter Vandtransportvæsenet i første halvdel af 1800-tallet. Se Rigsarkivets folioregistratur nr 267, s. 49f.
40. Jul. Chr. Gerson, (1811-94): Digte for Børn 1844.
41. Fr. Olsen: 1808-48 side 150ff.
42. De følgende eksempler stammer alle fra G-Post, Land-transportvæsenet, journal 1813. Som det tillige fremgår senere i teksten, er de tilhørende journalsager for denne årgang så vel som for alle andres vedkommende tilsyn-eladende kasseret. Kun et par pakker er fundet, se note 43.
43. G-Post, Landbefordringsvæsenets journal, enkeltsager 1812-43.
44. G-Post nr. 784, Skemaer med oplysninger om ekstra-postvæsenet og pakkeposten 1818.
45. En oversigt over ekspeditionerne ved befordringen i Assens fra samme år kan opgøres på måneder, og det viser sig, at maj det år her lå tæt på et årsgennemsnit. Materialet ligger i Rigsarkivet, men stammer egentlig fra den lokale opsynsmands arkiv: G-Post, Befordrin-gen i Assens 1816-46 med årlige opgørelser, kopier af skrivelser etc. se folioregistratur 267 s. 79.
46. G-Post, Landbefordringsvæsenets journal 1829-31.
47. Fr. Olsen: 1808-48 side 506. Årstallene er her lidt for sene, idet Fr. Olsen i sit materiale først har kunnet opfange disse dagvognsruter, da de havde været etable-ret et stykke tid.
48. De totale passagerantal citeret efter Fr. Olsen: 1808-48 s. 362, idet grundmaterialet desværre er gået tabt. Den følgende status er på grundlag af G-Post, Landbefor-dringsvæsenets journal 1835, endelig om dampskibsruternes betydning, se Holger Munchaus Petersen: Dan-ske Dampskibe I, Planmæssig ankomst s. 28ff.
49. Se note 45.
50. Torben Topsøe-Jensen: Ad hjulspor og landeveje, Kbh. 1966 p. 185f samt Gyldendals Danmarkshistorie bd. 5 s. 60-61.
51. G-Post nr. 99, Register over Generalpostdirektionens Forestillinger, 1832 nr. 95, 205 og 429.
52. G-Post, Landbefordringsvæsenets journal 1831.
53. Ordbog over det danske Sprog, under Dagvogn, som siges at være indført 1834.
54. G-Post, jfr. folioregistratur 267 s. 80, Assens Dag-vognsinteressentere, deres Omgangs-Tour til Befor-dring.
55. Fr. Olsen: 1808-48 side 508.
56. Arthur Abrahams: Minder fra min Barndom og tidlige Ungdom, s. 161.
57. V. Skovgaard-Petersen i Gyldendals Danmarks Histo-rie bd. 5, s. 149-157.
58. Tallene stammer fra Fr. Olsen: 1808-48 s. 546ff.
59. Indtægterne for pakkeposten steg under krigstidens inflation i løbende priser langt stærkere end indtægter-ne fra brevposten, men faldt til gengæld langt stærkere efter 1814. Tal fra Fr. Olsen: 1808-48 s. 565.
60. Se oversigten over postkontorer i Fr. Olsen: 1808-48 s. 569ff.
61. Fr. Olsen beklager i 1808-48 s. 253 forståeligt nok manglen på bevarede tegninger til de to prøvevogne, der blev forfærdiget i 1815. Tegningerne kan spores til sag nr. 230 i G-post nr. 463, (Korrespondance med Københavns danske Postkontor for den udgående Pak-kepost), hvor en påskrift meddeler, at de er tilbageleve-ret til postmester v. Stöcken. Hvad han siden har gjort med dem, foreligger der ikke noget om.
62. Fr. Olsen: 1808-48 s. 206-08.
63. Fr. Olsen: 1808-48 s. 235ff.
64. Dog besørgedes kørslen ved en kontrahent, jf. Fr. Ol-sen: 1808-48 s. 363. Her og i det følgende bygger tek-sten, hvor ikke andet er bemærket, på sammes store komplicerede andet kapitel i tredje afsnit s. 355-443.

65. Tallene stammer fra Fr. Olsen: 1808-48 s. 554.
66. Fr. Olsen: 1808-48 s 89, 250ff og 424 ff.
67. Anders Monrad Møller: Jagt og skønnert s. 108.
68. J.P. Mynster: Meddelelser om mit Levnet, Kbh. 1884 s. 176.
69. Fr. Olsen: 1808-48 s. 247.
70. Her og i det følgende Fr. Olsen: 1808-48 s. 147 og 499ff og Charles Haughøll: Vores Postbud s. 19ff.
71. Om denne i G-Post nr 448, Danske Sekretariat, Korrespondance med Københavns danske Brevpostkontor, (j.nr. 2217).
72. Kong Christian VIII's dagbøger under 5. januar og 16. marts 1846, under udgivelse.
73. Fr. Olsen: 1808-48 s. 392ff og 406ff
74. Hvor ikke andet er bemærket, bygger det følgende på Fr. Olsen: 1808-48 s. 86, 213, 256, 364, 412, 422 og 432.
75. Samme s. 254 og 235.
76. Georg Nørregaard: Danmark mellem øst og vest 1824-39, s. 253 og Før Stormen, s. 67.
77. Fr. Olsen: 1808-48 s. 52ff.
78. Samme s. 60.
79. Samme s. 59f.
80. Se side 90.
81. Her og i det følgende Fr. Olsen: 1808-48 s. 73f.
82. Om handels- og søfartsrelationer i øvrigt, se Anders Monrad Møller: Jagt og skønnert s. 145ff.
83. Fr. Olsen: 1808-48 s. 238f.
84. Om rutefarten mellem Danmark og Norge og den litterære vinkel på samme se Anders Monrad Møller: Fra sejlpaket til konferenceskib, Maritim Kontakt nr. 6, 1983 s. 115-132.
85. Vedrørende overenskomsten af 1846 se Fr. Olsen: 1808-48 s. 415.
86. Fr. Olsen: 1808-48 s. 374ff.
87. Samme s. 413f.
88. Samme s. 368f.
89. G. Nørregaard: Før Stormen s. 89ff og Fr. Olsen: 1808-48 s. 416f.
90. Fr. Olsen: 1808-48 s. 389ff og 400f.
91. Samme s. 436.

### Embedsmænd under den sene enevælde side 281-341

1. G-post nr. 49, Resolutionsprotokol 1809.
2. Her og i det følgende Fr. Olsen: 1808-48 s. 6ff.
3. G-post nr. 62, resolutionsprotokol 1822 og nr. 81, samme for 1841.
4. Det følgende bygger på G-post nr. 328, Danske sekretariats ekstraktprotokol 1822, Telegrafvæsenets journal 1818-30, Journal for det danske Færgevæsen 1822 og Journal for det danske landbefordringsvæsen 1822.
5. Det følgende bygger på G-post nr. 399, Danske sekretariats ekstraktprotokol 1841, Journal for det danske Færgevæsen 1841 og Journal for det danske Landbefordringsvæsen 1841.
6. Henrik Fode, Dansk Toldhistorie III, s. 63.
7. Fr. Olsen: 1808-48, s. 352.
8. G-Post nr. 399, Danske Sekretariats Ekstraktprotokol 1841.
9. Hof- & Statskalenderen 1820, Fr. Olsen: 1808-48 s. 493f.
10. Greens enke sad på aftægt på kroen ifølge folketællingen 1834 (RA, kopisamlingen), mens Niels Rasmussen Møller ved sin død 1821 omtales som opsynsmand, gårdmand, sognefoged og sognekommisær, jfr. Kværndrup kirkebog (RA, filmssaml.)
11. G-Post, Landbefordringsvæsenet, Journal 1820.
12. G-Post, henholdsvis nr. 374-75, Danske Sekretariat, Ekstraktprotokol 1820 under nr. 565 og Landbefordringens Journal samme år under nr. 225.
13. Det følgende bygger på G-Post nr 725, Ansøgninger.
14. Fr. Olsen: 1808-48 s. 318 og 535ff.
15. Fr. Olsen nævner i anførte værk s. 316 i alt 19 postembedsmænd med de bedste vidnesbyrd. Dette er ikke helt præcist, idet listens nr. 19 faktisk var en tidligere overtelegrafinspektør, som i alt fald ikke var postfaglig i Olsens forstand
16. Se side 292 og Fr. Olsen: 1808-48 s. 317.
17. Fr. Olsen var helt åbenbart en tro efterligner af historikeren og embedsmanden Marcus Rubin, hvad man kan se af forordet til bindet 1808-48, henvisningerne i samme og hele bogens opbygning.
18. Det følgende bygger på G-Post 733-735, Ansøgninger.
19. Det følgende bygger på G-Post 737, Ansøgninger
20. G-Post nr. 403, Danske Sekretariat, Danske ekstraktprotokol 1845.
21. Fr. Olsen: 1808-48 s. 313.
22. Som note 20.
23. Det følgende bygger på korrespondance fra de københavnske kontorer i G-Post, Danske Sekretariat, nemlig: nr. 448-449, Det danske Brevpostkontor, nr. 466, Det danske Pakkepostkontor, nr. 474, Helsingørske Postkontor og nr. 476, Lollandske Postkontor. Se endvidere Fr. Olsen: 1808-48 s. 146.
24. G-Post nr. 391, Danske Sekretariat, Ekstraktprotokol 1833, hvor der under nr. 204 omtales regnskab 1829-32 samt et reglement, der indsendes. Sygekassen havde næppe »græsrods karakter«, men snarere et patriarkalsk præg, eftersom det var en postforvalter, der tog hånd om formaliteterne.
25. Fr. Olsen: 1808-48 s. 496f.
26. Se side 258.

27. I det følgende bygger fremstillingen, hvor intet andet er bemærket, på Fr. Olsen: 1808-48 s. 134, 171ff, 289ff og 554ff.
28. G-Post nr. 529, Korrespondance med postkontorer, Stege 1816-24.
29. G-Post, Generalpostkassererens Breve og Restancelister 1818-24.
30. G-Post nr. 584, Korrespondance med postkontorer, Svendborg 1821-24.
31. G-Post nr. 748, Sager vedrørende enkeltpersoner.
32. G-Post nr. 775, Domsakter ang. Helsingør Postkontor i Kbh., 1822.
33. Fr. Olsen: 1808-48 s. 305.
34. Her og i det følgende: Stændertidende, Østifterne 1835-36 sp. 30f og sp. 641ff, især sp. 664-66, samt Forordning ang. det offentlige Kasse- og Regnskabsvæsen af 8. juli 1840 med indledende bemærkninger. (Schous Forordninger).
35. G-Post nr. 401, Danske Sekretariat, Ekstraktprotokol 1843.
36. G-Post nr. 83, resolutionsprotokol, 24. november 1843.
37. Viborg Stændertidende 1842, CXV og Roskilde Stændertidende 1842, CXVIII.

#### Porto og intrader indtil 1800-tallets midte side 345-384

1. Fr. Olsen: 1808-48 s. 111 og Placat af 21. oktober 1799, Schous Forordninger.
2. Plakat af 20. juni 1809 og 4. december 1811, sidstnævnte med gyldighed fra 1. januar 1812, Schous Forordninger.
3. se side 159f.
4. Fr. Olsen: 1808-48 s. 133f og 176.
5. Fr. Olsen: 1808-48 s. 120f.
6. F.eks. Placat af 15. maj 1810, 7. februar 1811 og 10. marts 1812, endvidere Fr. Olsen: 1808-48 s. 118ff.
7. Taxi, hvorefter Breve mellem Steder i Danmark ... af 15. juli 1818, samt tilsvarende for pakkeposten, Schous Forordninger. Endvidere Fr. Olsen: 1808-48 s. 127ff og 206ff.
8. Priser og løntal fra Marcus Rubin: Frederik VI's Tid, s. 187-89.
9. Fr. Olsen: 1808-48 s. 446-47.
10. Samme s. 547-49.
11. Viborg Stændertidende 1836 sp. 716.
12. Samme 1842 sp. 1746-53.
13. Samme 1846 sp. 393-99, 1170-77, 1992-2006 samt sp. L-LII.
14. Vedrørende tidsfaktorens stigende betydning i tiden før århundredets midte, se Anders Monrad Møller: Jagt og skonnert s. 140.
15. G-Post, aflevering 1936, Kommissionen af 18. oktober 1842 om revision af portotakst med supplement m.v., jf. folioregistratur 267 s. 79.
16. Her er forbigået de temmelig udviklede overvejelser om de daværende forskelle i taksterne kongerige og her-tugdømmer imellem.
17. Fr. Olsen: 1808-48 s. 452-458.
18. Samme s. 271 og 458ff.
19. G-Post nr. 812, Anholdte Breve 1810-32.
20. Placat af 16. juni 1809, Fr. Olsen: 1808-48 s. 103 og 274.
21. G-Post nr. 448, korrespondance med Københavns danske Brevpostkontor 13. januar 1816 og nr. 449, samme, 30. april 1817.
22. Her og i det følgende Jette D. Søllinge og Niels Thomsen: De danske aviser 1634-1989, bd.1 s. 32-62 og Fr. Olsen: 1808-48 s. 134ff, 276ff og 469ff.
23. Roskilde Stændertidende 1838 sp. 727-38, 2778-2800 og samme 1840 sp. 1130-44, 2338-2356, 2607-10 samt i afsnittet Betænkninger og Petitioner sp. 105-106. Endvidere Fr. Olsen: 1808-48 s. 475ff.
24. Se side 275.
25. Om Christian 8.'s pressepolitik i almindelighed, se Poul Jensen: Penge, Presse, Politik 1839-48.
26. Regnskabstal fra Fr. Olsen: 1808-48 s. 565-66, endvidere i det følgende samme s. 186ff, 321ff og 546ff.
27. Direktionens medlemmer er opregnet i G.N. Kringelbach: Den danske civile Centraladministrations Embedsetat 1660-1848, s. 231f, forgængerens medlemmer ses s. 225ff.
28. RA, Den almindelige Pensionskassedirektion 1816-42, Genpart af regnskab 1839, i det følgende samme: Reglement for den Almindelige Pensionskasse for 1839.
29. Viborg Stændertidende 1842 sp. 1747 og 1846 sp. 398.
30. Fr. Olsen: 1808-48 s. 557, hvor gebyrer og bærepenge har måttet fratrækkes tallene for 1847 for at gøre dem sammenlignelige med dem fra 1831.

# Kilde- og litteraturfortegnelse

## Utrykte kilder

### Rigsarkivet

Generalpostdirektionens arkiv, folioregistratur 267.

G-Post nr.:

Direktionen:

- 1-83 Resolutionsprotokoller 1711(1694)-1843
- 97-98 Register over Generalpostamtets Forestillinger 1624-1808
- 99-100 Register over Generaldirektoratets Forestillinger 1808-39
- 114 Forestillingsprotokol 1730-39
- 190 Generalpostamtets Kopibog 1716
- 202-253 Korrespondanceprotokoller 1730-94

Danske Sekretariat:

- 374-403 Danske Sekretariats Postekstraktprotokoller 1820-45
- 448-49 Korrespondance med Kbh. danske Brevpostkontor 1816-17.
- 463 Korrespondance med Københavns danske Postkontor for den indgående pakkepost 1810-15.
- 466 Korrespondance med Kbh. danske Pakkepostkontor 1815-16.
- 474 Korrespondance med Kbh. helsingørske Postkontor 1812-17
- 476 Korrespondance med Kbh. lollandske Postkontor 1812-18
- 500-501 Korrespondance med Korsør Postkontor 1791-1808
- 529 Korrespondance med Stege Postkontor 1816-24
- 584 Korrespondance med Svendborg Postkontor 1821-24
- 688 Instruktioner og bestallinger div. år.
- 725 Ansøgninger om postmesterembeder 1819-22
- 733-735 Ansøgninger om postmesterembeder 1841-47
- 737 Ansøgninger om postførertjeneste 1800-46
- 744-745 Sager vedrørende enkeltpersoner 1778, 1800, 1803
- 748 Sager vedrørende enkeltpersoner 1828-1830
- 751 Postgårde 1787-1804
- 775 Domsakter ang. Helsingør Postkontor i Kbh. 1822
- 776 Kontrakter angående postens befordring 1704-1830
- 784 Skemaer med oplysninger om ekstrapostvæsenet og pakkeposten 1818

793 Posttaksterne 1794-1834

812 Anholdte Breve 1810-32

Generalpostkassererens breve og restancelister 1818-24

Ang. Anskaffelsen af et Dampskib på Storebælt samt sager vedr. Dampskibet Mercurius 1827-34. (reg. 267 s. 35)

Telegrafvæsenet:

Udgaaende Breve vedkommende Telegrafene 1801-1802

Korrespondanceprotokol 1822-30 (Reg. 267 s. 41)

Journal 1818-31

Nyhedsindberetninger fra adskillige Postkontorer, især fra Korsør og Helsingør 1830-33. (Reg. 267 s. 42)

Telegraf-Journal for Den permanente Telegraf-Station ved Nyborg 1833-37 (Reg. 267 s. 79)

Landtransportvæsenet:

Korrespondanceprotokol 1794-1803 (Reg. 267 s. 45)

Det danske Landbefordringsvæsens journaler 1813-41 (Reg. 267 s. 46)

Landbefordringsvæsenets journal, enkeltsager 1812-43. (Reg. 267 s. 81)

Befordringen i Assens 1816-46. (Reg. 267 s. 79)

Assens Dagvognsinteressentere, deres Omgang-Tour til Befordring. (Reg. 267 s. 80)

Vandtransportvæsenet:

Journal for det danske Færgvæsen 1822 og 1841 (Reg. 267 s. 49-50)

Færgesager, Præstø Amt I, 1804-34

Færgesager vedkommende Svendborg Amt I og III. 1790-1830 og 1841-47

Slesvig-holstensk-lauenborgske sekretariat:

Korrespondanceprotokol 1784-85 (Reg. 267 s. 53)

Pensionsvæsenet:

Fortegnelser over pensionister 1720-27

Udtog af den Danske General-Post-Casses Indtægt og Udgift fra 1711-1774. (Reg. 267 s. 64)

Alfabetisk Register over General Postkasse Pensionister fra ca 1750 til 1813, anlagt omkring 1793. (Reg. 267 s. 68)

Aflevering 1936, Kommissionen af 18. oktober 1842 om revision af portotakst med supplement m.v. (Reg. 267 s. 78-79)

Aflevering 1936, Tredie Supplements Tillæg til Telegraf Ord Bogen 1831

Aflevering 1951, Bornholmske poster 1834-48

Kongehusarkivet:

Christian VIII, Dagbøger 1839-48

Danske Kancelli:

Sjællandske Tegnelser 1763-64

Tyske Kancelli:

Udenlandske Afdeling, Alm.Afd., Div., Realia litra P, Postsager 1561-1764

Rentekammeret:

2243.329, Sjællandske Renteskriverkontor, Mandtal for krigsstyr 1710

2244.252, Fynske Renteskriverkontor, Dokumenter ang. Krigsstyr og andre ekstraordinære skatter 1709-20

2245.133, Århus og Ribe stifters Renteskriverkontor, Tak-  
sation m.v. vedr. krigsstyr 1710

Generaltoldkammer- og Kommercekollegium:

Diverse skibslistes

Den almindelige Pensionskassedirektion 1816-42:

Genpart af regnskab 1839

Reglement for Den almindelige Pensionskasse for 1839

Privatarkiv:

Nr. 5981, David Monrad

## Trykte kilder og litteratur

- Abrahams, Arthur: Minder fra min Barndom og tidlige Ungdom, Kbh. 1895.
- Becker-Christensen, Henrik: Protektionisme og reformer 1660-1814, Dansk Toldhistorie II, Kbh. 1988.
- Bergsøe, Jørgen: Postvæsenets Historie fremstillet i Hovedtrækkene som Lærebog til Brug ved Forberedelsen til Fagprøve for Postvæsenets Embedsklasser, 2.Del, Kbh. 1918.
- Dansk Biografisk Leksikon, 3. udg. Kbh. 1979-84.
- Ellermann, Jill & Else Marie Clemmensen: Aalborg post-distrikts historie, Aalborg 1987.
- Fenger, J.F.: History of the Tranquebar Mission worked out from the original Papers, Madras 1906 (orig. dansk udgave 1842).
- Fode, Henrik: Liberalisme og frihandel 1814-1914, Dansk Toldhistorie III, Kbh. 1989.
- Fogtman: Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegialbreve for Danmark og Norge, 1660-1870, Udg. af Laurids Fogtman, T. Algreen-Ussing m.fl., Kbh. 1786-1918.
- Gerson, Jul.Chr.: Digte for Børn, Kbh. 1844.
- Gyldendals Danmarkshistorie bd. 5, 1814-64, Kbh. 1985.
- Hamilton, Alan & Eva Holm: Sønderborg postdistrikts historie, Sønderborg 1984.
- Haugsted, Charles: Vores Postbud, Kbh. (1974).
- Hille, Georg: Das General-Erbpostmeisteramt der Familie Wedderkop im Gottorpschen Antheil von Schleswig-Holstein, Zeitschrift für Schleswig-Holstein-Lauenburgische Geschichte, bd. 5, Kiel 1875.
- Hjorth-Nielsen, H.: Den svenske post gennem Danmark og den dansk-norske Post gennem Sverige i Tiden før 1735, Kbh. 1936.
- Holm, Edvard: Danmark-Norges Historie 1720-30, Kbh. 1891, 1730-46, Kbh. 1894 og 1746-66, 2. afd., Kbh. 1898.
- Housted, Erik: Fra færgerute til hængebro, Snoghøj-Middelfart færgefarts historie, Fredericia 1977.
- Housted, Erik: Sorte tavler og stum tale – et blad af den optiske telegrafs historie i Danmark, Maritim Kontakt 12, s. 116-142.
- Jensen, Poul: Penge, Presse, Politik 1839-48, Kbh. 1971.
- Jor, John Mylius: Vejle postkontors historie 1624-1986, Vejle 1987.
- Jørstad, Kim: Postvæsenet i Odense 1624-1983, Odense 1983.
- Kjærgaard, Thorkild: The Rise of Press and Public Opinion in Eighteenth-century Denmark-Norway, Scandinavian Journal of History 1989, Vol 14, No 3, s. 215-30.
- Kjølsen, Klaus: Det Diplomatisk Fag, Den danske Udenrigstjenestes Forvaltning 1700-1770, Odense 1991.
- Kringelbach, G.N.: Den danske civile Centraladministrations Embedsetat 1660-1848, Kbh. 1889.
- Kringelbach, G.N.: Civile Direktioner og Kommissioner samt andre overordnede Myndigheder under Enevælden, Kbh. 1899.
- Madsen, Otto og Anders Monrad Møller: Odense toldkammers historie 1632-1988, Kbh. 1989.
- Madsen, Otto: Et nyttigt og gavnligt Postværk, P&Ts Historie til 1711, Kbh. 1991.
- Mynster, J.P.: Meddelelser om mit Levnet, Kbh. 1884.
- Møller, Anders Monrad: Fra galeoth til galease, Studier i de kongerigske provinser søfart i det 18. århundrede, Esbjerg 1981.
- Møller, Anders Monrad: Fra sejlpacket til konferenceskib, Maritim Kontakt nr. 6, 1983.
- Møller, Anders Monrad: Jagt og skonnert, Studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814 til 1864, Kbh. 1988.
- Møller, Jon Monrad: Postmester Limschous familiesilhouet, Personalhistorisk Tidsskrift 1984 side 15-28.
- Nørregaard, Georg: Danmark mellem øst og vest 1824-39, Kbh. 1969.
- Nørregaard, Georg: Før Stormen, Christian VIII's udenrigspolitik, Kbh. 1974.
- Olsen, Fr.: Det danske Postvæsen, dets Historie og Personer indtil dets Overtagelse af Staten 1711, Kbh. 1889.
- Olsen, Fr.: Postvæsenet i Danmark som Statsinstitution indtil Christian VII's Død. (1711-1808), Kbh. 1903.
- Olsen, Fr.: Postvæsenet i Danmark under Frederik VI og Christian VIII (1808-1848), Kbh. 1908.
- Olsen, Fr.: Det københavnske Postvæsen 1624-1912, Kbh. 1912.
- Olsen, Fr.: Den danske Postetat 1624-1927 (stencileret). Ordbog over Det danske Sprog, Kbh. 1919-52. Personalhistorisk Tidsskrift 5 rk., bd. IV.
- Petersen, Holger Munchaus: Danske Dampskibe indtil 1870, I-III, Esbjerg 1983-86.
- Rasch, Aage: Vore gamle tropekolonier bd 7, Kbh. 1967.
- Rathje, E.: Danske poststempler før frimærketiden, Haandbog og katalog, Kbh. 1955.
- Rubin, Marcus: Frederik VI's Tid, Kbh. 1895.
- Røjskjær, Jakob: Haderslev postdistrikts historie 1649-1926, Haderslev 1988.
- Schou: Chronologiske Register over de Kongelige Forordninger og Aabne Breve samt andre trykte Anordninger, som fra Aar 1670 ere udkomne, udg. ved Jacob Henric Schou og J.L.A. Kolderup-Rosenvinge, Kbh. 1777-1850.
- Skjerne, Godtfred: H.C. Lumbye og hans Samtid, Kbh. 1912.
- Stændertidende, henholdsvis Viborg og Roskilde.

Søllinge, Jette D. og Niels Thomsen: De danske aviser 1634-1989, Odense (1988).

Thestrup, Poul: The Standard of Living in Copenhagen 1730-1800, Kbh. 1971.

Thomhav, Kai-Howard: Postvæsenet i Randers 1624-1984, Randers 1985.

Topsøe-Jensen, Torben: Ad hjulspor og landeveje, Kbh. 1966.

Vibæk, Jens: Vore gamle Tropekolonier, bd. 2, Kbh. 1966.

Vøgt, J.H.: Erindringer, Kristiania 1871.



# Billedfortegnelse

## Side:

- 2 Skydeskive for postdirektør G.H. Monrad, kuglepost foran Det kongelige Skydebaneselskabs bygning på Vesterbro, kopi i Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 10 Rugendas: Frederik IV modtager Stades overgivelse. Indskrift: Stade erobret d 6 September 1712. Rosenborg. Foto Lennart Larsen.
- 12 Post- og Telegrafmuseet.
- 15 Det kgl. Bibliotek.
- 17 Loftrelief af Frans Biener og Gotfred Jöch. Foto Rosenborg.
- 19 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 22 Efter Hjorth-Nielsen: *Det danske Post- og Telegrafvæsen*.
- 23 Efter *Frederik den Femtes rejse gennem Danmark* (1949).
- 26 Foto Det kgl. Bibliotek.
- 28 og 29 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 31 Efter Hjorth-Nielsen: *Det danske Post- og Telegrafvæsen*.
- 32 Akvarel efter H.H. Eegberg. Foto Det kgl. Bibliotek.
- 36 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 37 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 38 Pontoppidans Danske Atlas 1764, Post- og Telegrafmuseet.
- 39 Rigsarkivet, Kort- og Tegningssamlingen, negativ 2245.
- 40-41 Rigsarkivet, Søetatens Tegningssamling, hele tegningssættet i designation G 4058-4061. Foto Tage Ludvigsen, teksten støtter sig på G-Post 253 nr 626 og 784, 254 nr. 88, 309 og 625, samt 255 nr. 787
- 43 Foto Museet Falsters Minder.
- 47 Post- og Telegrafmuseet.
- 48 Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.
- 49 og 53 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 55 Post- og Telegrafmuseet.
- 57 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 58 Post- og Telegrafmuseet.
- 60 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 61 Øverst: Efter Hjorth-Nielsen: *Det danske Post- og Telegrafvæsen*.
- 61 Nederst: G-Post 688, Rigsarkivet. Foto Tage Ludvigsen. Teksten bygger på G-post 688 (Instrukser og bestallinger) og 776 (Kontrakter).
- 62 Begge Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 64 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 67 Post- og Telegrafmuseet.
- 69 Universitetsbiblioteket, København.
- 71 Foto Det kgl. Bibliotek.
- 74 G-Post 751, Rigsarkivet.
- 75 G-Post 751, Rigsarkivet. Foto Tage Ludvigsen.
- 77 Post- og Telegrafmuseet.
- 79 Post- og Telegrafbiblioteket.
- 81 Post- og Telegrafmuseet.
- 89 Foto Det kgl. Bibliotek.
- 91 Foto Rosenborg.
- 92 og 93 Universitetsbiblioteket, København.
- 95 Det kgl. Bibliotek.
- 98 G-Post 4, Rigsarkivet. Foto Tage Ludvigsen.
- 101 Christopher Weigel, original på Post- og Telegrafmuseet.
- 102 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 108 Foto Det kgl. Bibliotek.
- 110 Maleriet af Danneeskjold-Samsøe på Gisselfeld, begge portrætter foto Post- og Telegrafmuseet.
- 111 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 112 Post- og Telegrafmuseet.
- 114 og 115 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 117 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 118 Post- og Telegrafmuseet.
- 119 Nationalmuseet, Foto Niels Elswing
- 120 Foto Post- og Telegrafmuseet. Citatet fra G-Post 190, enslydende skrivelser til samtlige postmestre i Nørrejylland.
- 122 Post- og Telegrafmuseet.
- 125, 126 og 129 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 130 og 131 Efter Jørgen Bergsøe: *Postvæsenets Historie*.
- 137, 138, 142 og 143 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 147 Post- og Telegrafbiblioteket.
- 150 og 152 Post- og Telegrafmuseet.
- 156 Det kgl. Bibliotek.
- 159 Post- og Telegrafbiblioteket.
- 161 Det kgl. Bibliotek.
- 162 og 164 Post- og Telegrafmuseet.
- 165 Post- og Telegrafbiblioteket.
- 168 Post- og Telegrafmuseet, Foto Flemming Frei.
- 169 Post- og Telegrafmuseet. Vedr. teksten se også Thor-kild Kjærgaard: *The Rise of Press and Public Opinion in Eighteenth-century Denmark-Norway*.
- 170 Rigsarkivet, G-Post, Pensionsvæsen, 1720-27 Fortegnelser over pensionister.
- 176, 180, 182 og 183 Post- og Telegrafmuseet.
- 184 Folkeuniversitetet, Skærum Mølle, Vemb.
- 188 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 189 Post- og Telegrafmuseet.
- 191 Foto Det kgl. Bibliotek.

- 192 Det kgl. Ingeniørkorps, Indkommende breve til Kapt. Lehmann (pk. 726), Rigsarkivet, Foto Tage Ludvigsen.
- 194 Post- og Telegrafmuseet.
- 199 Nyborg Museum, Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 200 Rigsarkivet, G-Post, Aflevering 1936, Tredie Supplements Tillæg til Telegraf Ord Bogen 1831.
- 201 Rigsarkivet, G-Post, Telegraf-Journal for Den permanente Telegraf-Station ved Nyborg 1833-37.
- 202, 206, 207 og 209 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 211 Ny Carlsberg Glyptotek.
- 215 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 216 Post- og Telegrafmuseet.
- 219 Hirschsprungske Samling.
- 222 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 225 Post- og Telegrafmuseet.
- 227 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 228 og 231 Post- og Telegrafmuseet.
- 235 Post- og Telegrafmuseet, se endvidere kgl. resolution af 31. marts 1797 i G-Post nr. 32.
- 237 Post- og Telegrafmuseet.
- 238 Post- og Telegrafbiblioteket.
- 239 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 240 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 246 Post- og Telegrafmuseet.
- 247, 249 og 250 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 251 og 252 Post- og Telegrafmuseet.
- 253 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 254 Post- og Telegrafmuseet.
- 256 og 259 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 262 og 266 Post- og Telegrafmuseet.
- 272 Efter »Fra Rørbyes Skitsebøger«, Kbh. 1949.
- 275 Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg.
- 276 Post- og Telegrafmuseet.
- 278-79 En tak til Jan Bendix og til Erik Jensen, Post- og Telegrafmuseet for hjælp til dette opslag. Der er reproduceret efter E. Rathje: Danske Poststempler før Frimærketiden.
- 280 Post- og Telegrafmuseet.
- 283 Efter Jørgen Bergsøe: Postvæsenets Historie.
- 285 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 287, 288 og 291 Post- og Telegrafmuseet.
- 293 Foto Post- og Telegrafmuseet, Foto Flemming Frei.
- 294 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 296 og 297 Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, vedr. teksten se J.H. Vogt: Erindringer og David Monrads privatarkiv, Rigsarkivet.
- 298 Post- og Telegrafmuseet.
- 300 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 301 Foto Post- og Telegrafmuseet, til højre foto Flemming Frei.
- 302 Told- og Skattebiblioteket.
- 304 og 305 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 306 Told- og Skattebiblioteket.
- 307, 309, 310 og 311 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 312 og 315 Post- og Telegrafmuseet.
- 316 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 317 Foto Post- og Telegrafmuseet, vedr. teksten se Jon Monrad Møller: Postmester Limschouk familiesilhouet, samt Danske Sekretariats Ekstraktprotokol 1843 nr. 1761.
- 320 og 322 Post- og Telegrafmuseet.
- 326, 327 og 328 Teksten bygger på forestillinger med resolutioner og vedlagte akvareller af 9. januar og 31. juli i G-Post 81, Rigsarkivet. Foto Tage Ludvigsen.
- 330 Universitetsbiblioteket.
- 332 og 333 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 336, 339 og 342 Post- og Telegrafmuseet.
- 343 Privateje, se endvidere Cirkulære af 8. juli 1843, Post- og Telegrafbiblioteket, samt Godtfred Skjerne: H.C. Lumbye og hans Samtid.
- 344 og 349 Post- og Telegrafmuseet.
- 351 Øverst, Post- og Telegrafmuseet, Foto Flemming Frei, nederst, Post- og Telegrafbiblioteket.
- 355 Kopi efter Jens Locher, Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 356 Foto Post- og Telegrafmuseet.
- 360 og 361 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 364 Post- og Telegrafmuseet.
- 369 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
- 381 Post- og Telegrafmuseet.
- 383 Post- og Telegrafbiblioteket.
- 385 Foto Post- og Telegrafmuseet.

# Register

Registret omfatter alle personnavne og de vigtigste stednavne, emner og begreber med undtagelse af stednavne på kort og i tabeller. Kursiverede tal henviser til illustrationerne og de dertil hørende billedtekster.

- Abrahamsen, Hans, matros 187  
Adelgade i Nyborg 73, 75  
Admiralitetet 186, 188  
Adresseavisen 69, 92, 93, 168, 331, 369  
aflægningsteder 45  
agende post 36, 39, 46, 48, 51, 58, 63, 70, 86, 91, 121, 158  
agende postmestre 24, 34, 51, 70, 137  
Agernakke klint 291  
agestol 80  
agio 373  
Ahlefeld, C.B., postdirektør 100  
Ahlefeldt, greve 165  
Ahrenfeldt, admiralatter, pensionist 380  
Albeck, postmesterenke, pensionist 380  
Albrect, Peter, postmester 95  
Algreen-Ussing, T., jurist, stænderdeputeret 368  
Als 186  
Altona 248, 267, 274  
Altonaischer Mercurius 131, 188  
Altonaisk-jydske agende Postkontor 122  
Altonaiske agende Poster 26  
Amberg, Hans Christian, postmester 149  
Amling, Frederik, postmester 126  
Amsterdam 51  
amtmand 29, 54, 213, 295  
Amundin, Niels Amos, postmester 145  
Andrup, Rasmus Ølgaard, postmester 137  
Anna Sophie Reventlow 108  
apoteker 72, 124, 304  
Armfeldt, majordatter, pensionist 380  
Asiatisk Kompagni 96  
Assens 29, 32, 33, 39, 72, 120, 236  
Assens-Årøund 30, 158, 212  
Assens Befordringsstation 234  
assessor 107, 289, 293  
August, portugisisk prinsgemal 197  
Axelsen, Niels, matros 187  
avisabonnement 365  
avisafgift 266  
Avis ekspeditionen 301  
aviser 128, 130, 131, 168, 169, 365  
avisforsendelse 129, 365  
avisgebyr 329  
Bager, Søren 124  
Bagger, Hedeveg Johanne, postmesterinde 73  
Baggesen, F.W.M.v., postmester 304  
Balling, Hans, vognmand 229  
ballon 205  
Bang, Hans Madsen, postmester 125  
Bang, P.G., kgl. kommissarius ved Stænderne 354, 356, 357  
Banner, C., postmester 314  
barak 194  
Bech, Peder, postinspektør 148  
bedrageri 149  
befordringsforordning 64, 66, 76, 77, 225  
befordringskontor 229  
befordringspligt 224, 225  
befordringsrekvisitter 228  
befordringsstation 64, 65  
befordringsvæsen 63, 75, 176, 180, 223, 229, 236, 297, 303  
Befordringsvæsenets Fond 81, 180, 214, 217, 218, 227, 235, 378  
Bendixen, Hans, postmester 123, 124  
Bendsen, Christen, postmester 132  
Bennedsen, Andreas, postmester 284  
Berling, bogtrykker 131, 365  
Berlingske Tidende 168, 369  
Bernstorff, J.H.E. 94, 111  
bestalling 54, 56, 305  
bestilling 305  
Beverlin, Johan, postmester 139  
biindtægter 136  
bilaterale aftaler 277  
bipost 22, 45, 50, 52, 54, 56, 268  
bipostkontor 55, 127, 161, 242, 245  
Birck, Peder, postmester 124  
Birgitte Christiane, postmesterenke 126  
birkedommer 213, 304  
bivogn 254  
Bjerring, kapellanenke, pensionist 380  
Bjerring, postfører 319  
Bjørnsen, J.M., personpostkonduktør 321  
Bogense 56, 165  
Bogholderkontor 111, 283, 287  
Bohuslän 88  
Boisen, R.B., postdirektør 282, 285, 289  
Bolt, Søren, postmester 123, 141  
bompenge 47  
Bonnesen, tømremester 198  
borgervogn 80  
borgmester 123, 125  
Bornholm 256  
Borthus, Søren Madsen, postmester 121  
Botanisk Have 119, 179, 377  
Braes, Lorentz, postmester 123, 124  
Braës, Peter Enevold, postfører 318  
Brendstrup, Andreas, postmester 311  
breve 360, 361  
brevpost 244, 249  
brevpostbud 321  
brevpostvogn 35, 247  
brevskrivning 241  
Brorson, Christian, postmester 65  
Bruhn, personpostkonduktør 321  
Bruin, Jacob, postmester 126  
Brun, Thomas, postmester 125

- Bruun, A.P., postmester 73  
 Brøndbyvester 186  
 Buchwaldt, købmand 353, 354, 356, 381  
 Burton, amerikansk chargé d'affaires 197  
 Buseck, V.M.v., postdirektør 100  
 byfoged 54, 67, 123, 125, 137, 213, 304  
 Bügel, D.N., grosserer 261  
 byskriver 125, 304, 307  
 bæltsmakke 211  
 bælttelegraf 186, 193, 194  
 bærepenge 128, 323, 329, 340, 347, 350, 375  
 bødebestemmelser 165  
 Bøeg, transportforvalter 31  
 Bøjden 186  
 bøndervogne 45  
 Børresen, Niels, staldkarl 174  
 Børsen 107  
 børtsmakke 51
- Caledonia, dampskib 207, 208, 232, 248  
 Carl, prins 103  
 Carstensen, Otto Fabricius, postmester 286  
 chaise 67, 80  
 chalup 204  
 Chappe, Claude, fransk opfinder 185  
 chaussé 29, 34, 46, 48, 70, 78, 234  
 cigarkasseøkonomi 18  
 Caroline Mathilde, dronning 46, 110  
 Carstensen, Georg, forlystelsesarangør 339  
 Carstensen, O.F., postmester 333  
 Christensen, postbud 324  
 Christensen, Jens, postrider 124  
 Christensen, Morten, postbud 323  
 Christian 4., konge 1588-1648 137  
 Christian 5., konge 1670-99 11  
 Christian 6., konge 1730-46 90, 91, 106, 107, 148, 172, 174  
 Christian 7., konge 1766-1808 29, 57  
 Christian 8., konge 1839-48 196, 213, 220, 263, 264, 271, 286, 288, 290, 305, 313, 327, 336, 337, 353, 370, 372, 378, 379, 380, 382, 384
- Christian VIII, dampskib 212  
 Clausen, Christian, vognmand 228, 381  
 Collin, enkemadam 218, 303  
 Colstrup, frue og frøken, dagvognspassager 237  
 Constitutionelle, Den, norsk avis 367
- dagbog 194  
 dagløn 163, 350  
 dagvogn 223, 232, 252  
 dagvognsbillet 237  
 dagvognsekspedition 237  
 Dam, Ivar, transportforvalter 30, 74  
 Damhuset 29  
 dampskib 196, 202, 203, 206, 207, 211, 234, 293, 353, 359, 378  
 Dania, dampskib 210, 212  
 dannebrogsmænd 378  
 Danneskjold-Samsøe, grevinde 297  
 Danneskjold-Samsøe, F.C., postdirektør 109, 110  
 Danneskjold-Samsøe, O.S., generalpostdirektør 238, 275, 282, 288, 289  
 Danske Befordrings- og Transportvæsens-Contoir 300  
 Danske Brev-Post-Contoir 299, 321  
 Danske Kancelli 68, 116, 178, 188, 297, 380  
 Danske Pakke-Post-Contoir 300, 323  
 Danske Postsekretariat 111, 116, 267, 283  
 defraudation 338  
 Delmenthorst 84  
 Den nordøstlige Telegraf-Linie i Sjælland 193  
 diable 80  
 Didriksen, købmand 225  
 diligence 37, 49, 80, 240, 248, 253, 268  
 distinktioner 328  
 distriktslæger 361  
 diæter 138  
 Djursland 54, 56  
 domestikvogn 232  
 Dragsminde 44  
 Dreymann, Hermann, hestgarder 174  
 drikkepenge 156, 158, 299, 350
- Dristig, postbåd 269  
 Dronning Marie, dampskib 275, 276  
 Due, enkemadam, indehaver af fodposten 263  
 dusør 136, 294, 329, 340  
 Dyrehaven 16  
 Dyrhauge, Jørgen Thorø Larsen, dampskibsfører 209, 294  
 Dyrhauge, Lars Pedersen, bæltpostskipper 209  
 Dyrhauge, Rasmine f. Wedel 209  
 Dørcker, Ulrich, postmester 125, 141
- Ebeltoft 54  
 Eckermann, præst, adressat 363  
 Eckernförde 84  
 Eckersberg, C.W., maler 211, 219  
 Eckhoff, præsteenke 380  
 efterretningsvæsen 94, 106  
 Eggers, H.P.v., postdirektør 113, 115, 116, 281, 284  
 ekspeditionsgebyr 330, 340, 347, 350, 375, 378  
 ekstrabud 46  
 ekstrapost 92, 223, 228, 229  
 ekstrapostfører 318  
 embede 132, 140, 305  
 embedskøb 140  
 eneret 58, 90, 96, 164, 264, 352, 360, 362, 381  
 enhedspotto 356, 358, 359, 372  
 England 355, 356  
 enkekasse 14, 175, 181  
 Enkekasse, Den almindelige 181  
 Enkekasse, Den militære 14  
 erbpostmeister 84  
 erbpostdirektorium 84  
 Erlund, Christian 94, 98, 99, 100, 103, 121, 128, 146, 175  
 Erritsø 225  
 estafet 46, 189, 249, 381  
 estafettetasker 28  
 Eutin 86, 269  
 Evens, Johan Jacob, postmester 126
- Faber, Oluf, postmester 123  
 Fahnoe, færgemand 214  
 Fanø 259  
 Fakse 186  
 Fejø 258

- Fejø-Kragenæs 213  
 felleis 28, 156  
 feltpost 257  
 Femern 44, 58  
 Femernbælt 44  
 Femmer, postmester 35  
 Finansdeputationen 359, 380, 382  
 Finanskassen 379  
 Finanskollegiet 188, 348  
 Fischer, David, postmester 89, 124  
 Fisker, postjagt 39  
 Fisker, C., postdirektør 113  
 Fisker, Lorentz, søofficer 185, 186, 188, 190  
 fjedervogn 236  
 Fjelsted, T.J., postdirektør 113  
 Fladstrand 52, 54, 59, 88, 269, 271  
 flag 41  
 flaskefoder 156  
 Flensborg 83  
 Flindt, pakkepostbud 323, 324  
 fodpost 258, 260, 278, 385  
 Fodpostindretningen 261  
 fodrejse 232  
 forpagtning 27, 43, 85, 105  
 forsendelsesret 366, 371  
 frankering 154  
 Frankrig 275  
 Frausing, Andreas, postmester 125  
 Fredensborg 48, 78, 88  
 Frederik 4., konge 1699-1730 10, 11, 13, 15, 18, 43, 84, 99, 103, 104, 105, 171, 172, 174, 181  
 Frederik 5., konge 1746-66 28  
 Frederik 6., konge 1808-39 38, 179, 190, 203, 204, 205, 213, 214, 244, 257, 271, 281, 282, 283, 284, 290, 297, 299, 311, 312, 313, 321, 324, 329, 337, 366, 373, 379, 384  
 Frederik 7., konge 1848-63 294  
 Frederik, arveprins 179  
 Frederik VI, dampskib 207, 248, 362  
 Frederik Blixencrone, færge 218  
 Frederiks Hospital 378  
 Frederiksborg, se også Hillerød 55  
 Frederikshavn, se også Fladstrand 52, 260, 269, 272  
 Frederiksnagore 97  
 Frederikssund 55, 56, 244  
 Frederiksstad 84  
 Frederiksværk 244  
 Frederiksværn 269, 271, 272  
 Freundendahl, Maltha, gæstgiver 73  
 fribreve 163  
 frimærke 356  
 friægter 223  
 Frydenlund 67  
 fuldmægtig 23, 27  
 Foundation 1712 13, 15, 381  
 Fyens Adresseavis 331  
 Fyens Stiftstidende 368, 369  
 Fyn 29, 33  
 Fynske, Langelandske og Lollandske Telegraf-Linie 193  
 Fürst, grosserer 197  
 fyrstebiskop af Lübeck 86, 269  
 Fædrelandet, avis 366, 369  
 færgebåde 47  
 færgelaug 37, 39, 47, 212, 214, 378  
 Færgemand, Hans 215  
 færgesmakker 24, 39, 196, 211  
 færgesteder 213  
 færgetakst 214, 216  
 faderute 252  
 Fødselsstiftelsen 179, 377  
 gagetillæg 132, 329  
 Galop, postbåd 269  
 Gandorf, Jens Madsen, postmester 123  
 Gebauer, C.D., maler 59, 222, 240  
 Gebyrfonden 378  
 Gedde, F. 13, 19, 99, 100  
 Geiser, dampskib 277  
 generalerbpostmeister 84  
 Generalitetskollegiet 188  
 Generalpostamtet 17, 57, 98, 99, 121, 281  
 Generalpostdirektionen 203, 210, 281, 288  
 Generalpostkassen 148, 172, 177  
 Generalpostkontor 121  
 Generaltoldkammeret 96, 116, 188, 213, 293, 295, 380  
 Gether, Henning Andreas, postmester 311  
 Gisselfeld 297  
 Gleerup, Albert, postmester 144  
 Glostrup 264  
 Glückstadt 269  
 gongong 260  
 Gottorp 83, 186  
 Gram, F.C., hofmarskal 174  
 gratiale 299, 330  
 Green, Hans, opsynsmand 303  
 Greifswald 274  
 Grenå 21, 54, 305  
 Grill, Andreas, postmester 95  
 Grill, Caspar, postforvalter 148  
 Grosserersocietetet 210  
 Grove, Hans Jørgen, postmester 137  
 Grundtvig, N.F.S., 284, 362  
 Grøn, Peder Pedersen, postmester 126, 139  
 Grønberg, B.C., postkasserer 339  
 Grønsund 220  
 Guldborg 303  
 Güldenchrone, amtmænd 144  
 Gyldenløve, Christian 11, 110  
 Gyldenløve, Ulrik Christian 88, 89  
 gæstgiveri 24, 65, 66, 67, 71, 73, 78, 125, 135, 137, 176, 231, 303, 378  
 Göteborg 88, 274  
 Gåbense 45, 220  
 gående bud 46, 48, 54, 258  
 Gaermann, postfører 318  
 Haderslev 24, 50, 57, 65, 83, 247, 347  
 Haderslev Postgård 65  
 Hagen, L., postdirektør 113  
 Halland 88  
 Halskov 38  
 Hamborg 94, 103, 134, 155, 159, 267, 274, 278  
 Hamburger Herberg i Roskilde 75, 136  
 Hamburger Agende Postmestre 23, 26  
 Hamborgske og jyske agende poster 52  
 Hamburgergården i Kolding 316  
 Hamburger Herberge, Haderslev 24  
 Hamburger Neue Zeitung 367, 368, 372  
 handelskompagnier 96  
 handelskorrespondance 163, 241, 353, 355  
 Handels- og Industri-Tidende 365  
 Hannover 268  
 Hansen, Arild, postkasserer 148, 173  
 Hansen, Christopher, personpost-

- kontrahent 294
- Hansen, P., skibsportrætmaler 256
- Hansen, Peter Christian, postmester 311
- Harbou, F.H.W., postdirektør 113, 115, 116, 282
- hattefuttal 156
- Hauch, overhofmarskal 196
- Hauch, F., generalpostdirektør 195, 282, 285, 289
- Heberge, postbud 324
- Hedegårdene ved Roskilde 186
- Hedehusene 264
- Heegaard, rejsende 197
- Heiberg, Johan Ludvig, digter 273
- Heiberg, Johanne Louise f. Pätges, skuespillerinde 273
- Heide 85
- Heiligenhafen 44
- Hellfried, C.F., generalpostdirektør 282
- Helsingør 12, 21, 22, 29, 46, 55, 57, 89, 93, 125, 271, 274
- Helsingørske Post-Contoir 299, 324, 335
- Hempel, kancelliråd, bladudgiver 368
- Hempel, Christian, postmester 126
- Hempel, Simon, postmester 125
- herberge 63
- herredsfoged 125, 213
- hertugdømmerne 63, 66, 76, 82, 83, 266, 267, 348
- Hesse, dampskibsfører 362
- Hessel, Henning, postmester 55
- Heug, Jens, postmester 149
- Heuss, Johan, jun., postmester 85
- Heuss, Johan, sen., postmester 84, 94
- heussiske poster 85
- Hill, Rowland, engelsk generalpostmester 356
- Hillerød, se også Frederiksborg 55
- Hiort, Anders, øltapper 124
- Hirsholmene 59
- Hjørring 52, 54
- Hobro 144, 292
- Hof- & Statskalenderen 193, 287, 301, 302, 305, 306, 307, 318, 319, 320, 340
- Hojer, Bendix, postmester 65
- Holberg, Ludvig 129, 175
- Holbæk 78
- Holck, J.C.C.v., overpostamtsdirektør 286, 291, 326, 327
- Holland 51, 355
- Holm, se Holmskjold
- Holm, telegrafbestyrer 187, 194
- Holm, Niels, postmester 129, 137
- Holm, Niels Mogensen, postmester 314
- Holm, Peter Mortensen, postmester 295
- Holmen ved København 171, 186
- Holmer, Christian, postforvalter 149
- Holmskjold, J.T., postdirektør 109, 110, 111, 113, 115, 117, 118, 119, 149, 179, 377
- Holstein, C.F., postdirektør 109, 110
- Holstein, E.F.v., postinspektør 295, 338
- holstensk vogn 36, 62, 64, 76, 80, 86, 222, 233
- Honningdal, H.R., postkasserer 284, 331
- Horn, Mathias, postvært 43
- Horsens 250
- Horten 272
- Hotel d'Angleterre i København 238
- Hotel Postgården 136
- Houman, Ole Hemmingsen, skipper og færgemand 218, 220
- hovedpostkontor 161, 242, 245, 268
- hovedruten til Hamborg 12, 21, 30, 66, 75, 83, 133, 208, 226, 229, 246, 268, 352, 364
- Hundested 186
- Hurtig, postbåd 269
- Husum 84
- Hvass, Jens, vognmand 229
- Hvidt, L.N., grosserer 362
- Hyllested, klokker 224
- Hålsingborg 271
- Høegh-Guldberg, H.J.C., postinspektør 295, 338
- Høgebjerg på Als 186
- Høhling, R.F., postmester 314
- Hørsholm 46, 48
- Haabet, postbåd 269
- Haagensen, toldbetjent 362
- Haandbog for Reisende 238
- indleveringsgebyr 347, 375
- indskrivningspenge 158, 350
- indtægter 166, 374, 383
- inflation 345
- Ingemann, B.S.A., digter 362
- inkvirering 339
- instruks 60, 61
- internationalt samarbejde 277
- Ipsen, Jeppe, postmester 308
- Iris, dampskib 355
- isbåd 30, 38, 196, 205, 211, 214
- Island 97
- ispenge 350
- Itzehoe 83
- Iversens Fynske Avis 73
- Jacobsen, personpostkonduktør 321
- Jacobsen, Jørgen 125
- Jantzen, opsynsmand 220
- Jegindø-Tambohus 213
- Jensen, C.A., portrætmaler 297
- Jensen, J., poststrytter 225
- Jensen, Jens, postholder 31
- Jensen, Knud, postmester 125
- Jensen, Poul, matros 187
- Jernbanekommissionen 264
- Jernbanepostekspeditionen 301
- jernbaner 239, 263, 276
- Jessen, F.C.v., assessor 289, 293
- Jespersen, bæltfører 290
- Johnn, A.F.v., postdirektør 100, 107
- Juel, Jens, maler 296
- Juliane Marie, enkedronning 115, 179
- Junghans, Hans, postmester 316, 317
- Jylland, dampskib 210
- Jyske Telegraf 193
- Jönköping 270
- Jørgensen, Knud, postmester 124
- Jørgensdatter, Kirsten, postmester-enke 126
- kajak 205
- kalesche 79, 80, 222, 248
- Kalundborg 51, 57, 78, 136, 212
- Kalvehave 219, 220, 227
- Karen, færgemandsenke 215
- karet 50, 80
- kariol, se også postkariol 35, 36, 247
- Karise 45
- Karl af Østbrig, ærkehertug 197

- karte 142, 162, 300, 324, 339  
 kasseeftersyn 144, 295, 337  
 kasseforordning 336, 340  
 kasseangel 121, 140, 141, 144, 335, 337  
 kasser, offentlige 336  
 kassererkontor 283  
 kaution 139, 295, 305  
 Kerteminde 244  
 Kiel 70, 83, 248, 274  
 Kiel-Altona 263  
 Kielerfreden 193, 269, 330  
 Kierullff, Elieser, postmester 292, 310  
 Kirchner, Herman Ferdinand v., officer 311  
 Kirketidende, Den nordiske 366  
 kirurg 125, 126  
 Klarup, Christen Jensen, postkasserer 148  
 Klingenberg, Poul, generalpostmester 42, 176  
 Klopenborg, berider 15  
 Knudsen, Hans, postmester 141  
 Knudshoved 38  
 Knuth, C.C.G., postdirektør 113, 114, 281  
 Koefoed, H.H., postdirektør 113, 116  
 Kolderup, Ingeborg Hansdatter, postmesterenke 126  
 Kolderup-Rosenvinge, se Rosenvinge-Kolderup.  
 Kolding 39, 52, 134, 226, 316  
 Kollegialtidende 365  
 kollegium 111, 116, 283  
 kombinerede poster 251, 254, 268, 300, 370  
 Kommercekollegiet 188  
 konduktør 320  
 kongelig resolution 283  
 kongrejser 227  
 Kongsberg 92  
 konstitution 319  
 konsumtionsforpagter 123  
 kontokurant 354  
 kontorhold 340  
 kontortid 300  
 kontrahent 64, 77, 128, 268, 340  
 kontrakt 60, 128  
 kontrebande 26  
 Korsør 23, 35, 37, 73, 141, 185, 186, 191, 194  
 Korsør-Nyborg 51  
 Koster 218, 219, 220, 303  
 Krabbe-Carisius, udenrigsminister, adressat 363  
 Krag, Dorothea 10, 11, 13, 15, 99, 100, 143  
 Kraghballe, C.M., postmester 304  
 Krebs, Cay Frederik Tønder, postmester 310  
 Krebs, Henrik Johannes, postmester 297  
 Krebs, præstedatter, pensionist 380  
 Krebshuset ved Sorø 24, 26  
 Kronprinds Frederik Carl Christian, dampskib 212  
 kronregalier 297  
 Krig, den store nordiske 11, 16, 88  
 krigstelegraf 199  
 Kristiania 88  
 Kristianssand 97, 270  
 Krock, Henrich, maler 108  
 Krog, tolderdatter, pensionist 380  
 Krogh, G.F., postmester 312  
 Krogh, Niels Krabbe v., postmester 314  
 kroholder 78, 231  
 Kronborg 186  
 kronometer 27  
 Kruse, Jørgen, købmand 212, 295  
 kuglepost 2, 244, 247, 249, 250, 254  
 Kurantbanken 52, 144  
 kurantdaler 345, 373  
 kurér 195, 270  
 kurvevogn 80  
 Kutschenreuter, Simon, signalist 195  
 kysttelegraf 186, 193  
 kvartalsekstrakt 139, 290  
 kvartalskurs 373  
 Københavns Aftenpost 168  
 Københavns danske Brevpostkontor 122  
 Københavns helsingørske Postkontor 122  
 Københavns lollandske og helsingørske Postkontor 122  
 Københavns Postrytter 130  
 Københavns Toldbod 96  
 Københavns Universitet 104  
 Københavnsposten, avis 371  
 København-Kiel 207, 358  
 København-Lübeck 208  
 København-Aalborg 356, 358  
 København-Århus 210  
 Købmagergade i København 71, 106, 115, 117, 121, 150, 299  
 Køge 29, 42, 45, 78, 136, 145, 186, 232, 260  
 Ladegårdsbanken ved Nyborg 184, 193, 195, 199  
 Lahde, G.L., kobberstikker 262  
 Landbefordringsvæsenets Kontor 227, 283, 287  
 lakajisme 44  
 Landetaten 380  
 landevej, se også chaussé 47  
 landmilitis 17  
 landtelegraf 186, 190  
 Lange, postsekretær 232  
 Lange, C.D., bogholder 150  
 Lange, C.W., generalpostdirektør 113, 114, 115, 149, 210, 282, 289, 379  
 Lange, J., postdirektør 109, 110, 113  
 Langeland 56, 165, 214  
 Langsted, Christian, transportforvalter 72  
 Larsen, H., købmand 308  
 Larsen, Niels, postbud 323  
 Larvik 88  
 Lassen, Birgitte, tjenestepige, adressat 363  
 Lauenborg 268, 278  
 Laursen, Jørgen, vognmand 228  
 Laurvigen, greve 67  
 Lausen, Martin Christopher, postmester 72, 142  
 Lausen, Niels Martin, postmester 307  
 Lausen, Peter Christopher, postmester 143  
 legitimation 57  
 Leipzig, 94  
 Lemming, transportforvalter 30  
 Lemvig 52, 137  
 Lenthe, C.v., postdirektør 99, 100, 101  
 Lerche, J., postforvalter 121  
 Lerche, V., postdirektør 99, 100, 102  
 licitation 340  
 Lillebælt 23, 213  
 Limschou, Anna Sophie f. Wisbech 316

- Limschou, Jens Pedersen, postfører 316, 317
- Limschou, Peder Knudsen, postmester 316, 317
- Lind, Søren Thosen, postmester 218
- Lindberg, Jacob Christian, præst 366
- Lindorff, enke efter postbud 380
- Linnet, herredsfogedenke, pensionist 380
- litsenbroder 80, 158, 238, 322, 323
- Livingston, amerikansk ambassadør 197
- livkuske 44
- livrentesocietet 109, 176,
- Lolland-Falster 21, 42, 44, 133, 155, 208
- Lollands Agende Postmestere 42
- Lollandske Post-Contoir 299, 323
- Lollandsruten 22, 42, 133
- London 97, 274
- Ludvigslund 45
- Lumbye, H.C., komponist 343
- Lund, søofficer, færgemand 220, 303
- Lund, Jens Justesen, postfuldmægtig 311
- Lundbye, J. Th., maler 53
- Lundt, rådmandsenke, pensionist 380
- Lübeck 68, 70, 86, 145, 208, 268, 269
- Lübeckpakket 69
- lybske skilling 154
- Lyngby 46, 48
- lystjagt 39
- Løgstør 244
- løn 99, 127, 132, 140, 340, 375
- lønreform 340
- løntillæg 133, 341
- Løvenørn, Poul, søofficer 214, 215
- Mackeprang, doktor, dennes enke, pensionist 380
- Madsen, postbud 324
- Madsen, tømmermester 198
- magistrat 213, 227
- malurt 12
- Mansa, J.H., officer, korttegner 311
- Manufakturhandel, Den kongelige 97
- Maria II da Gloria, portugisisk dronning 197
- Mariager 243
- Maribo 42
- Marskalsgården i København, 117
- Martini, Christian, apoteker, postmester 72
- Martinussen, Niels 318
- mastetelegraf 186, 191
- matroser 187
- Mau, G.W., apoteker og postmester 307
- Mecklenburg 268
- Melbye, Ulrik Christian 126
- mellembåde 47, 214
- melleporto 260
- memoriale 27, 28
- Mercurius, dampskib 197, 198, 202, 211
- Mercurius, postjagt 38, 40, 204, 211
- messagerer 23
- metereologiske observationer 196
- Middelfart 37, 39, 78
- Middelfart-Snoghøj 51
- milesten 29
- miletabel 157
- miletakst 154, 157, 359
- miletal 344
- Misleth, Hans, postmester 138
- mission 13, 171
- Missionskollegiet 173
- Mitzig, Peter, hestgarder 174
- Molcken, staldmester 15
- Moltke, general 144
- Moltke, A.G., overhofmarskal 178
- Moltke, A.W., finansminister 339
- Moltke, C.G., postdirektør 13, 99
- monopol 96
- Monrad, D., generalpostdirektør, 113, 116, 203, 211, 261, 272, 282, 289, 296, 297, 379
- Monrad, G.H., postdirektør 2, 282, 287, 289
- Montaigu, Magnon de, skuespiller 175
- Morgenbladet, norsk avis 367
- Moss 91
- Mozart, W.A., komponist 342
- mundering, se også uniform 35, 43, 60, 67, 80, 176, 322
- Murat, storhertugen af Berg, fransk marskal 268
- Mühlenstedt, J.A.v., postmester 232, 313
- Müller, borgmester 363
- Müller, forstkandidat 286
- Müller, N., postdirektør 100, 107, 109
- Mynster, J.P., biskop 258
- Møller, A.Th., grosserer, adressat 363
- Møller, Anders, færgemand 215, 221
- Møller, Niels Rasmussen, opsynsmand 303
- Møller, Simon, skibsbygmester 212
- Møller, Ulrich Heinrich, postmester 125
- Møn 186, 218, 220
- Møns Tugt- og Forbedrigshus 135
- Mørch, Christian, postmester 143
- Maagen, dampskib 213
- Nakkehoved 186
- Nakskov 42, 44, 254
- navneværdi 349, 373
- Nessie, Mathias, postmester 126
- Neumann, C., personpostkonduktør 321
- Neumann, Peter Gotfred, postfører og postmester 291
- Nibe 244, 383
- Nicolai, frøken, adressat 363
- Nielsen, enke efter staldkarl 380
- Nivå 46
- Nordamerikas forenede Stater 49
- Nordsjælland 46
- Nordøstlige Telegraf-Linie i Sjælland 193
- Norge 83, 88, 155, 267, 269, 355
- normalreglement 353
- Norske Agende Post 92, 93, 270
- Norske Expresse 93
- Norske Postkontor 121
- Norske Postsekretariat 111
- Nyborg 33, 35, 39, 165, 184, 185, 186, 191, 215
- Nyborg Telegrafstation 199
- Nykøbing Falster 42, 43, 136
- Nykøbing Mors 243
- Nykøbing Sjælland 244
- Nymindegab-Holmsland 213
- Nyord 218
- nytårdsdusør 329
- Næstved 138, 239, 253
- obligationer 171, 173, 180, 378
- Odense 35, 72, 141, 142, 143, 165, 307



- officerer 307, 310, 313  
 Oldenburg 84, 269  
 oldenborgske farver 26, 35, 269, 327  
 oldermandspenge 66, 67  
 Olsen, postkonduktør 321  
 Olsen, Fr. 9, 52, 54, 57, 178, 203,  
     310, 313, 315, 335  
 ombæring 325  
 One Penny Black 356  
 opsigtsbetjent 299  
 opsynsmand ved befordringen 77,  
     78, 227, 303, 307  
 optisk telegraf 184, 185, 188, 192,  
     199, 205  
 organist 304  
 Ostefeld, Christian, vognmand  
     228  
 Ostindien 17, 97  
 Otzen, Frederik, postmester 128,  
     143  
 overpostamtsdirektør 286, 326  
 overpostinspektør 95  
 overpostkontrollør 99, 104  
 overskud 167, 375, 376  
 overtelegrafbestyrer 193  
 overvægt 156
- pakkepost 78, 155, 208, 228, 229,  
     243, 244, 318, 348, 352  
 pakkepostbud 321  
 Paludan, H.F., postmester og over-  
     telegrafbestyrer 187, 190, 194,  
     198, 295  
 passagerbillet 251, 252  
 passagerantal 196, 255  
 Pauli, frøken, adressat 363  
 Pauli, J.G., postdirektør 109, 110,  
     111, 113, 115, 150  
 Pedersen, Jens, diligencekusk 50  
 Pedersen, Peder, færgemand 286  
 pengesforsendelse 147, 334, 363  
 pengeskasse 103  
 pengeombytning 330, 348, 349, 373  
 pengesedler 52, 143, 145, 348  
 penny-porto 356, 358  
 pension 167, 171, 174, 375, 376  
 pensionister 170, 174, 180  
 pensionsadministration 105, 179,  
     379  
 Pensionskasse, Den almindelige 379  
 personbefordring 63, 223  
 personpost 251, 255, 352  
 personpostkonduktør 320
- personpostkontrahent 294  
 personpostkontrolbøg 294  
 Personpost- og Befordringsvæsenets  
     Ekspeditionskontor 300  
 pest 12  
 Petersen, personpostkonduktør 321  
 Petersen, vognmand 226  
 Petersen, H.F., skibskirurg 261  
 Petersen, Hans Henrich, postmester  
     307  
 Petersen, Mads, postfører 319  
 Petersen, madam, indehaver af fod-  
     posten 261  
 petition 367, 370, 371  
 phaeton 80  
 Philadelphia 49  
 Pinneberg 83  
 Platen, H.H.A.v., postmester 333  
 Platen, W.F.v., postdirektør 99, 100  
 Poder, Søren, postfuldmægtig 311  
 Polen 12  
 Polyteknisk Lærestalt 366, 368,  
     370, 371  
 Pommern 12  
 Porcelains Fabrik, Den kgl. 71, 115,  
     118, 119, 178, 179, 180, 377  
 porto, se takster  
 portofrihed 163, 164, 361  
 portokommission 357  
 portoreform 356, 372  
 Post, Jørgen 124  
 Post, Peder 124  
 postbud 46, 300, 326  
 postdirektør 183  
 postekspeditionskontor 45, 242,  
     245, 256, 264, 383  
 postekspeditør 257, 259, 260, 307  
 postfaget 314  
 postflæg 41  
 postforvalter 121, 122, 127, 146, 300  
 postfuldmægtig 122, 311, 313, 338  
 postfører 27, 34, 44, 52, 80, 138,  
     183, 194, 227, 318, 320  
 postgård 64, 65, 71, 75, 135, 378  
 Postgården i Købmagergade i Kø-  
     benhavn 115, 117, 122, 150, 180,  
     238, 299, 378  
 Postgården i Nyborg 73, 74, 75  
 Postgården i Odense 72  
 postholder 30  
 posthorn 26, 35, 60, 67, 80, 89, 93,  
     195, 342, 343  
 posthornssignaler 343
- posthus 44, 121  
 postillon 22, 35, 38, 53, 59, 61, 128,  
     143, 324, 338, 342  
 postinspektør 121, 295, 327, 338  
 postintrader, se tillige indtægter  
     166, 383  
 postjagt 22, 38, 39, 40, 41, 55, 187,  
     196, 294  
 postkariol 35, 36, 58, 86  
 postkarl 66, 67, 80  
 Postkassepensionsdirektionen 179,  
     180, 289, 294, 379  
 postkasserer 103, 146, 284, 331  
 postkommissær 46, 92  
 postkonduktør 319  
 postkongres 277  
 postkontor 137, 144  
 postkontrollør 109, 122, 300  
 postkonvention 90, 368  
 postlivré 26  
 postmester 54, 123, 134, 137, 182,  
     183, 280, 298, 300, 303, 307, 340  
 postofficiant 326  
 Postpensionskassen 378  
 postregale 97, 178, 181, 352  
 postrevisor 103  
 postrider 124  
 postridt 128  
 postruter 20, 25, 56, 82, 87, 244,  
     251, 266, 344  
 poststrytter 22, 31, 38, 53, 59, 61, 255  
 postsekretær 103  
 postskilt 57, 67, 79, 120, 227, 239,  
     260, 324  
 postskriver 109, 121, 122, 126, 300  
 postsorteringsreal 317  
 postspionage 94, 104, 107  
 poststatistik 34, 241, 255, 352, 377  
 postsæk 89  
 posttaske 53, 260  
 posttegn 57, 351  
 postvogn 236  
 postvært 42  
 postwagen 86  
 presenning 248  
 Preussen 12, 272  
 Prinds Carl, dampskib 272, 273  
 Prindsesse Wilhelmine, dampskib  
     206, 208  
 privatisering 58  
 privatskriver 335  
 privilegium 68, 72, 208, 260,  
     365, 367

- prokurator 137  
 proportionaltakst 157, 161  
 Præstø 42, 260, 333  
 prøvetrøje 79  
 prøvevogn 78, 236, 248  
 pølsestempel 279
- Quintus, batteri på Holmen 186
- Rahn, Martinus, postmester  
 124  
 Ramløse, toldbetjentenke 380  
 rammeteograf 191, 192, 199,  
 202  
 Randers 78, 141, 169  
 Rantzau, Christian v., greve 179  
 Rasche, vognmand 227  
 Rasmussen, Hans, beforderings-  
 pligtig 226  
 regnskabssekstrakt 139, 332, 337  
 regnskabsvæsen 336, 374  
 Reimer, postfuldmægtig 334  
 Reinhard, J.F., postmester 308  
 rekognition 56, 85, 217  
 Rendsborg 83  
 Rentekammeret 116, 188, 380  
 repetérstation 193, 196  
 repetitør 187  
 reservefond 180  
 reservepostfører 319  
 reskript 281  
 restancelister 290, 332  
 revision 142, 148, 283, 337  
 Rheder, W.L.v., postdirektør  
 100, 107, 109, 110  
 Ribe 21, 61  
 ridende post 39, 52, 86, 158  
 ridende postmester 65  
 Riegels, H.E., bestyrer af fodpo-  
 sten 260  
 rigsbankdaler 330, 349, 373  
 rigsbankskilling 349  
 rigsvåbenet 98  
 Riis, Jens Jørgensen, postmester  
 126  
 Ringkøbing 50, 52  
 Ringsted 35, 45  
 Ringsted Post- og Gjæstgiver-  
 gård 286  
 Roecks Witwe & Söhne, firma i  
 Lübeck 145  
 Rose, Jens, vognmand 228  
 Rosenborg 17, 297
- Rosenvinge-Kolderup, P.A.,  
 postdirektør 113, 114, 116,  
 282  
 Rosenørn, stiftamtmand 356  
 Roskilde 29, 35, 38, 55, 56, 74,  
 78, 128, 136, 186, 230, 263,  
 297, 334  
 Roskildevej 29, 297  
 Rudkøbing 214, 304  
 Rundetårn 185  
 Rødby 42, 44, 57  
 Røder, Søren, postmester 303  
 røgelse 12  
 Rønne 244, 256  
 Rønnede 244  
 Rørbye, M., maler 272  
 rådmand 123, 125
- Saksø 42  
 Salomon, rejsende 228  
 Samsø 333  
 Sandbeck, Hans, postfører 319  
 Sandberg, postbud 261  
 Sass, M.V., grosserer 212  
 Saxo, 284  
 Schalburg, Joh.Fr., opsyns-  
 mand 315  
 Schaldemose, Hannibal, post-  
 mester 137  
 Scheel Plessen, greve 197  
 Schiffmann, J.F.A., postdirektør  
 113  
 Schleisner, C.A., maler 385  
 Schmidt, frøken, dagvognspas-  
 sager 237  
 Schmidt, J.M., postkontrollør  
 301  
 Schmidt, Mariane, gift med Sø-  
 ren Schmidt 305  
 Schmidt, Søren, postmester 305  
 schnellpost 250, 268  
 Schou, Anders Jensen, postme-  
 ster 305  
 Schrødersee, J.C., postdirektør  
 109  
 Schulin, J.S., postdirektør 100,  
 102, 107  
 Schumacher, A.A.F.v., løjtnant  
 190, 191, 199  
 Schytte, proprietær, rejsende  
 251  
 Sct. Gertruds kirke i Korsør  
 191, 195
- Seest, Hans Christian, ekstra-  
 postfører 318  
 seglstempel 278  
 Seidelin, Hans, postdirektør  
 100, 102, 107  
 Seiffert, postmester 30  
 sejerværk 27  
 sejlpaket 68, 207, 273  
 sekvestration 144  
 sideruter 52, 54  
 Siemsen, enkefrue, adressat 363  
 Siersted, byskriver 35  
 signalist 195  
 Sjælland 29  
 Skagen 54, 260  
 Skanderborg 304  
 Skattemandtal 124  
 Skelskør 244  
 skiftested 22  
 Skive 243, 381  
 skolevæsen 241  
 skriverpenge 136, 329, 350  
 skydeskive 2  
 Skåne 88  
 Slagelse 35, 137  
 Slaget på Rheden 186  
 Slingerup 55, 56, 244  
 Slesvig 83  
 Slesvig-Holsten-Lauenborgske  
 Kancelli 380  
 Slesvig-Holsten-Lauenborgske  
 Sekretariat 267, 283  
 Slotsholmsgade i København  
 108, 115, 121, 122  
 Smidig, postbåd 269  
 smugleri 26, 44, 58, 68, 140  
 Smålandshavet 42  
 Sneglehøj 186  
 Snoghøj 37, 39, 226  
 sognebud 258, 259, 385  
 Sophia Hedeveg, prinsesse 174  
 sortering 317, 325  
 Sorø 24, 164  
 Sorø Akademi 119, 164  
 speciedaler 346  
 spekulation 347, 373  
 Spjellerup 258  
 Spodsbjerg 186  
 Sporon, amtmand 217  
 sportler 329, 375  
 Sprogø 38, 185, 187, 190, 194,  
 195, 202, 205, 206, 318

- Spørring kro 320  
 Stade 10  
 stage-coach 49  
 Stampe, vognmand 228  
 Stampe, Laurits, postmester 125  
 statistik, se poststatistik  
 statsbudget 353  
 statsgæld 379  
 statskasse 379  
 Statsrådet 283  
 Stavern 88  
 Stege 56, 135, 218  
 stempelpapir 313  
 stempler 278, 279, 360, 361  
 Stenbock, Magnus, svensk feltmarskal 104  
 stiftstidende 365  
 Stokkemærke 45  
 Storch, Edouard, maler 202  
 Store Hedinge 243  
 Storebælt 23, 29, 37, 58, 158, 185, 186, 204, 243  
 Storm, F.V., postmester 314  
 Storm, Peder, arbejdskusk 174  
 Stralsund 13, 272, 274  
 Struensee, J.F., geheimekabinetminister 46, 111, 116, 148, 163  
 Stubbekøbing 21  
 Sturz, H.P., postdirektør 109, 111, 112  
 styver 55  
 stænderforsamlinger 336, 339, 340, 353, 356, 359, 367, 370, 371, 381, 382  
 Stændertidende 353, 357  
 Støcken, E.J.S.v., postforvalter 300  
 Staaen, grøfteplantørnke, pensionist 380  
 Staal, købmand 145  
 Sundby 220  
 suspension 143, 144  
 Svendborg 78, 215, 331  
 Svendsen, N., opsigtsbetjent 299  
 Sverige 11, 46, 83, 88, 267, 269  
 Syberg, Friderich, postmester 303, 332  
 Sydsjælland 42, 133, 155  
 sygekasse 324  
 Sünckenberg, Johan Frederik Christian, apoteker og postmester 292  
 Sæby 54, 260  
 Søbyvad 226  
 Søetaten 380  
 søfart 58, 66, 68, 69, 90, 93, 96, 207, 232, 256, 352, 358  
 sølvværdi 349, 373  
 Sønderborg 65  
 Sønderjylland 83  
 Sørensen, postkonduktør 321  
 Sørensen, Hans, postfuldmægtig 311  
 Sørensen, Hans, postmester 226, 363  
 takster 94, 95, 152, 153, 155, 156, 159, 160, 161, 214, 216, 231, 254, 345, 346, 349, 350, 352, 357  
 tallotteri 164  
 telegrafbestyrer 187, 189, 193  
 telegrafinspektør 186  
 telegrafjournal 195, 201  
 telegrafkoder 200, 201  
 telegraflinier 186, 193  
 Telegrafvej ved Nyborg 184, 193  
 Tersling, Jørgen 309  
 Thaulow, Bertel, postmester 125  
 Thaulow, Jens Bertelsen, postmester 123  
 Thayssen, P., postdirektør 282  
 Thisted 243, 270  
 Thisted Amtsavis og Avertissementstidende 369  
 Thomas, tjenestekarl 362  
 Thorseng, stamhus 217  
 Thorvaldsens Museum 362  
 Thotts palæ, København 107  
 Thurn und Taxis, rigsfyrsteslægt 84  
 Thøming, C.F., maler 64  
 Tillge, A.P., postforvalter 301  
 Tillge, Jacob, postkontrollør 300  
 tillæg 329  
 tilsigelsespenge 235  
 timesedler 27, 30, 32, 66, 67, 228, 235, 246, 290, 364, 381  
 Timm, maskinmester 293  
 tjenestebreve 163, 165, 257, 352, 360, 361  
 toldkontrollør 125  
 toldregnskab 59  
 toldseddel 293  
 toldvæsenet 362  
 Tonboe, Christen, postmester 126  
 Top, Hans, postmester 285  
 Top, Johan Christian Bekker, postmester 145, 147  
 trafikmeldinger 196  
 Tranquebar 14, 96, 97, 171, 278  
 transitporto 271, 273  
 transportforvalter 235, 305  
 transportjournal 290  
 Tregder, E.H., kontorchef 238  
 Troense 40  
 Trunderup 226, 303  
 trykkefrihedsforordning 365  
 Tscherning, A.F., officer, krigsminister 311  
 tugthuskriver 134  
 Tutein, proprietær, stænderputeret 367, 371  
 Tüchsen, postbud 324  
 Tyske Forbund 277  
 Tyske Kancelli 95, 107, 111  
 Tyske Postsekretariat 111, 116, 267  
 Tønder 84  
 Tønnesen, Mads, postmester 123  
 Tønning 84, 104  
 tårnur 27  
 Tåsinge 214  
 Tåstrup 244, 264  
 udbringning 325  
 Udenrigsdepartementet 188  
 udlandsporto 94, 157, 374  
 udleveringsgebyr 330, 347, 350, 378  
 udgifter 166, 374, 383  
 uindløste breve 331  
 Ulvsund 219  
 underofficerer 310  
 uniform, se også mundering 39, 48, 60, 64, 68, 182, 183, 189, 190, 235, 260, 262, 280, 298, 322, 326, 327, 328, 339, 342  
 ure 27

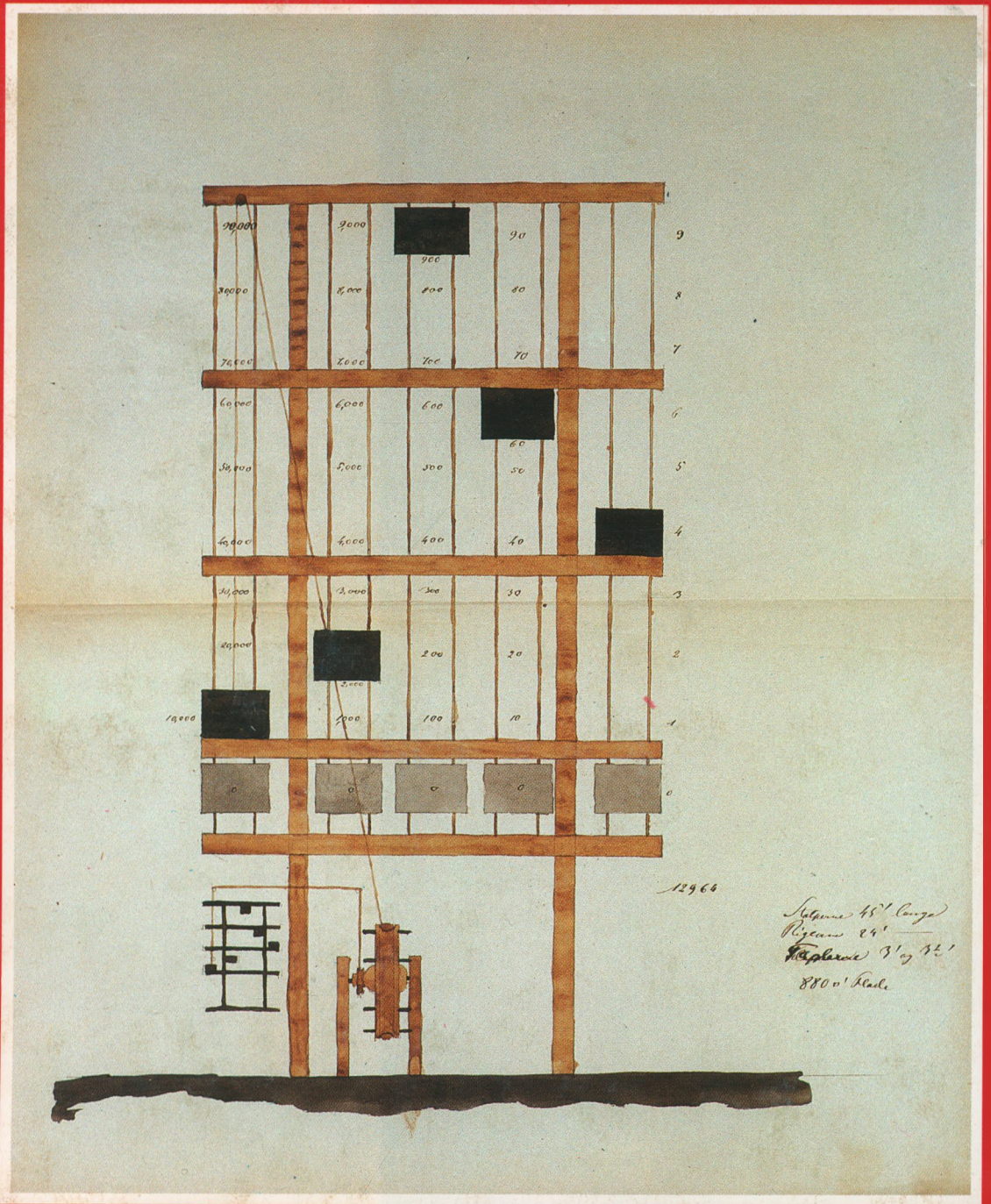
- Vajsenhuset 171, 173  
 Valby 264  
 Valby Bakke 186  
 Valdemar Slot 217  
 vandtransportvæsen 283, 287  
 Varde 61, 78  
 Vedbæk 48  
 vejerpenge 136, 350  
 Vemmenæs 214, 221  
 vendsysselske postvæsen 54  
 Verhulst, C.P., maler 48  
 Vesterport 185  
 Vestindien 96, 275  
 vestindienpakket 97  
 vestjyske rute 21, 50  
 Viborg 228, 381  
 Victoria, engelsk dronning 356  
 Vieregg, C.H.v., postdirektør  
 13, 99, 100  
 Vindbyholt 45, 303  
 Vindeby 215  
 vinhandler 123, 125  
 Visby, Fr., maler 259, 320  
 vognmandslaug 63, 66, 67, 223,  
 225  
 vognmandsrulle 228  
 vognmester 66, 67, 75  
 vognmænd 24, 36, 63, 66, 76,  
 85, 176, 223, 232, 345, 378  
 Vogt, J.H., statsråd, 297  
 Vordingborg 42, 56, 145, 220  
 vægtgrænse 156  
 værdigenstande 157  
 Værebros Mølle 56  
 værtshus 63
- Waitz, G., postmester 94  
 Walterstorff, E.F.v., postdirek-  
 tør 48, 49, 113, 116, 185, 190,  
 281, 297  
 Wanger, Simon, hovsmed 174  
 Wedderkop, Magnus von, Erb-  
 postmeister 84  
 Wedel-Heinen, J.C.F., assessor  
 289  
 Wederkinch, Jørgen, postmester  
 123  
 Weigner, Henrick, postmester  
 125  
 Weinholdt, C.A., telegrafbestyrer  
 195  
 Wejnholdt, Hans Danielsen,  
 postmester 123, 124  
 Welling, Jens Jørgensen, gæstgi-  
 ver 316  
 West, søn af kammertjener,  
 pensionist 380  
 Weyse, A., postdirektør 99, 100,  
 103, 106  
 Wielandt, Joachim, bogtrykker  
 129  
 wienervogn 254  
 Wilder, madam, adressat 363  
 Windekilde, Inger, bogtrykker-  
 enke 129, 131  
 Windholt, gæstgiver 73  
 Winge, Niels, postdirektør 289,  
 294  
 Wolf, Gert, postmester 123, 124  
 Wolters, H.J., postmester m.m.  
 304  
 Worck, Erik Madsen, postme-  
 ster 317  
 Wøldike, Peter, postforvalter  
 149
- Yoldi, greve, adressat 363  
 Ystad 272, 274
- Zahlkammeret 173  
 Zahrtmann, H.C., postinspek-  
 tør 339  
 Zarens Hus 43  
 Zeltner, rejsende 252  
 Zimmer, enke 75  
 Zimmer, Ole, postmester 74  
 Zoega, Georg, postkasserer 150
- Ærøskøbing 215
- Øhleschläger, Adam, digter 273  
 Öhlschlager, Hinrich, hestgarder  
 174  
 øltapper 126  
 Øresund 47  
 Øresundstold 18, 46  
 Ørnen, postjagt 38, 40, 41, 204, 256,  
 258  
 Ørsted, Anders Sandøe, jurist, kgl.  
 kommissarius ved Stænderne 367  
 østerlandske både 30  
 Østersøen 70  
 østjyske rute 21, 50
- Aalborg 54, 57  
 Aalholm 42  
 Aarestrup, Peter Georg, postmester  
 291  
 Århus 51, 57, 137, 210, 212, 308  
 Århus-Kalundborg 51, 212, 234  
 årsregnskab 142

# Kort og tabeller

## Side:

20	Postruter i Danmark o. 1711	133	Tabel 1.	Postmesterlønninger i provinsen 1771
25	Postruter i Danmark 1807	134	Tabel 2.	Postmesterlønninger i Danmark 1803
82	Postruter i hertugdømmerne omkring 1711	158	Tabel 3.	Varetakster efter 1788-forordningen
87	Rutenettet i Holsten 1779	160	Tabel 4.	Portosatser 1734 og 1801
242	Postkontorer i Danmark 1814	172	Tabel 5.	Generalpostkassens indtægt og udgift 1735
245	Postkontorer i Danmark 1848	177	Tabel 6.	Generalpostkassens indtægt og udgift 1765
166	Postvæsenets indtægter og udgifter 1711-1807	234	Tabel 7.	Antal ekspeditioner i Assens
167	Postvæsenets overskud og udbetalte pensioner 1711-1807	255	Tabel 8.	Passagertal for post i Danmark og Hertugdømmerne
374	Postvæsenets indtægter og udgifter 1808-1847	346	Tabel 9.	Porto i skilling kurant 1800, 1809, 1812
375	Postvæsenets overskud og udbetalte pensioner 1808-1847	349	Tabel 10.	Porto i rigsbanksilling rede sølv efter 1818
		377	Tabel 11.	Poststatistik 1835-45

	1709 Store nordiske Krig	1711 Kongen overtager Postvæsenet
	1714 Tønning overgiver sig	1712 Fundats for Postkassen
	1720 Fred med Sverige	
1730- Christian 6	1728 Københavns brand	1727 Generalpostamtet i eget hus
	1733 Stavnsbånd indføres	1732 Første portotabeller trykt
	1736 Kurantbanken oprettes	
1746- Frederik 5	1742 Videnskabernes Selskab	1747 Første Livrentesocietet
	1749 Berlingske Tidende	
	1754 Kunstakademiet	1757 Andet Livrentesocietet
	1757 Frederiks Hospital	
1766- Christian 7	1766 Aalborg Stiftstidende	1763 Befordringsforordning
	1771 Struensee minister	1767 Ny udlandsporto
	1772 Struensees fald	
	1776 Indfødsretten	1777 Agende poster overtages
		1780 Postgård i Købmagergade
	1784 Kronprinsen i Statsrådet	
	1788 Stavnsbåndsløsningen	
	1793 Århus Stiftstidende	1793 Storebæltstfart overtages
	1801 Slaget på Rheden	1801 Ny brevporto
	1807 Københavns Bombardement	1804 Befordringsforordning
1808- Frederik 6		1809 Generalpostdirektionen
	1814 Freden i Kiel	
	1819 Caledonia	1818 Porto efter sølvværdi
	1820 H.C.Ørsted og magnetnålen	
	1829 Polyteknisk Lærestalt	1827 Dampskibet Mercurius
		1829 De første dagvogne
1839- Christian 8	1835 Stænderforsamlinger	
	1840 Kasseforordning	1840 Postmestre med fast løn
	1843 Tivoli	
1848- Frederik 7	1848 Treårskrigen	1847 Jernbane til Roskilde



Denne bog handler om kommunikation og transport i Postens regi fra statsmagtens overtagelse i 1711 til tiden omkring midten af 1800-tallet. Det var, da posttryttere red og søgnebude gik, mens personer benyttede postvogn. Siden kom dampskibet til og allersidst tillige den første jernbane. Det var også i denne periode, at den optiske telegraf fandt anvendelse, omend kun i begrænset omfang.