Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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

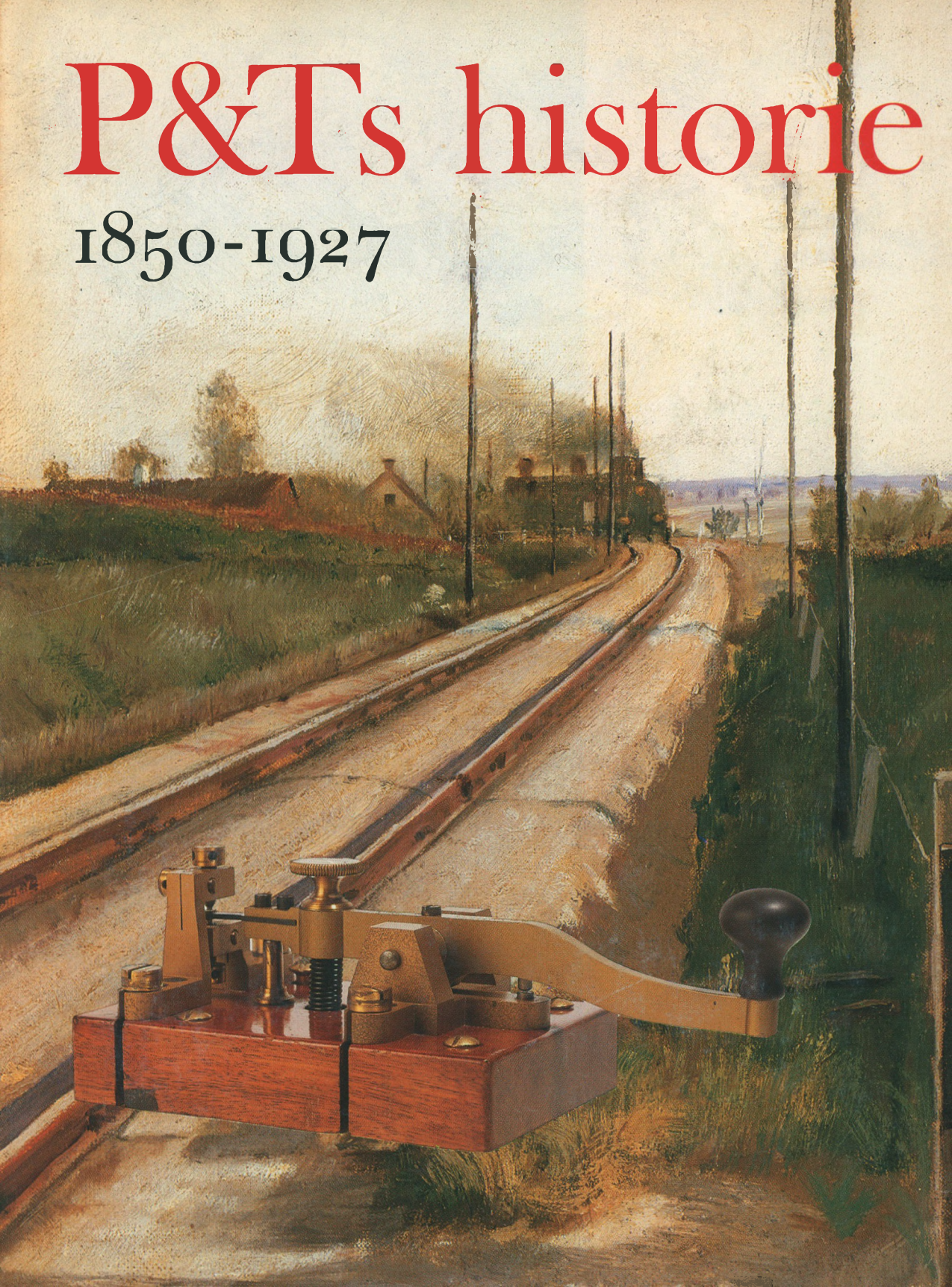
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

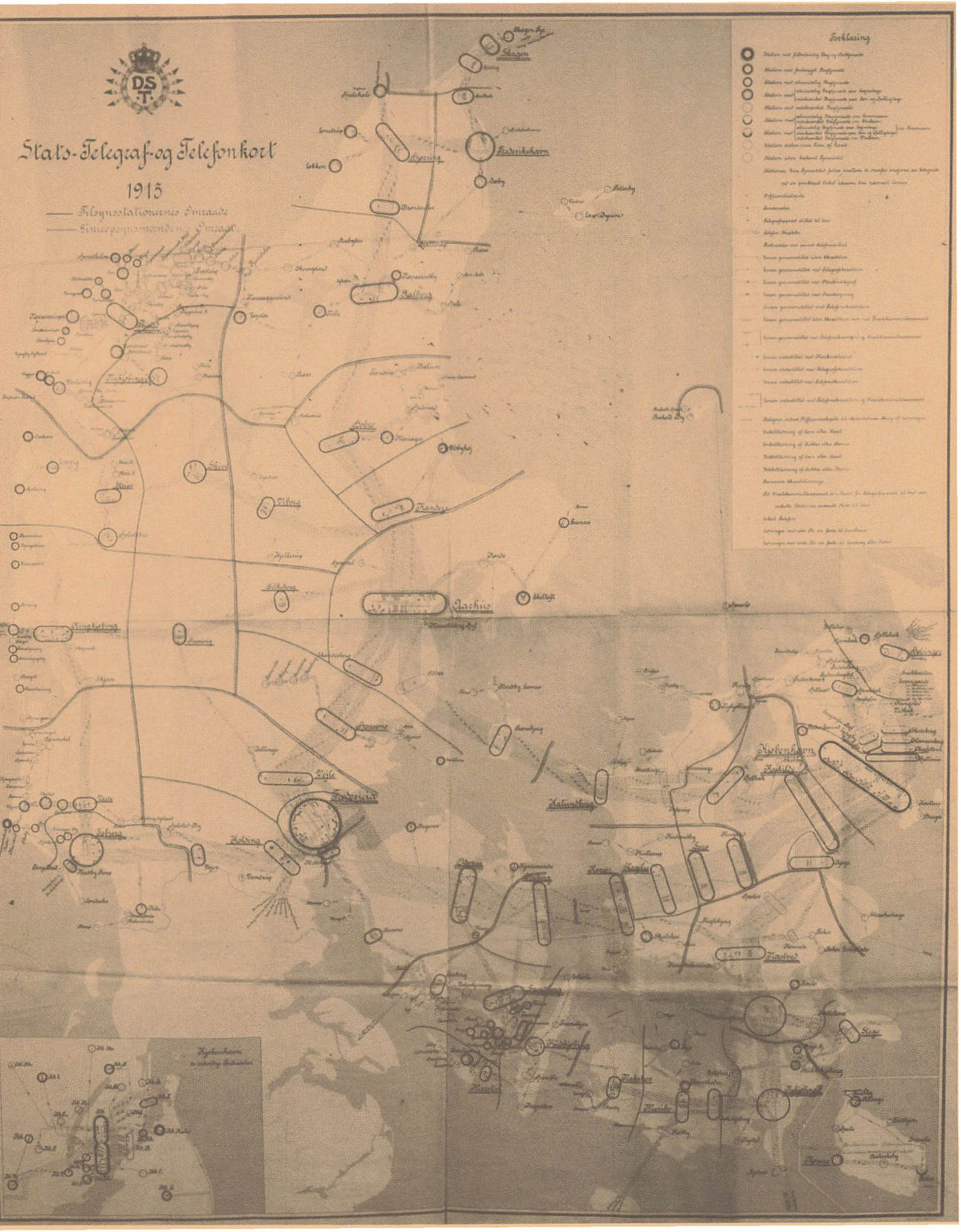
P&Ts historie

1850-1927



På omslagets forside ses en telegrafnøgle på baggrund af et udsnit af L. A. Rings maleri *Banevogteren* fra 1884 (Statens konstmuseer, Stockholm). Telegrafens storhedstid er skildret i dette bind af P&Ts historie, og det er også i denne periode, jernbanerne efterhånden fik afgørende betydning for postens hurtige befordring.
På bagsiden det første særfrimærke af Generalpostbygningen fra 1912 og den allerførste udgave af det velkendte bølgeliniemærke, 4 øre blå fra 1905.

TELEGRAPHKAART
OVER
DANMARK
1869.
KJØBENHAVN
NØRRE
JYLLAND
FREDERICIA
FYEN
SJÆLLAND
KØBENHAVN
LANGE
MØEN
ALSTER
LØLLAND
SLESVIG
BORNHOLM



Stats-Telegraf-og Telefonkort
1915
Forklaring
Skagen
Frederikshavn
Aarhus
Kalundborg

Vogn og tog – prik og streg

R
VII
Königliche Posthalterei

P&Ts HISTORIE 1850-1927

POUL THESTRUP

Vogn og tog – prik og streg

© Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, København 1992
Tryk: Special-Trykkeriet Viborg a-s
ISBN 87-89299-34-5 (bd. 1-5)
87-89299-01-9 (bd.3)

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 · *11*

Dampskibe, jernbane og telegraf 1850-64

Fra direktion til direktorat · *15*
Tema: Danneskjold-Samsøe og Peter Faber 24

Postforholdene under krigen 1848-50 og umiddelbart efter · *27*
Forøget informationsbehov i kongeriget *27*
Under treårskrigen *28*
Det slesvig-holstenske postvæsen *29*
Normalisering? *30*
Tema: Dansk eneret på befordring af post og diligencepassagerer mellem Lübeck og Hamborg 32

Reformlovgivning · *35*
Danneskjold-Samsøes reform eller Jessens? *35*
Frimærker *45*

Postens befordring og befordringsvæsenet · *49*
Med dampskib *49*
Med tog *63*
Tema: Kongerigets første bureauvogne 68
Med vogn *70*

Postens håndtering · *81*
Postens omfang *81*
Postkontorerne og deres virksomhed *82*
Fra direkte kartering til omkartering *86*
Tema: Stempling af frimærker 90
Post til og fra landdistrikterne *92*

Et dansk telegrafnet · *97*
Telegrafteknologiens udvikling *97*
Sidste forsøg med optiske telegraflinier *98*
Holstenske jernbanetelegrafer *112*
Øresundslinien *114*
Reaktionerne *128*
Sverigesforbindelsen *131*
Overjordiske linier *133*
Det første Englandskabel *138*
Landnettets udbygning til 1864 *151*
Tema: Post og Telegraf under krigen 1864 156

Kontakt til verden 1865-1883

Ministerieskift og formel adskillelse af de to etater · *159*

Indskrænkning af Post- og Telegrafnettet efter 1864 · *165*

Postvæsenets udvikling · *171*
Postlovene af 1865 og 1871 *171*
Overfarterne *173*
Jernbanetransport *174*
Postbefordring med hestevogn og Postvæsenets personbefordring *182*
Landpostens udvikling *184*
Tema: Rekrutteringen til Postvæsenet 186

Videre telegrafudbygning i et reduceret landområde · *189*
Statslige linier og overtagelse af private sidelinier *189*
Forholdet til Krigsministeriet og telegraftropperne *190*
Tema: Mathilde Fibiger og de andre 192

Det nye Englandskabel og etableringen af Store Nordiske
Telegrafselskab · *195*
Oberst Shaffner og konkurrenterne *195*
En engelsk-russisk telegrafforbindelse over Danmark *198*
Nordatlantkabel, Norgeskabel, Englandskabel og Ruslandskabel *201*
Tema: Store Nordiske Telegrafselskab 210

Internationale telegraf- og postkonventioner · *212*
Den internationale Telegrafunion *212*
Bilaterale og internationale postaftaler før Bernertraktaten *213*
Verdenspostforeningen *215*
Tema: Joseph Michaelsen og Verdenspostforeningens stiftelse 216

Vækst og manglende visioner 1884-1897

Den definitive adskillelse mellem Postvæsenet og Telegrafvæsenet · *219*

Postforholdene · *223*
Brevkort og byposter *223*
I hovedstaden *226*
Provinsposthusene og deres personale *228*
Landpostvæsenet *231*
Fra postvogne til dagvogne *236*
De bevægelige postkontorer *239*
Tema: Postbrevkasser 242

Telefonen · *245*
»Dette interessante legetøj« *245*
Private selskaber *245*
Kampen i Rigsdagen *248*
Statstelefonstationer på Vestkysten *252*
Interurban-nettet *253*
Telefonmonopolet, der ikke kunne udnyttes *256*
Tema: Telefonapparaterne 260

Telegrafnettets udvikling · *263*
Det indenlandske telegrafnet *263*
Signalstationerne og de militære kystobservationsstationer *263*
Udlandsforbindelserne og forholdet til Store Nordiske *266*
Tema: Telegrafstation Fredericia 268

Det nye århundredes kommunikationsformer 1898-1913

Under hvert sit ministerium · *271*

Postforhold · *277*
Postlovgivning mellem systemskiftet og første verdenskrig *277*
Tema: Post til bilandene 282
Forbedring af landpostbudenes vilkår *284*
Provinsposthusene *288*
Postgården i Købmagergade og Centralpostbygningen *291*
Tema: Det første julemærke 294
Ophør af Postvæsenets persontransport – rutebiler *296*
Nye transportmidler til Postvæsenets eget brug *299*
De bevægelige postkontorer *304*
Tema: Faglige organisationer og forhandlingsret 310

Et voksende telegrafvæsen med faldende markedsandel · *313*
Telegraftrafikkens og nettets omfang *313*
Islandskablet *314*
Statstelefonens vækst *318*
Kontrol af og konkurrence med de koncessionerede telefonselskaber *320*
Forholdet til Krigsministeriet *321*
Radio *322*
Tema: Fra telegrafnøgle til klaviaturperforator 330

Krig, genforening og politisk pres 1914-1927

På vej mod en fælles ledelse · *333*

Krigens virkninger · *338*
Post til venner og fjender *338*
Telegraftrafikken *339*
Tema: Hovedtelegrafstationen under første verdenskrig 342

Genforeningen · *344*

Udviklingen i Postvæsenet · *348*
Portoforhøjelser og postlov *348*
Giro *350*
Biler og luftpost *353*
De bevægelige postkontorer *359*
Tema: Postuniformer 362

Telegrafvæsenets nye rolle · *365*
Færre telegrammer *365*
Telefon *367*
Egne kabelskibe *371*
Radio og radiofoni *380*
Tema: De første radiostudier 390

»Gode overenskomster« og faldende rentabilitet · *392*

Fra post og befordring
til post og telegraf
gennem trekvart århundrede . 397

Forkortelser i noter, kilde- og litteraturfortegnelse *411*
Noter *412*

Kilde- og litteraturfortegnelse *435*
Utrykte kilder *435*
Trykte kilder og litteratur *440*

Billedfortegnelse *456*
Tabeller og figurer *457*
Register *458*

Dette idylliske billede af den holstenske banegård i Rendsborg malede Charles Ross i 1846. Det danske monarkis første banestrækning Kiel-Altona åbnedes i 1844 og fik i 1845 en sidelinie fra Neumünster til Rendsborg med station syd for Ejderen. Det var nye tider, der hermed indvarsledes på landtransport- og postbefordringsområdet. Samtidig varsler billedet den kommende nationale strid mellem tysk og dansk, der skulle medføre tabet af såvel Holsten som Slesvig i 1864. På det originale maleri kan man nemlig se, at maleren har taget sig den kunstneriske frihed at omdøbe »Germania« til det mere nationalt klingende »Deutschland«. I virkelighedens verden beholdt lokomotivet sit navn, mens det tilsvarende »Dania« i 1852 blev omdøbt til »Diana«. Dette kunne gøres blot ved at ombytte messingbogstaverne.

Indledning

I P&Ts historie bd. 2 har vi fulgt Post- og Befordringsvæsenet og den under Postvæsenet hørende optiske telegraf til midten af 1800-tallet. Vi har set, hvordan de sidste årtier af denne periode var karakteriseret af en stærkt udvidet kommunikation. Der var kommet flere traditionelle forbindelser, og dampskibe og de allerførste jernbaner havde muliggjort hurtigere befordring.

Selv efter fremkomsten af et betydeligt antal dampskibsforbindelser var den hestetrukne vogn dog ved 1800-tallets midte stadig Postens vigtigste befordringsmiddel. Efter 1850 blev kombinationen af dampskibe og jernbanetransport – og efterhånden først og fremmest det sidste – rygraden i brev- og pakkebefordringen, mens Postvæsenets persontransport – efter omfangsmæssigt at have kulmineret i 1860'erne – med jernbanernes fremvækst efterhånden svandt bort.

Frem til midten af 1860'erne var det først og fremmest dampskibsruterne, der var grundlaget for den oftere og hurtigere postbefordring. Samtidig skete etableringen af hovedlinierne i det indenlandske elektromagnetiske telegrafnet i denne periode, og de første udenrigstelegrafforbindelser etableredes. Det er derfor valgt at lade bogens første hovedafsnit, som bærer titlen »Dampskibe, jernbane og telegraf« ende i 1864, da det landområde, som dansk post- og telegraf havde ansvaret for, blev væsentligt indskrænket med tabet af både Lauenborg, Holsten og det delvist danske Slesvig, og da også Telegrafvæsenets direkte Englandsforbindelse gik tabt.

Efter 1864 fulgte en konsolideringsperiode. Alle jernbanenettets hovedlinier etableredes, og en væsentlig del af postbefordringen på landjorden flyttedes fra hestevogn til jernbanevogn. Samtidig etableredes eller genetableredes på telegrafområdet adskillige direkte udlandskabler, som reducerede Danmarks afhængighed af Tyskland. Telegrafen gjorde forbindelsen til fjerne lande, som før havde taget måneder, til et spørgsmål om timer. Andet hovedafsnit, der dækker perioden 1865-1883, er derfor kaldt »Kontakt til verden«, selv om den vigtigste postale begivenhed i periodens sidste år var den hjemlige etablering af jernbanedampfærgeforbindelse over Storebælt, så »de bevægelige postkontorer« kunne køre igennem fra København til Frederikshavn og Vamdrup. På det mere formelle niveau skete der i 1883 det, at Postvæ-

senet og Telegrafvæsenet fik hver sin generaldirektør, selv om de to vedblev med at have samme sekretariat.

Det tredie hovedafsnit behandler perioden 1884-1897, hvor de indenrigspolitiske forhold medførte, at der ikke skete de store nybrud, men både Postvæsenet og Telegrafvæsenet udviklede sig yderligere, blot inden for de givne rammer. Statstelegrafen kom således kun til at overtage de mindre rentable dele af det nu tilkommende telefonnet, som overvejende blev anlagt og drevet af private selskaber. Afsnittet er derfor kaldt »Vækst og manglende visioner«. Den formelle grund til at vælge 1897 som deleår er, at den totale adskillelse mellem Postvæsenet og Telegrafvæsenet kan henføres til dette år, idet Telegrafvæsenets generaldirektør fra da af ikke længere anvendte et kontor i Postvæsenet som sekretariat.

Fra århundredskiftet begyndte kommunikationsteknologien at ændre sig på væsentlige områder. Radioen, bilen og flyvemaskinen kom til. Selv om man bagefter kan se svaghedstegn, virkede udviklingen frem til første verdenskrig som én lang fremgangslinie for både Postvæsenet og Telegrafvæsenet. Fjerde hovedafsnit, der dækker perioden 1898-1913, er derfor kaldt »Det nye århundredes kommunikationsformer«.

Under første verdenskrig kulminerede de to væsener i næsten enhver henseende. Behovet for såvel post- som telegrafydelser var enormt, men med fredsslutningen i 1918 var festen ovre. Fra politisk hold var man gået med til lønforhøjelser, svarende til inflationen og det, der var givet i andre erhverv, men uden at finansiere udgiftsforøgelserne med takstforhøjelser. Hertil kom, at telefonen, som var forblevet privat, nu afgørende var ved at slå telegrafen ud. Samtidig havde radioen overvundet sine børnesygdomme, og her blev det Statstelegrafen, der kom til at stå for den tekniske del af de nye radiofoniudsendelser.

Sønderjylland blev genforenet med Danmark, og både Post- og Telegrafvæsenet genoptog deres rolle her. Samtidig blev kommunikationsetaterne dog udsat for et kraftigt politisk pres for ved rationalisering og sammenlægning at genvinde den rentabilitet, som lønforhøjelserne under verdenskrigens inflation havde sat over styr. Den endelige politiske løsning af dette problem vil først blive behandlet i bd. 4 af P&Ts historie. Femte hovedafsnit har derfor den noget uforløste titel: »Krig, genforening og politisk pres«.

Til sidst er hovedlinierne i udviklingen gennem hele perioden trukket op i afsnittet »Fra post og befordring til post og telegraf gennem trekvart århundrede«, hvor produktionstyper, produktionsomfang og rentabilitet på post- og telegrafområdet er fulgt.

I 1850'erne var det at skrive og modtage breve endnu en forete-

else, der var forbeholdt de få, fortrinsvis en lille gruppe af bybefolkningen. I 1927 kom postbudet til enhver danskers dør – og det relativt ofte. Antallet af befordrede breve var i perioden omtrent hundrededoblet. Også den trykte presse nåede efterhånden ved Postvæsenets mellemkomst ud til hver afkrog af landet.

På tele-området gik udviklingen i perioden fra optisk telegraf, som man i Danmark havde meget svært ved at slippe, over elektromagnetisk telegraf, telefon til radio. I løbet af perioden blev det sådan, at nyheder og underholdning med lynets fart nåede frem til en større og større del af landets indbyggere.

Post og Tele blev på denne måde mere og mere betydningsfulde både som forudsætninger for en politisk udvikling fra enevælde til parlamentarisk demokrati med stor folkelig deltagelse *og* som selvstændige faktorer i processen. Om Post- og Teles rolle heri handler denne bog.

Kongelige danske postilloner. På hatten og brystet udstyret med Frederik 7.s monogram.

J.P. Møller malede i 1852 denne rejsescene fra fiskerlejet Krik ved Limfjorden. På de følgende sider vil interessen i meget høj grad blive samlet om 1800-tallets nyere og nyeste kommunikations- og transportmidler, men det vil også fremgå, at der mange steder stadig var tale om meget primitive forhold, når posten skulle frem eller personer befordres.

Dampskibe, jernbane og telegraf 1850-64

Fra direktion til direktorat

I marts 1848 brød den danske enevældige kongemagt sammen under et kombineret ydre og indre pres. Inspireret af det frihedsrøre i Europa, som fulgte i kølvandet på den franske februarrevolution, gjorde den tysksindede befolkning i Holsten og den sydlige del af Slesvig oprør og forsøgte at løsrive hertugdømmerne Holsten og Slesvig fra det danske monarki. I København greb det nationalliberale borgerskab, støttet af en del af håndværkerstanden, lejligheden til under det ydre pres at kræve den reform af styret, som mange havde ønsket længe.

Resultatet blev, at den nyudnævnte – ikke overbegavede, men ægte folkelige – konge Frederik 7. afskedigede det hidtidige ministerium, som i hvert fald formelt kun var den enevældige monarks rådgivere, og udnævnte et nyt, der til en vis grad bestod af ledende personer fra den hidtidige opposition. Vigtigere var dog løftet om indkaldelse af en grundlovgivende rigsforsamling med det ene formål at udarbejde en ny, fri forfatning.

Mens alt dette skete, gik posten sin vante gang. Postdampskibene sejlede, og diligencer og dagvogne kørte med passagerer og post, som om intet var hændt – og det var der jo i de fleste henseender heller ikke. For postmestrene og lederne af befordringskontorerne var et af de første tegn på, at ændringen i landets styreform skulle komme til at betyde noget for deres daglige arbejdsplads, det trykte »curscirkulære« nr. 34 af 12. december 1848 fra Generalpostdirektionen. Dets indhold var ganske vist ikke ophidsende. Det handlede om pakkeposten til Vordingborg, posten torsdag formiddag fra Assens til Odense og andre dagligdags spørgsmål, men underskriftsformen var ændret. Det foregående cirkulære af 5. december havde været signeret af S. Danneskjold-Samsøe, H. Monrad og Winge, altså tre af Generalpostdirektionens fire medlemmer. Det fjerde medlem var Wedel-Hei-

nen. Cirkulæret af 12. december var forsynet med kun én underskrift: »S. Danneskjold-Samsøe, Generalpostdirektør«. Forklaringen lå i det medfølgende almindelige cirkulære nr. 49 af samme dato med teksten:

»Ved allerhøjeste resolution af 3die dennes er post- befordrings- og færgevæsenets bestyrelse henlagt under en for Finansministeren ansvarlig Generalpostdirektør, til hvilket embede det derhos allernådigst har behaget Hans Majestæt at udnævne undertegnede grev Danneskjold-Samsøe«.[1]

En direktion på fire personer var blevet erstattet af en enedirektør. George Herman Monrad og Niels Winge blev afskediget, mens Julius Christian Frederik Wedel-Heinen vedblev med at være kommitteret. Generalpostdirektør Otto Sophus Danneskjold-Samsøe, direktionens førstemand siden 1842, forsatte som chef under den nye styreform, hvor han blev en mand, der stod respekt om både inden for og uden for etaten.[2]

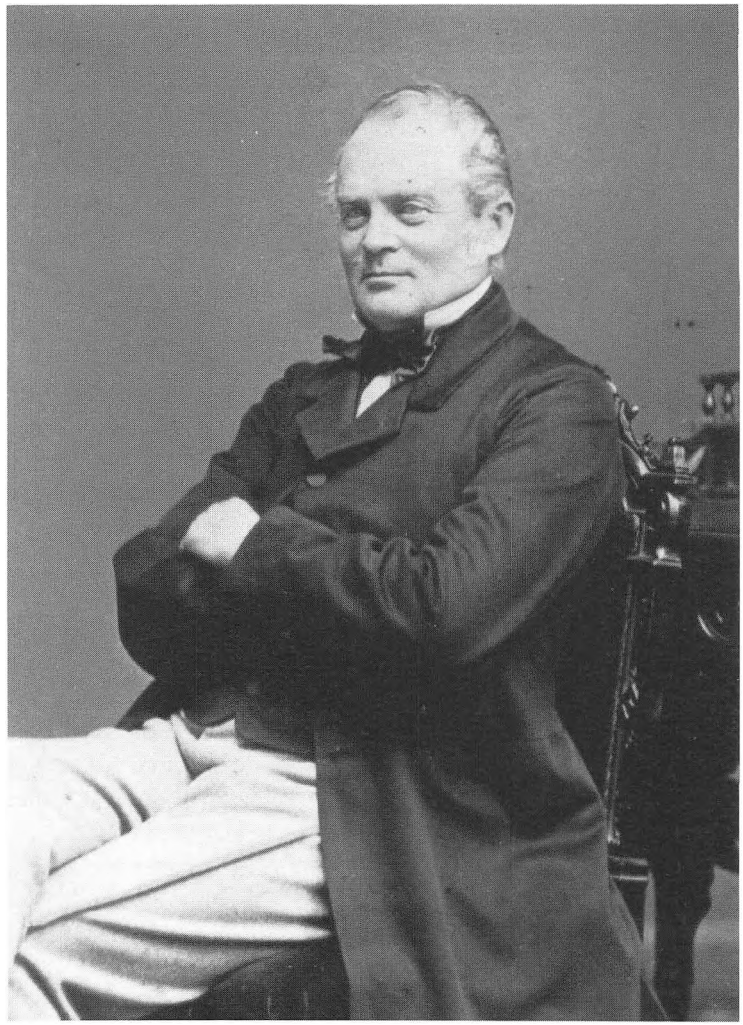
Umiddelbart kunne ændringen af Generalpostdirektionen synes at være en kraftig koncentrering af magten over Postvæsenet i én persons hænder, men samtidig var postledelsen rykket ned ad magtstigen. Danneskjold-Samsøe forbeholdt sig da også ret til, hvis han skulle ønske det, at gå af under de regler, der gjaldt for afgang ved indskrænkninger i embedskorpset. Det blev dog ikke aktuelt. Danneskjold-Samsøe forblev i stillingen til 1873.[3]

Under enevælden havde kongen modtaget »forestillinger« fra kollegiale relativt ansvarsfri organer. Det ændredes nu. Kongen blev ansvarsfri og modtog fra 1848 indstillinger fra ministre, der var politisk ansvarlige overfor Rigsdagen, og da ingen fandt på at udnævne en postminister, blev Postvæsenet som et væsentligt statsaktiv med stort årligt overskud den 24. november 1848 lagt under Finansministeriet.

Generalpostdirektionen havde hermed tabt sin forestillingsret, og selv om Danneskjold-Samsøe den 3. december blev enedirektør og fik større magt i Postvæsenets ledelse, havde Postvæsenet mistet både sin formelle og reelle selvstændighed.[4]

Det var måske ikke så helt indlysende, at Postvæsenet netop skulle lægges under Finansministeriet. Om dette forhold skrev Statens juridiske konsulent, generalprokurør Algreen-Ussing, at Postvæsenet med lige så god ret kunne placeres under Indenrigsministeriet. »Det kommer an på, hvad man her vil anse for det overvejende, enten hensynet til det nationaløkonomiske eller statskassens interesser«.[5] I første omgang blev det altså de sidste, der vejede tungest. Der var dog ikke nogen tvivl om, at Postvæsenet opfattedes som en af de centrale statsfunktioner. Under forhandlingerne i den grundlovgivende rigsforsamling havde en af

Julius Christian Frederik Wedel-Heinen (1814-87) hørte til de ikke få embedsmænd, hvis karriere blev fremmet ved kongelig protektion. Han blev cand.jur. i 1840 og året efter ansat i kabinetssekretariatet. Fire år senere rykkede han ind i Generalpostdirektionen, hvor han efter 1848 kom til at spille en rolle som en art næstkommanderende under den ellers enerådende direktør, Danneskjold-Samsøe. I årene 1857-63 var Wedel-Heinen dansk overpostamtsdirektør i Hamburg, men blev i 1863 kaldt hjem for at blive enkedronning Caroline Amalies hofchef. Som sådan fungerede han til hendes død i 1881. Om gehejmekonferensråd Wedel-Heinen hed det siden, at han under forhold, der ikke altid var lette, varetog sine embeder med sjælden flid og samvittighedsfuldhed. Hermed tænktes nok blandt andet på det ikke altfor gode forhold til Danneskjold-Samsøe.



forsamlingens viceformænd direkte foreslået, at postregalet blev optaget i grundloven på lige fod med møntregalet.[6]

Generalpostdirektøren måtte altså herefter gøre indstilling til Finansministeriet, hvis han ønskede en beslutning, som han ikke selv var kompetent til at træffe, ført ud i livet. Hvis Finansministeren ikke ønskede at fremme en sag, f.eks. ved at forelægge et lovforslag i Rigsdagen, var det ligegyldigt, hvad Generalpostdirektøren mente. Det blev direkte fastsat, at alle sager om embedsmænds udnævnelse, forflyttelse eller afsked, alle budgetsager, alle ændringer i gældende anordninger og alle spørgsmål om nye postliniers åbning skulle forelægges ministeriet. Selv om der også

efter 1848 var mange spørgsmål, der kunne afgøres af Generalpostdirektøren, måtte meget, der før 1848 kunne klares administrativt i Generalpostdirektionen eller gennemføres ved kongelig resolution på grundlag af Generalpostdirektionens forestilling, nu skriftligt forelægges Finansministeriet. Her behandledes sagerne på deres vej til ministerens bord i Sekretariatet i Departementet for Finanssager i Almindelighed (1. Departement).[7]

Udadtil med hensyn til postens daglige gang har det nok været svært for Postvæsenets almindelige kunder at se forskellen i styreformen. På ét punkt slog den politiske liberalisme dog hurtigt igennem. Allerede i juni 1848 blev alle aviser ligestillede. Der var nu ikke længere specielle privilegier med hensyn til forsendelse og opkrævning for de aviser, statsmagten satte pris på.[8]

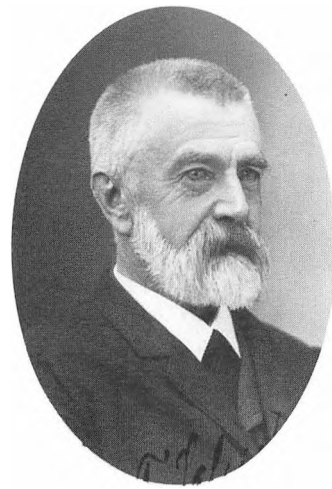
I telegrafsager, som også efter indførelse af den elektromagnetiske telegraf i 1853 formelt hørte under Generalpostdirektøren, fungerede Generalpostdirektoratet som det rene omsvøbsdepartement. Alle væsentlige indstillinger kom fra telegrafdirektøren, og alle væsentlige beslutninger blev truffet i Finansministeriet.

Den centrale administration for den elektromagnetiske telegraf opstod med Peter Fabers udnævnelse til telegrafdirektør i 1852. Formelt var der dette år kun tale om en konstitution, men året efter kom hans endelige udnævnelse. I forbindelse hermed blev det fastsat, at Telegrafvæsenet, ligesom tidligere den optiske telegraf, skulle høre under Generalpostdirektøren og dermed under Finansministeriet. Peter Faber havde fra begyndelsen ikke meget at gøre med selve anlægget af telegraflinien, han var altså i udgangssituationen kun chef for driften. Hans centrale administration bestod da også fra begyndelsen kun af ham selv, i 1853 suppleret med en sekretær.

I forbindelse med, at Telegrafvæsenet fra 1854 selv overtog anlægsarbejderne, opstod efterhånden Telegrafvæsenets tekniske afdeling i Telegrafdirektoratet. Begyndelsen blev gjort ved, at telegrafassistenterne W. Lorentzen fra 1853 og F.W.E. Schiøtz fra 1855 fungerede som telegrafingeniører, hvortil de dog først udnævntes i 1860. Tilsvarende oprettedes i 1856 en bogholder- og revisorfunktion, der i 1862 blev til et egentligt kontor.[9]

I perioden fra den 8. november 1855 til den 1. august 1858 hørte Postvæsenet og dermed også Telegrafvæsenet ikke under Finansministeriet, men var henlagt under Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender. Oprettelsen af dette ministerium hang sammen med, at der nu blev skabt en formel fællesforfatning for Kongeriget og Hertugdømmerne. Sager, der vedrørte hele monarkiet hørte fra 1855 under en lovgivende forsamling ved navn Rigsrådet. I 1858 udtrådte repræsentanterne fra Holsten og

F.W.E. Schiøtz (1827-92) blev telegrafassistent i 1853, telegrafingeniør i 1860 og sluttede karrieren som telegrafbestyrer i København.



Blandt de tidligst ansatte var også ingeniøren Waldemar Lorentzen (1830-96), der som 25-årig begyndte sit halvtredsårige virke i Telegrafens tjeneste. I årene 1889-95 var han afdelingschef.

Lauenburg, hvorefter Rigsrådet kun beskæftigede sig med forholdene i Danmark og Slesvig.[10]

Set fra Postvæsenets synsvinkel betød det ikke ændrede vilkår. Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender fungerede som overordnet myndighed på helt samme måde som Finansministeriet og gik lige så detaljeret ind i de væsentlige sager, som Finansministeriet før og efter.

I 1852 mistede Generalpostdirektøren også indflydelse ved, at sager, der hidtil havde hørt under ham, udsondredes til et parallelt organ. Ved reformen af 3. december 1848 var Generalpostdirektøren kommet til at lede et område, der – som hidtil – omfattede post-, færge-, befordrings- og telegrafvæsenet, herunder også regnskabs- og revisionsvæsen. Ved kongelig resolution af 7. maj 1852 oprettedes et Generaldecisorat for Postvæsenets Regnskabssager. Generaldecisor var sideordnet med Generalpostdirektøren, og til posten udnævntes Georg Herman Monrad, der blev siddende til sin død i 1876.

Når revisionsfunktionen blev ændret i 1852, skyldtes det pres fra statsrevisorerne og dermed fra Rigsdagen.[11] I første omgang havde Danneskjold-Samsøe kun anerkendt ønskeligheden af en kontormæssig adskillelse mellem administration og revision, men udtrykt sin tvivl med hensyn til hensigtsmæssigheden af oprettelse af et generaldecisorat. Da Finansministeriet gjorde opmærksom på, at der på dette punkt var enighed mellem Finansministeren og resten af ministeriets medlemmer samt med statsrevisorerne, gav Generalpostdirektøren sig dog.[12] Fra 1855 fik Generaldecisoratet også revisionen af Telegrafvæsenets regnskaber excl. regnskaberne for telegrafgebyrerne.[13] Det drejede sig i begyndelsen kun om de underordnede myndigheders regnskaber, senere – i 1862 – bestemte Finansministeriet, at Postadministrationens årsregnskaber og Telegrafdirektørens generalregnskab med tilhørende bilag også skulle revideres i Generaldecisoratet for Postvæsenets Regnskabssager.[14]

Det faktiske område, som det danske postvæsen opererede indenfor, undergik også betydelige ændringer mellem 1848 og 1864. Da Danneskjold-Samsøe i december 1848 blev enedirektør, udstrakte det danske postvæsens virksomhed sig for Slesvigs vedkommende kun til de ikke besatte øer, Als og Ærø. Allerede den 24. marts 1848 bekendtgjorde den slesvig-holstenske provisoriske regering i Kiel, at den havde overtaget forvaltningen af Postvæsenet i Hertugdømmerne. Deres postvæsen styredes af den provisoriske regering, indtil der i henhold til våbenstilstanden af 26. august 1848 indsattes en fællesregering udpeget af Danmark og Preussen. I praksis medførte dette dog ikke nogen større forskel,

og efter at Danmark havde opsagt våbenstilstanden fra den 26. marts 1849, afløstes fællesregeringen af et slesvig-holstensk statholderskab, hvorunder det slesvig-holstenske postvæsen herefter fungerede.

Med den nye våbenstilstand af 10. juli 1849 indsattes en blandet bestyrelseskommission for Slesvig fra den 25. august, hvorunder også Als og Ærø henlagdes. Statholderskabet styrede stadig Holsten. Efter at der den 2. juli 1850 var sluttet fred mellem Danmark og Preussen, kunne bestyrelseskommissionen for Slesvig ophæves og erstattes af en dansk civil regeringskommission. Postvæsenet i Slesvig vedblev dog med at sortere under det organ, der var oprettet til det i bestyrelseskommissionsperioden. Først efter at regeringskommissionen for Slesvig var blevet ophævet den 5. marts 1851 ved oprettelsen af Ministeriet for Slesvig, overgik Postvæsenet i Slesvig pr. 27. april 1851 til Generalpostdirektøren. I forbindelse hermed overførtes det personale, der havde udført postforretningerne ved civiladministrationen i Flensborg, til Generalpostdirektoratet i København.

I Holsten forblev regeringsmagten i statholderskabets hænder, til det den 1. februar 1851 nedlagde sin virksomhed, hvorefter en blandet dansk-preussisk-østrigsk kommission overtog styret. Det postvæsen, som den slesvig-holstenske provisoriske regering havde oprettet, vedblev dog med at fungere i Holsten til efter den 28. januar 1852, da de tyske magter overgav Holsten til den danske konge. Generalpostdirektøren overtog imidlertid først den 15. april forvaltningen af Postvæsenet i Holsten og Lauenburg. I denne forbindelse overførtes personale fra administrationen i Kiel til Generalpostdirektoratet i København.[15]

Også kontormæssigt søgte man at »normalisere« forholdene. Ved Danneskjold-Samsøes udnævnelse til enedirektør var »Danske sekretariat« og »Kurssekretariatet« blevet til henholdsvis »Første Postsekretariat« og »Andet Postsekretariat«. »Det slesvig-holstensk-lauenburgske sekretariat« var forsvundet såvel opgavemæssigt som personalemæssigt i praksis allerede i martsdagene 1848. Kurssekretariatet var oprettet den 1. februar 1848 og tog sig af sagerne angående reguleringen af postgangen, posternes befordring til lands og til vands og forholdet til udenlandske postvæsener. Disse opgaver hørte derefter under Andet Postsekretariat, mens Første Postsekretariat tog sig af sekretariatsforretningerne og de sager, der ikke specielt sorterede under Andet Postsekretariat, d.v.s hovedsagelig postlovgivning, personalesager, bygninger og materiel.

Da Generalpostdirektøren igen fik det slesvigske postvæsen under sig, oprettedes et Tredie Postsekretariat, men ikke specielt for

Allerede i 1843 havde den konstituerede overpostinspektør svigtet de rød-gule traditioner. Han ønskede og fik en mørkeblå uniform – se bind 2 side 327. I 1848 blev denne farve gjort gængs for alle postmestre. Det har haft den fordel, at man nu ikke kunne forveksle den lokale chef med hans rødfrakkede underordnede.

Slesvig. Dette sekretariat fik nu som opgave befordringsvæsenet og færgevæsenet i såvel Danmark som Slesvig og fra 1852 også i Holsten, mens de øvrige sager vedrørende Slesvig og Holsten henlagdes til Første og Andet Postsekretariat afhængigt af, hvor de tilsvarende kongerigske sager behandledes. Desuden havde den centrale poststyrelse et bogholderkontor og indtil 1859, da det sammenlagdes med bogholderkontoret, tillige et kassererkontor.[16]

Baggrunden for denne sammenlægning var, at Postvæsenet i 1859 mistede de væsentlige del af sin separate kassefunktion: »Generalpostkassen«. De lokale postkontorer indbetalte herefter som andre lokale statsinstitutioner deres overskud til amtstuerne. Kun visse københavnske udbetalinger fortsatte med at ske fra en speciel »postkasse«, indtil også denne funktion i 1865 blev lagt under Finanshovedkassen.[17]

Som Generalpostdirektørens næstkommanderende fungerede »den kommitterede«. Stillingen var fra før ændringen i 1848 som nævnt besat med J.C.F. Wedel-Heinen, der bl.a. på grund af uoverensstemmelser med Danneskjold-Samsøe forlod posten i 1857 for at blive dansk overpostamtdirektør i Hamburg. Som kommitteret erstattedes han af Vilhelm Billeskov Hjort, der sad i embedet til sin død i 1867.[18]

Foruden at den kommitterede var Generalpostdirektørens næstkommanderende, var der den praktiske arbejdsdeling mellem dem, at Danneskjold-Samsøe tog sig direkte af sagerne i Første Postsekretariat og Bogholderkontoret, mens den kommitterede tog sig af sagerne i Andet og Tredie Postsekretariat, for så vidt de ikke var så vigtige, at de skulle forelægges Danneskjold-Samsøe.[19]

Hjort kom til stillingen som kommitteret fra en stilling som postinspektør. I 1843 var der nemlig oprettet to sådanne, én for Kongeriget og én for Hertugdømmerne. Det var i første omgang to postmestre, der fik et funktionstillæg for også at være omrejsende inspektører.

Den opgave, som postinspektørerne i 1850'erne og begyndelsen af 1860'erne fortrinsvis var beskæftiget med, når man ser bort fra, at deres hovedopgave var almindeligt tilsyn og kontrol med de praktiske postfunktioner, var udviklingen af landpostvæsenet og brevsamlingsstederne. På dette område var der dog endnu kun tale om en spinkel begyndelse.[20]

Som en overordnet postmyndighed i København oprettedes pr. 1. juli 1850 stillingen som overpostmester. Fra begyndelsen var denne i første række en lokal embedsmand, nemlig den direkte chef for Brevpostkontoret, Pakkepostkontoret, Fodpostkontoret

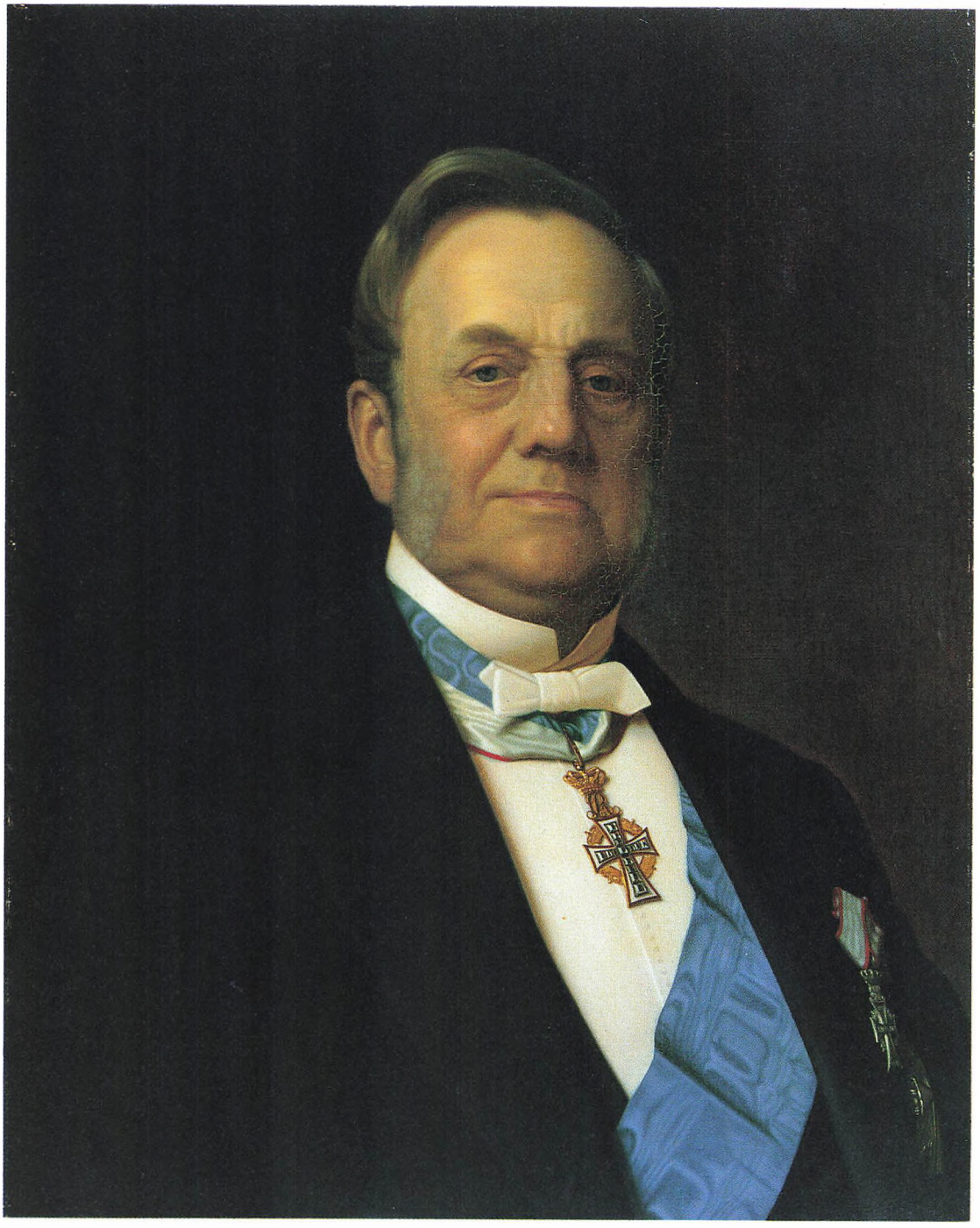
Vilhelm Billeskov Hjort (1813-67) havde været leder af Andet Postsekretariat, fra 1852-58 var han postinspektør for Østifterne og Slesvig, og derefter til sin død kommitteret hos generalpostdirektøren. Om ham hed det, at han var en betydelig teoretiker, men at en vis ubeslutsomhed gjorde, at han ikke blev så dygtig en leder, som man på baggrund af hans evner havde kunnet vente.

Charles Friis (1832-1914) blev som 18-årig volontør i Generalpostdirektionen. I 1857 blev han kancellist, syv år senere postkontrollør, og i 1868 overpostkontrollør og chef for brevpostkontoret i København. I årene 1896-1907 var han postmester i Horsens.

og Postkontoret på Toldboden. Først efterhånden som hans område voksede med Københavns vækst, blev embedet mere overordnet og kontrollerende. Fra begyndelsen hørte endda ikke alle københavnske postkontorer under overpostmesteren. Københavns Jernbanepostkontor, det senere Banegårdspostkontor, lå udenfor voldene og var derfor ikke med.[21]

Selv om det ikke engang er 150 år siden, kan det i dag være svært at forestille sig arbejdsforholdene i den centrale postadministration i 1850'erne, men vi er så heldige, at den senere postmester i Horsens, Charles Friis, har givet en beretning om, hvordan det var at blive ansat som ung kontormedarbejder i Andet Postsekretariat i 1850, hvor han for øvrigt blev til 1864, mens han stille og roligt steg gennem graderne.

Hele Andet Postsekretariat bestod af to rum. Et stort lavloftet værelse med to fag vinduer og et mindre værelse til kontorchefen. I det store værelse var der en arbejdspult til fire personer, en mindre til to personer og en enkeltpult til fuldmægtigen, der i 1850 var den senere Generaldirektør N.H.H. Lund. Bemandingen bestod foruden af kontorchefen og fuldmægtigen af en kopist og fire volontører, d.v.s. assistenter. Med dette personale administreredes som nævnt alle spørgsmål om regulering af postgangen, posternes befordring til lands og til vands og forholdet til udenlandske postvæsener. Arbejdstiden var 10-14 og 17-20, hvilket sammenlignet med forholdene i centraladministrationen på dette tidspunkt var meget. Da Charles Friis på sin første arbejdsdag meldte sig præcis kl. 10, traf han da også kun én ansat, nemlig kopisten, der gav ham dagens aviser til gennemlæsning og tilføjede, at hans arbejde ville blive anvist, når det øvrige personale ankom.[22]



Danneskjold-Samsøe og Peter Faber

Sophus Danneskjold-Samsøe (1804-94) og Peter Faber (1810-77) var de markante ledere af henholdsvis Posten og Telegrafen i tredie fjerdedel af 1800-tallet. Men forskellige var de unægtelig, både som personer og med hensyn til baggrund.[23]

Danneskjold-Samsøe var den højadelige, aristokraten, der uden formel uddannelse som tyveårig fik sæde i Generalpostdirektionen i en slags uddannelsesstilling som »assessor auscultans« – se bind 2 side 288-89. Siden rykkede han op som direktør, efterfulgte David Monrad som førstedirektør, og efter 1848 fortsatte denne enevældens mand i spidsen for Postetaten under de stærkt ændrede vilkår, der gjorde finansministeren til den øverste politisk ansvarlige.

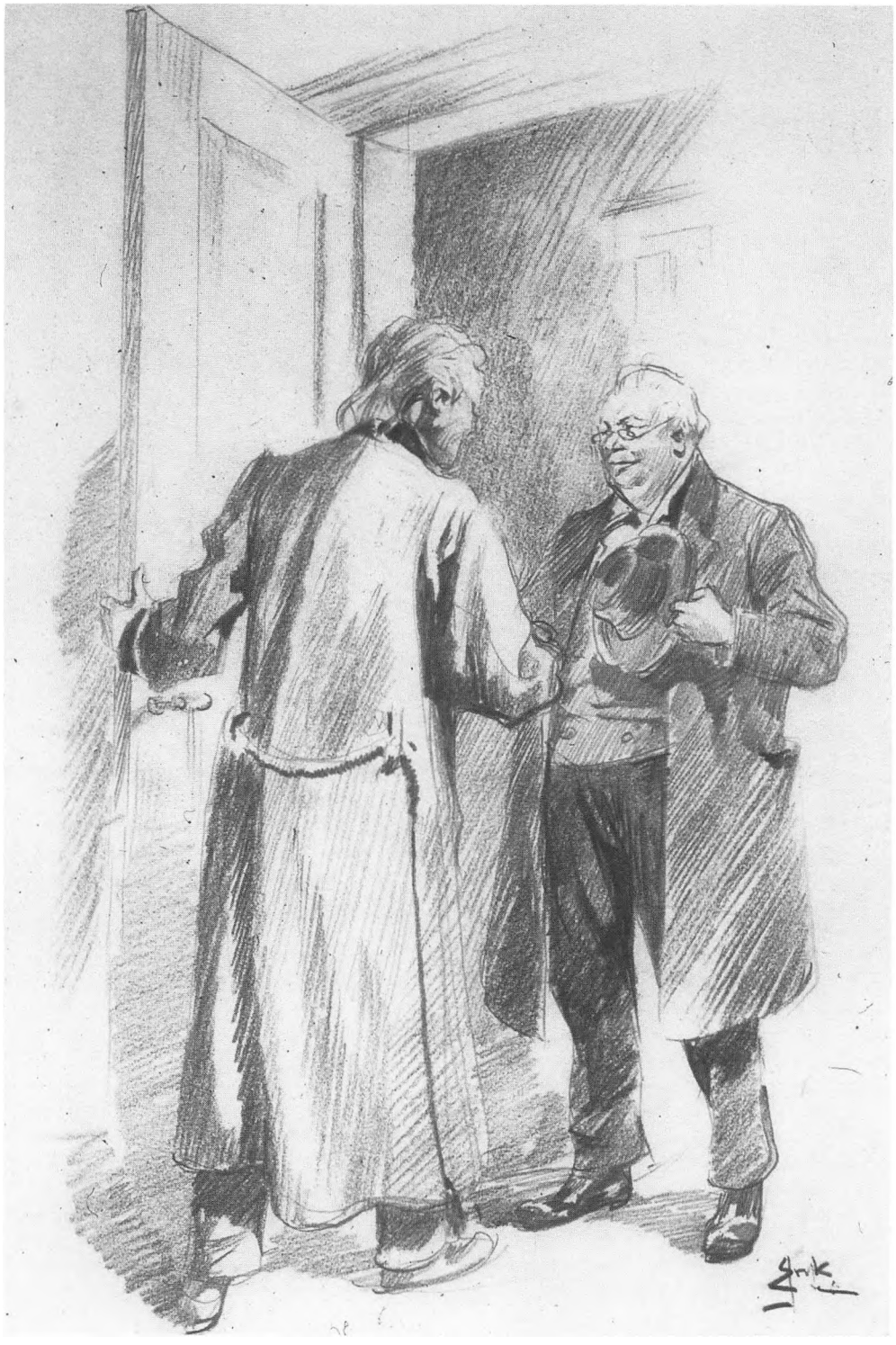
Danneskjold-Samsøes ubestridelige dygtighed og den respekt, der stod om ham, muliggjorde at han fortsatte helt frem til årsskiftet 1873/74, da endnu en administrativ reform ændrede vilkårene så meget, at en mand i hans alder og med hans oprindelse måtte føle det naturligt at takke af. Men der var fortsat brug for ham. I 1874 blev han ikke alene elefantridder, men tillige ordensvicekansler, og 1889 blev han ordenskansler. Maleriet på Frederiksborgmuseet skal imidlertid helt tydeligt forestille generaldirektør Sophus Danneskjold-Samsøe i hans velmagtsdage omkring århundredets midte. At det så ikke er ganske autentisk, fremgår af dateringen. F. Vermehren malede det i 1898, altså fire år efter ordenskanslerens død. Men repræsentativt er det, og selvfølgelig hører et portræt af ham hjemme på landets Nationalhistoriske Museum.

Danneskjold-Samsøe ville næppe have drømt om at lade sig fotografere i samme positur som Peter Faber, klejnsmedesønnen, der blev polytekniker og meget mere. Faber var, som det umiskendeligt fremgår, en gemytlig herre og i øvrigt virksom på flere områder. Han var en tid ansat ved Den kongelige Mønt, inspektør ved Polyteknisk Læreanstalt og justermester i København. Allerede i 1852 blev han konstitueret som »administrerende Direktør for den electromagnetiske Telegraflinie«, den første i kongeriget. Det blev til 25 år i Telegrafens tjeneste som den bryske, men – som det hed – tillige forstående og hjælpsomme chef, anerkendt for sin indsats både i ind- og udland.

Alligevel blev telegrafdirektøren mest kendt for noget helt andet. Allerede som student skrev han viser og sange, og det fortsatte han med. Kendt af alle i samtid og eftertid

blev teksten til Emil Hornemans marchmelodi fra 1848, »Den gang jeg drog af sted«, der slog an som ingen anden af tidens patriotiske sange. Melodien var kæk med en følsom mellemdel, god at marchere til, og den omtaltes som »en højst fortræffelig landsoldatvise, der på engang er begejstrende og komisk«. Der blev uddelt 18 000 eksemplarer til soldaterne og det var *sangen* under treårskrigen. Belønningen udeblev ikke, Peter Faber fik et ridderkors for sin bedrift.

Men ikke nok med det. »Sikken voldsom Trængsel og Allarm« og »Høit fra Træets grønne Top« – også den fra 1848 – hører stadig til julens standardrepertoire, når den mere alvorlige del af festen er overstået. Ophavsmand til sidstnævntes melodi var igen Emil Horneman (1809-70), pianist og musikforlægger. Derfor ses i det følgende opslag tegningen af mødet mellem komponist og forfatter. Og det næste afsnit handler om postforholdene under og efter den gang, de drog af sted.



Postforholdene under krigen 1848-50 og umiddelbart efter

Forøget informationsbehov i Kongeriget

I slutningen af marts 1848 fremkom i Jylland pludselig rygter om, at slesvig-holstenerne havde frigivet fangerne – de såkaldte slaver – i Rendsborg fæstning, der var et af statsfængslerne, og at ca. 1000 slaver var under fremrykning mod nord, myrdende og plyndrende. Rygterne, der bekræftedes af de pålideligste mennesker, og som også stod i aviserne som sandfærdige, forplantede sig hurtigt mod nord og fremkaldte overalt stærk ophidselse. Under ledelse af de stedlige civile myndigheder organiseredes såvel i by som på land et forsvar. Folk bevæbnedes med, hvad der fandtes af våben, høleer og andre brugbare redskaber. Efterhånden viste det sig, at rygterne intet havde på sig, men forinden var det dog i det nordlige Jylland bl.a. blevet fortalt, at Randers-dragonerne havde nedsablet slaverne fra Rendsborg.[24]

Umiddelbart er den såkaldte slavekrig en episode, der kalder smilet frem. Når den er medtaget her, er det for at give et eksempel på, hvordan de efter danske forhold voldsomme begivenheder både i København og i Hertugdømmerne i marts 1848 medførte et informationsbehov, som de forhåndenværende medier – postale eller af anden art – slet ikke kunne honorere. Alle steder ønskede man at høre nyt om den politiske og militære situation i form af post eller aviser. Som forholdene lå, kunne posten med nyhederne ikke bringes væsentligt hurtigere frem, men den kunne komme oftere, når der vel at mærke ikke var problemer med flaskehalsene, færgeoverfarterne. Mellem Korsør og Nyborg opretholdtes forbindelsen med dampskibet *Kronprinds Frederik Carl Christian,* som ejedes af færgelauget, og mellem Assens og Ærøsund sejlede dampskibet *Mågen.* Her var det brødrene Bruun i Assens, som havde koncession på overfarten i tyveårsperioden 1838-58. Mellem Kalundborg og Århus var der forbindelse to gange om ugen. Endvidere brugte Postvæsenet, når sejlads var mulig, postdampskibe eller private dampskibe mellem København og Kiel samt Lübeck og Stettin. Desuden anvendtes – væsentligst i sommerhalvåret – generelt private dampskibe i indenrigsfart til forsendelse af brevpost, når dette gav hurtigere transporttider.[25]

Under treårskrigen

Med krigsudbruddet blev forholdene vanskelige for Postvæsenet. Allerede 31. marts ophørte af sikkerhedsgrunde pengeforsendelser gennem Hertugdømmerne,[26] og da de slesvig-holstenske styrker i foråret 1848 trængte nordpå, fik det betydning for de to hovedruter fra Haderslev til Ålborg og Holstebro. Fra den 27. marts førtes samtlige poster mellem Jylland og Fyn derfor over Middelfart-Snoghøj i stedet for Assens-Årøsund. Samtidig flyttedes udgangspunktet for de to ruter fra Haderslev til Kolding.

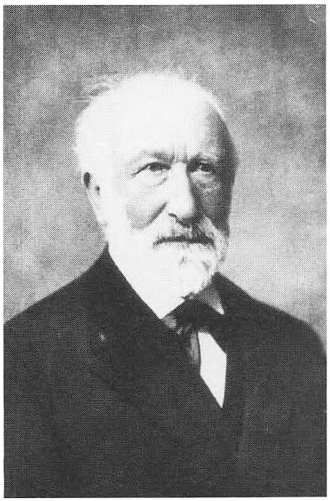
Med oprøret var postforbindelsen sydpå til Hamburg afbrudt. For at opfylde det indenlandske informationsbehov blev de fem ugentlige forbindelser over Haderslev til Hamburg erstattet af to daglige postforbindelser i hver retning mellem København og Kolding. Samtidig udvidedes antallet af sejladser mellem Kalundborg og Århus.[27]

Krigen skal her ikke beskrives i detaljer. I sammenligning med forholdene under den senere krig i 1864 synes den indenlandske postbefordring at have foregået ret gnidningsløst. På de tidspunkter, hvor de fjendtlige tropper stod et stykke oppe i Jylland, kunne posten naturligvis ikke sendes over ved Middelfart-Snoghøj, men måtte føres over Bogense-Ålborg eller Bogense-Århus eller eventuelt Bogense-Vejle.[28] Alligevel synes den interne danske postbefordring i Jylland under krigen at have fungeret relativt upåvirket af forholdene.

Knudepunktet for viderebefordringen af den danske post – det danske overpostamt i Hamburg – blev straks ved udbruddet af fjendtlighederne sat ud af virksomhed,[29] idet det mod overpostamtdirektør grev J.C.C. Holcks protest blev overtaget af den provisoriske slesvig-holstenske regering, der indrettede et slesvig-holstensk overpostamt i den danske postgård under påberåbelse af, at de danske postrettigheder i Hamburg ikke tilhørte den danske konge i denne egenskab, men som hertug af Holsten.[30] Om dette var juridisk korrekt, er ret uinteressant.[31] Med de politiske strømninger i Tyskland i marts-april 1848 kunne der ikke ventes støtte fra Hamburgs senat til opretholdelse af det danske overpostamt.

Derimod opretholdtes de facto en dansk postekspedition via det lübeckske postvæsen under hele krigen – og en tid også over Wismar. Dette blev, bortset fra de korte perioder, hvor dansk post til Europa kunne sendes gennem Holsten, hovedforbindelsen for dansk (samt norsk og svensk) post til verden uden for Skandinavien, indtil krigen definitivt sluttede.[32]

Det slesvig-holstenske postvæsen



Politikeren, økonomen og journalisten Wilhelm Ahlmann (1817-1910) grundlagde i 1849 Schleswig-Holsteinische Zeitung, han var sekretær i oprørsregeringen og ledede med ubestridelig dygtighed dets postvæsen. Siden måtte han se sig om efter anden beskæftigelse og blev bankier. Som fremtrædende liberal leder for det slesvig-holstenske borgerskab trådte han atter frem i rampelyset i 1864, nu som grundlæggeren af Kieler Zeitung.

Umiddelbart efter det slesvig-holstenske oprør dannedes et selvstændigt slesvig-holstensk postvæsen. Hvad enten regeringen i Slesvig og Holsten hed: »Den provisoriske Regering«, »Fællesregeringen«, »Statholderskabet« eller »den øverste civilmyndighed«, og hvad enten der bag disse navne lå en ren slesvig-holstensk myndighed eller en sådan i samvirken med en eller anden våbenstilstandsmyndighed under medvirken fra Danmark og de tyske magter, så fungerede det slesvig-holstenske postvæsen med ubrudt kontinuitet, til postforvaltningen først i Slesvig fra den 27. april 1851 og i Holsten fra den 15. april 1852 igen kom under Generalpostdirektionen i København. Helt til hertugdømmerne igen kom under dansk styre, blev det således ledet af samme mand, den liberale Wilhelm Ahlmann. Selv da dette skete, var der dog ikke tale om en fuldstændig ændring. Visse nøglepersoner blev naturligvis skiftet ud, og regler ændret, men i mangt og meget var det det slesvig-holstenske postvæsen, som efter 1851-52 kom til at fungere videre i dansk klædedragt.[33]

I den slesvig-holstenske periode indførtes en del reformer, som senere skulle blive efterlignet af det danske Postvæsen. Fra den 19. maj 1848 ophævedes således i Slesvig og Holsten indleveringsgebyret på to skilling pr. brev og fra juli ophørte også den individuelle kartering af alle breve befordret med jernbanen og på hovedruten fra Rendsborg til Haderslev. I stedet anførtes kun antallet af breve på kartet.[34]

I begyndelsen af 1849 gik man videre med reformerne. Den direkte kartering af breve fra afsenderposthus til modtagerposthus faldt bort, og man begyndte at sortere brevene i jernbanepostvognene. Man indførte også brevkasser, men da man ikke samtidig indførte frimærker, fik dette ikke nogen synderlig betydning. Man forsøgte sig tillige med landpostruter, men ressourcerne strakte ikke langt, og de blev kun etableret fem steder.[35]

I oktober tog Ahlmann på studierejse i Tyskland og Belgien, og hjemkommet herfra var han overbevist om fordelen ved frimærker. I praksis blev de dog først indført fra den 15. november 1850, i henhold til lov af 2. april 1850, og efter at Slesvig igen var kommet under dansk styre. De blev således kun anvendt ved afsendelse af breve i og fra Holsten.

Der var dermed for første gang blev skabt og anvendt frimærker inden for monarkiets formelle grænser, selv om det var i en del af riget, hvor dansk styre på dette tidspunkt var uden indflydelse. I praksis fik frimærkerne dog ikke den store betydning. Ser man på brevforsendelserne i det (slesvig)-holstenske postvæsens områ-

de i perioden januar til ultimo august 1851, blev 61% af brevene sendt ufrankeret (for modtagerens betaling), 38% betaltes kontant af afsenderen og kun 1% blev frankeret med frimærker.[36] Forklaringen på den ringe succes for det, som for øvrigt hed »postschillinge«, i sammenligning med de danske frimærkers hurtige fremtrængen er simpel: man fik ikke – som i Danmark – rabat ved at bruge »postschillinge« i stedet for at betale kontant.

De to postschillinge fra 1850 udsendt af den slesvig-holstenske oprørsregering.

Normalisering?

Med freden skulle forholdene normaliseres. Fra dansk side benyttede man forståeligt nok lejligheden til at udskifte en betydelig del af de illoyale postembedsmænd såvel i Slesvig som i Holsten og lagde dermed grunden til en endnu mere dybtgående udrensning efter nederlaget i 1864, da de dansksindede embedsmænd, der var udnævnt mellem 1850 og 1864, måtte forlade deres poster.[37]

En anden dansk disposition efter krigen er måske også forståelig ud fra samtidens danske opfattelse, men må for eftertiden nærmest opfattes som chikane. Da det danske Overpostamt i Hamborg i 1852 spurgte Generalpostdirektionen, hvordan man skulle forholde sig, hvis man fik breve adresseret til steder i »Schleswig-Holstein«, fik man følgende svar:

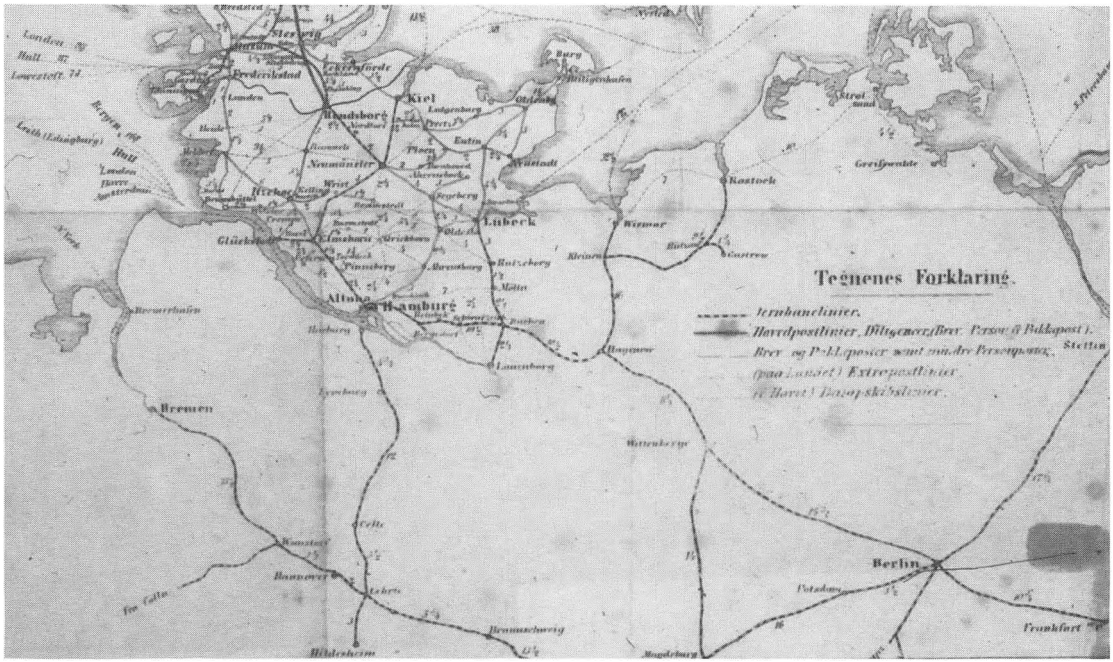
»Med hensyn til det i Overpostamtets erklæring af 10. forrige måned omhandlede spørgsmål om hvorvidt breve som indløbe med adresse til Schleswig-Holstein kunne modtages af Overpostamtet til videre besørgelse har Finansministeren under 31. forrige måned meddelt mig, at da Overpostamtet i Hamborg ikke kan kende noget i »Schleswig-Holstein« beliggende sted, eftersom der intet gives som hedder Schleswig-Holstein, og således heller ikke kan befordres breve dertil, ville breve, i hvis adresse hin urigtige adresse forekommer, hvad enten de er adresserede til private eller til autoriteter, uden skånsel være at tilbagesende«.

Fra dansk side anerkendtes ikke, at der bestod noget snævrere bånd mellem Slesvig og Holsten end mellem Kongeriget og Slesvig. Begrebet »Schleswig-Holstein« var derfor ikke-eksisterende, og man kunne derfor ikke ekspedere breve med en sådan adresse. Denne politik opretholdtes helt til 1864 – såvel for breve sydfra som nordfra, og hvis brevet ved en fejl passerede grænsekontoret, skulle de postkontorer i Slesvig eller Holsten, som det nåede frem til, returnere det til afsenderen.[38]

På et andet område var det også klart, at Slesvig og Holsten postalt var i en anden klasse end Kongeriget. De almindelige

frihedsrettigheder, som ved junigrundloven var indført i Kongeriget, gjaldt hverken i Slesvig eller Holsten. Dette medførte, at Postvæsenet med hensyn til Slesvig og Holsten kunne få pålagt opgaver, som efter 1848 ville have været utænkelige med hensyn til postdistributionen i Kongeriget. I 1853 kunne Danneskjold-Samsøe således meddele i et cirkulære, at det i henhold til bekendtgørelse fra Ministeriet for Slesvig herefter var forbudt at udbrede eller holde de københavnske blade »Fædrelandet« og »Dagbladet« i Slesvig, og at postkontorerne derfor selvfølgelig ikke kunne modtage noget eksemplar af bladene til forsendelse til Slesvig.[39] Det var dog langt overvejende tysksprogede og tysksindede publikationer, hvis udbredelse i Slesvig blev forbudt. I Holsten kunne folk stort set læse, hvad de ville. Det var Slesvig, man søgte at sikre for Danmark. I enkelte tilfælde dækkede forbudene dog også eller udelukkende Holsten.[40]

Brustschild für Postshaffner, dvs. et brystskilt til en postkonduktør under oprørsregeringen 1848-50. Bemærk det slesvig-holstenske våben bestående af Slesvigs to løver og Holstens nældeblad.



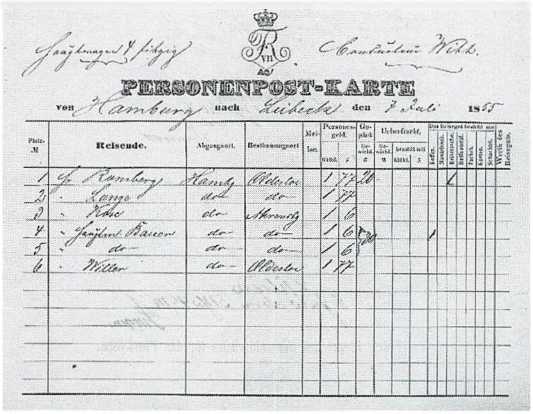
Dansk eneret på befordring af post og diligencepassagerer mellem Lübeck og Hamburg

I 1841 var der blevet etableret en dansk diligencerute mellem Lübeck og Hamburg over holstensk og lauenburgsk territorium. Under krigen havde en sådan rute naturligvis ikke kunnet eksistere, selv om Lübecks styre havde sikret, at den danske udlandspost de facto kunne ekspederes over Lübeck.

Det havde sine gode grunde, at man i Lübeck valgte denne pragmatiske holdning. Hvis Danmark bevarede hertugdømmerne Holsten og Lauenburg, ville Lübeck også i fremtiden være afhængig af dansk velvilje, da byens forbindelsesveje mod vest og syd så gik gennem danskkontrolleret område. I 1830'rne og 1840'rne havde Danmark blokeret Lübecks muligheder for at få en jernbaneforbindelse med Hamburg, da man fra dansk side ønskede, at eventuel øst-vest transit skulle gå over Altona-Kiel. Også etableringen af jernbanen mellem Berlin og Hamburg over Büchen i Lauenburg havde først fået dansk godkendelse i 1845 efter et kraftigt preussisk pres og adskillige års forhandlinger. Da Danmark stadig ikke ville tillade en bane direkte mellem Hamburg og Lübeck, var Lübecks eneste mulighed for en jernbaneforbindelse hertil, at Danmark tillod en bane fra Lübeck til Büchen.

Fra dansk side var man uvillig. En sådan linie ville være en alternativ forbindelse mellem Nordsøen og Østersøen, hvilket ville mindske provenuet af Øresundstolden. Først efter et vedholdende pres fra såvel Wien som Berlin indgik Danmark og Lübeck den 23. juni 1847 overenskomst om en bane mellem Lübeck og Büchen, og én af betingelserne var, at Lübeck, når banen var åbnet, skulle give Danmark lov til at oprette eget posthus med danske postembedsmænd i Lübeck.

Inden banen blev etableret, brød krigen imidlertid ud, hvilket gjorde finansieringen af projektet vanskelig. Banen blev derfor først åbnet i oktober 1851 og pr. 1. juli 1852 etableredes et dansk overpostamt med danskansat personale, herunder postbude, i Lübeck. Som dansk overpostamtsdirektør i Lübeck udnævntes postmesteren i Flensborg E.F. v.Holstein, og der blev købt en ejendom i Kö-


PERSONENPOST-KARTE

von Hamburg nach Lübeck den 7 Juli 1855

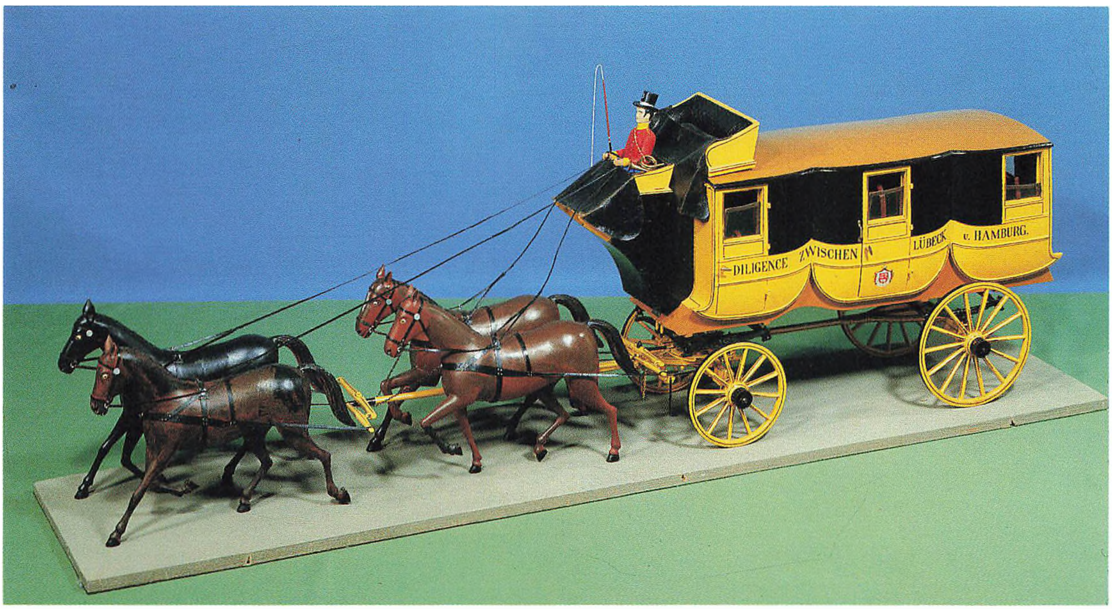
Platz-№	Reisende.	Abgangsort.	Bestimmungsort.	Meilen.	Personengeld.	Gepäck.	Ueberfracht.
1	... Ramberg	Hamb.	Oldesloe	1	7½	20	
2	... Lange	do	do	1	7½		
3	... Kose	do	Ahrensb.	1	6		
4	... Bauer	do	do	1	6		
5	do	do	do	1	6		
6	... Witter	do	Oldesloe	1	7½		

nigsstrasse. Den 1. marts 1853 åbnedes desuden en dansk postekspedition på Lübecks banegård. Her var der åbent én time før togafgang.

Grundlaget for det danske overpostamt i Lübeck var foruden 1847-aftalen en mere specifik overenskomst af 8. maj 1852. Det var nemlig først efter, at postvæsenet i Holsten og Lauenburg den 25. april 1852 igen var kommet under dansk styre, at der var grund til at effektuere 1847-aftalens tilsagn om oprettelse af dansk postamt i Lübeck. Ved overenskomsten aftaltes det, at besørgelse og distribution af brevpost mellem Hamburg og Lübeck udelukkende tilkom de to byers respektive postvæsener. Også den danske post, der over Lübeck skulle videre til eller over Hamburg, blev altså nu afgivet til Lübecks postvæsen. Ekspedition af rejsende og pakkepost samt befordringen af al post tilkom derimod det danske postvæsen. For befordringen af brevposten i forseglede sække betalte de to byers postvæsen 10 skilling lybsk pr. pund netto. Viderebefordring af den svenske og norske transitkorrespondance var forbeholdt det danske postvæsen.

Posten befordredes i alle tog på strækningen Lübeck-Büchen, og der var en dansk jernbanepostvogn blandt banens materiel. På strækningen fra Büchen til Hamburg klarede man sig med at leje en tredieklasses kupé. Når der i aftalen var tale om, at befordring af rejsende mellem Hamburg og Lübeck tilkom det danske postvæsen, drejede det sig dog naturligvis ikke om jernbanebefordringen. At rejse med jernbanen over Büchen var en sag mellem den rejsende og jernbaneselskabet. Det danske postvæsen havde monopol på de rejsende, der rejste med diligencen på den direkte rute mellem de to byer over Oldesloe, Ahrensböck og Wandsbeck.

En direkte jernbanelinie mellem Hamburg og Lübeck blev åbnet 1. august 1865, hvorefter diligenceforbindelsen naturligvis indstilledes. Forberedelserne til den direkte jernbanelinie havde dog været i gang før krigsudbruddet. Efter traktaten af 1857 om Øresundstoldens ophævelse var den danske modstand mod etablering af gode transitmuligheder mellem Nordsøen og Østersøen aftaget betydeligt.[41]



J.W.Tegner lith. after Daguerreotypie
J.W.Tegner & Kittendorff's lith. Inst.

Reformlovgivning

Danneskjold-Samsøes reform eller Jessens?

Siden 1842 havde der været overvejelser om en postreform. Det eksisterende portosystem byggede på den afstand, et brev skulle befordres. Da der mange steder ikke gik direkte ruter, medførte dette, at det for publikum kunne være svært at se logikken i portoforskellene, specielt da ruteomlægninger ikke altid havde givet sig udslag i justering af taksterne. Det var f.eks. således, at portoen for et brev af laveste vægtklasse mellem København og Middelfart var 16 skilling, men mellem København og Kolding 13 skilling. Taksten til Middelfart var nemlig beregnet over Assens-Årøsund-Haderslev.[42]

Med indførelsen af direkte dampskibsforbindelser havde man dog modereret taksterne – ofte til det halve, men kun hvis brevet faktisk blev sendt med skib. Hvis brevet gik den langsomme vej over land, betaltes den høje takst. Den eneste form for logik i dette var, at muligheden for at få et brev sendt ulovligt med den direkte skibsforbindelse uden om Postvæsenet var stor. Der var altså »konkurrence« på dette marked. Derfor nedsat brevporto ad søvejen.[43]

Det første reformforslag er detaljeret beskrevet i bd. 2 af P&Ts Historie, og vi skal derfor her nøjes med at konstatere, at det ifølge Generalpostdirektionens beregninger ville formindske Postvæsenets og dermed Statens indtægter med 200.000 til 220.000 rd. Finansdeputationen overvejede over et år, men var på ingen måde villig til at løbe en sådan risiko på statsfinansernes vegne.[44]

I februar 1848 forsøgte Generalpostdirektionen sig igen. Nu var man klar til at kvitte den matematiske retfærdighed, der lå i afstandsprincippet, og foreslog riget inddelt i seks postzoner. For et brev af laveste vægtklasse skulle efter forslaget betales 3 skilling indenfor én zone. Mellem to af disse var taksten 6 sk. Zonerne var: (1) Sjælland med Lolland-Falster, (2) Fyn, (3) Jylland, (4) Slesvig, (5) Holsten og (6) Lübeck, Hamburg og Lauenburg. Hvis et brev skulle passere to zonegrænser var taksten ikke – som man kunne forvente – 9 sk., men 12 sk., og ved passage af tre postzonegrænser nåede man op på maksimumstaksten 16 sk. Et brev fra Sjælland til Fyn skulle således betales med 6 sk., mens såvel breve fra Sjælland til Jylland, fra Sjælland til Slesvig og fra Sjælland til Holsten kostede 12 sk. Breve fra Sjælland til Ham-

F.C. v. Jessen (1810-53) er allerede truffet i det foregående bind af P&Ts historie – side 293. Den tidligere assessor i Generalpostdirektionen blev som leder af Københavns Brev- og Pakkepostkontor fortsat inddraget i den centrale ledelses overvejelser, og v. Jessen fik afgørende indflydelse på den reform, der medførte både enhedsporto og frimærker.

burg kostede 16 sk., og det samme gjaldt et brev fra Fyn til Hamburg eller fra Jylland til Hamburg.

Skalaen 3 – 6 – 12 – 16 virker ikke umiddelbart logisk, men forklaringen skal findes i de forskellige pengesystemer i Danmark og i Hertugdømmerne. Udenfor Kongeriget havde man ikke haft den galopperende inflation, der her førte frem til den såkaldte statsbankerot med påfølgende revision af pengesystemet. I Hertugdømmerne havde man derfor stadig det gamle kurantmøntsystem, der fra 1788 havde haft en fast sølvkurs. Her svarede 1 skilling slesvig-holstensk kurant – efter at de danske papirpenge i 1836 var nået i parikurs – til 3,2 dansk skilling eller som den officielle betegnelse var »rigsbankskilling«. Tre skilling dansk var således næsten det samme som en kurantskilling i Slesvig og Holsten, og dette var motiveringen for at vælge 3 sk. som modul i portosystemet. Til og med fire kurantskilling rundede man ned, men fem skilling kurant svarede netop til 16 skilling dansk. Omregningsproblematikken forklarer dog ikke, hvorfor man netop sprang 9 sk. over i skalaen. Årsagen lå i, at udgangspunktet havde været, at længste afstand skulle koste 16 skilling dansk. Oprindelig formuleredes en firetrinsskala med 4 – 8 – 12 – 16, men man kom altså frem til 3 – 6 – 12 – 16 for at få portobeløb, der også kunne betales i møntenhederne i Hertugdømmerne.[45]

Selv om man efter dette forslag skulle betale 16 skilling for at sende breve over de længste afstande, var Generalpostdirektionen nået frem til, at det med uændret postmængde ville give et indtægtstab på ca. 156.000 rd. Det er derfor nok et tegn på, at opfattelsen af Postvæsenet som finansiel malkeko for Staten var ved at ændre sig, at Finansdeputationen efter kun tre ugers overvejelse den 29. februar 1848 svarede positivt. Vel var man stadig betænkelig ved indtægtstabet, men nu fandt man, »at tarifferingen efter den nye plans klassifikation med sin simpelhed ville vinde opinionen for sig i en sådan grad, at udsigten til en snarlig forøgelse af korrespondancen derved betydeligt vinder i kraft«. Det engelske penny-porto system, med en aldeles ensartet porto fandt Finansdeputationen i hvert fald for tiden uigennemførligt af finansielle grunde. Man kunne derfor tilslutte sig, at et forslag efter zoneprincippet blev forelagt kongen.[46]

Med den følgende måneds politiske omvæltninger, oprøret i Hertugdømmerne og den påfølgende krig, fik alle andet at tænke på end en portoreform, der i hvert fald i første omgang ville påføre Statskassen tab. Det var derfor først i februar 1850, at generalpostdirektør Danneskjold-Samsøe fremsendte et nyt forslag til portoreform til sin overordnede, finansminister Sponneck.

Langt og omstændeligt var forslaget med megen overvejen

frem og tilbage. Klart var det dog, at bærepengene på to skilling nu skulle falde bort.[47] Dette gebyr var officielt en betaling for udbringningen, men kun i København kunne man delvis slippe for den, hvis man selv hentede brevet – i så fald skulle man her kun af med én skilling. Hvis portoen var under 8 sk., slap man dog i København helt for bærepenge, naturligvis forudsat man selv hentede brevet. Begrundelsen for at opretholde denne afgift, der kun kunne betales af modtageren, havde været, at man derved kunne kontrollere, at postbudene faktisk afleverede brevene på rette sted. Fodpostkontoret i København, der tog sig af lokalkorrespondance, opkrævede imidlertid ikke bærepenge, uden at dette tilsyneladende gav væsentlige problemer med udbringningssikkerheden.[48] Indleveringsgebyret på én skilling for alle breve, hvis forsendelse kostede 8 sk. eller derover, var allerede faldet bort i december 1848.[49]

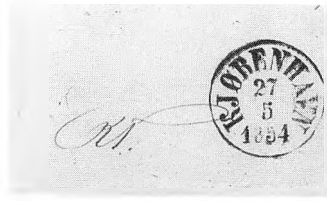
Klart var det også for Generalpostdirektøren, at systemet skulle være endnu simplere, altså med færre afstandszoner, men et sådant var det nu også lettere at udarbejde, da forslaget – i hvert fald i udgangssituationen – kun skulle gælde for Kongeriget. På den anden side ønskede man ikke et takstsystem, som ikke var anvendeligt ved betaling med kurantskilling i Slesvig, når og hvis noget sådant blev muligt. Udgangspunktet var nu, at portoen burde være »lige for breve som afgår fra provins til anden i Kongeriget«.

Det var derfor ud fra det sidste nærliggende at foreslå en enhedsporto på fire skilling, hvilket værdimæssigt cirka svarede til én penny i det højt berømmede engelske system. Dette ville imidlertid give et skønnet indtægtstab på ca. 100.000 rd, og 4 sk. lod sig ikke omregne til et helt antal kurantskilling. Derfor blev forslagets enhedstakst 6 skilling dansk, svarende til 2 kurantskilling. Dette ville efter beregningerne kun give et tab på 63.000 rd.

En sådan takst ville imidlertid medføre en væsentlig portoforøgelse for de breve, der hidtil på korte afstande havde kunnet sendes for 2 eller 3 skilling – plus 2 skilling i bærepenge. Derfor mundede forslaget ud i, at breve, der ikke skulle sendes over 6 mil, kun skulle koste 3 skilling dansk svarende til 1 kurantskilling. Det passede med, at den slesvig-holstenske portotakst var 1 skilling kurant for breve, der forsendtes under 5 mil. Det beregnede indtægtstab ville derved ganske vist stige til 84.000 rd, men man undgik relativt store portostigninger på korte afstande. Til gengæld fik man så heller ikke en rigtig enhedstakst.

Taksten var dog alligevel så simpel, at Generalpostdirektøren mente, at den muliggjorde indførelse af »frankostempler«, dvs frimærker. Samtidig forudsås der forenklinger af karteringen, så-

ledes at personalet ikke behøvede at forøges selv med en væsentlig stigende postmængde. Danneskjold-Samsøe gjorde tillige forsigtigt finansministeren opmærksom på, at der måske samtidig med portoreformen kunne være grund til at gøre noget ved den store mængde portofrie forsendelser, som udvekslede mellem offentlige myndigheder. Danneskjold-Samsøe må have været klar over, at det ville være svært at få afskaffet Centraladministrationens ret til gratis forsendelse. Derfor var det først og fremmest kommunale myndigheders og offentlige stiftelsers portofrihed, han gik til angreb på. For at få sagen til at glide nemmere gav Danneskjold-Samsøe også straks tilsagn om, at hvis man ønskede det, kunne de lokale postkontorer naturligvis månedsvis eller kvartalsvis refundere embedsmændene deres portoudgifter. Danneskjold-Samsøe gik ikke nøjere ind på, hvorfra pengene hertil skulle komme. Hvis Postvæsenet skulle udrede beløbet, ville ophævelsen af portofriheden jo ikke pynte på Postvæsenets regnskab. På den anden side kunne det måske være et formål i sig selv at få påvist, hvor meget der blev befordret gratis.[50] Portofriheden for embedsmænd og udvalgte personer var dog som alle andre velerhvervede rettigheder vanskelig at røre ved. Så sent som i maj 1849 havde Frederik 7. bevilget sin og Grevinde Danners nære ven, kammerherre Berling, portofrihed for alt »den kongelige hofholdning vedkommende«.[51] I januar 1850 fik det nye »Statistiske Bureau« portofrihed for alle forsendelser fra og til bureauet.[52] Og da man i foråret 1850 udarbejdede en liste over alle de embeder og institutioner, der siden 1771 var tilstået portofrihed, blev det til næsten fire tættrykte sider.[53]



Et brev behørigt afstemplet København den 27. maj 1854, ufrankeret, men påtegnet »KT«, kongelig tjeneste, i øvrigt stilet til postmesteren i Varde.

Alle beregningerne byggede på korrespondancens omfang i »førkrigsåret« 1847. Efter at forslaget den 15. februar var afsendt til Finansministeriet, blev postmesteren ved Københavns Brev- og Pakkepostkontor, tidligere assessor i Generalpostdirektionen, F.C. Jessen, dog sat til at beregne konsekvenser ud fra poststatistikken for 1849. Alt imens dette skete, manifesterede der sig også en vis utålmodighed i Rigsdagen med, at det stadig ikke blev til noget med portoreformen.

Finansminister Sponneck åbnede for så vidt selv ballet ved under førstebehandlingen af Finansloven den 16. februar at referere til det forslag, som han dagen før havde modtaget fra Danneskjold-Samsøe. Vel anså han det for lidet ønskeligt, at Postvæsenet skulle være en indtægtskilde for Staten, men da det nu engang var sådan, var det »netop nu« vanskeligt at afvige fra princippet. Den egentlige begrundelse for, at et reformforslag ikke kunne forelægges i den igangværende samling var dog, at Danneskjold-Samsøes forslag, der efter finansministerens mening vis-

selig var en forbedring i forhold til det fra 1848, først var fremkommet nu.[54]

Finansminister Sponnecks udtalelser fremkaldte indlæg både fra Tscherning og hans politiske allierede, redaktør Bernhard Rée fra Ålborg. Tscherning angreb sagen fra den principielle synsvinkel og anførte tre væsentlige fejl i det danske postsystem:

- Brevtaksten var unaturlig høj i forhold til brevtaksten i andre lande,
- Taksten var ikke ens for ensartede forsendelser, der skulle befordres samme afstand, og
- Beregningsmåden for portoen var så besværlig, at distributionen af breve krævede embedsmænd af større dygtighed, end det ville have været tilfældet, hvis beregningsmåden var simpel.

Med en enklere beregningsmåde kunne man have et langt større antal fordelingssteder, hvad Tscherning meget savnede. Han var også ganske fremsynet med hensyn til Postvæsenets udvikling i de følgende årtier i sin slutningsreplik:

»Når man ikke i det mindste på hver anden mil har et brevmodtagelses- og et brevfordelingssted, vil vort hele postvæsen ikke kunne synes at være i en nogenlunde heldig skikkelse«.[55]

Bernhard Rée gik mere konkret til værks efter at have konstateret, at Finansministeren havde indrømmet »at Postvæsenet ikke bør være nogen malkeko for finanserne« og anmodede om, at Postvæsenets overskud blev anvendt til en bedre postbetjening af provinserne. Ikke mindst ønskede han en hyppigere postfrekvens mellem Århus og Kalundborg.[56]

De to politikere fik ikke noget egentligt svar fra finansministeren, og da betænkningen om finanslovsforslaget forelå i slutningen af april, var Finansudvalget ret konkret med hensyn til sine forventninger til en postreform. Man ønskede:

- ensformig porto for breve under en bestemt vægt, med i det højeste to grader efter afstanden.
- indførelse af »portostempler« (dvs. frimærker).
- afskaffelse af al portofrihed og portomoderation.
- flere dampskibsforbindelser og indsættelse af dampskibe, hvor de endnu ikke fandtes, f.eks. på Limfjorden.
- til gengæld var man villig til at acceptere, at indtægten i den første tid gik ned.[57]

I betragtning af, at der intet stod om alt dette i finanslovsforslaget, må det siges at være en rimeligt konkret udmelding fra tinget.

Udformningen af betænkningen var på dette punkt nok også påvirket af, at Finansministeren på udvalgets opfordring havde overladt det Danneskjold-Samsøes februarforslag. Under finanslovforslagets anden behandling kunne finansministeren da tillige meddele, at han ikke havde noget væsentligt at indvende mod dette afsnit af betænkningen – idet formuleringerne stort set stemte med forslaget fra Generalpostdirektøren. Sponneck kunne dog først love at forelægge et forslag til postreform til efteråret, men så skulle det til gengæld blive i en form, som kunne forvente umiddelbar gennemførelse.[58]

Hvad Finansministeren ikke kom ind på, var, at F.C. Jessens beregninger over resultatet af en postreform – set på baggrund af 1849-statistikken – havde foreligget hos Danneskjold-Samsøe allerede den 6. april, og at Jessen ikke bare havde foretaget konsekvensberegninger, men faktisk havde fremsat en ny plan, der afveg væsentligt fra Danneskjold-Samsøes fra 15. februar. Det er dog ikke ganske klart, om indholdet af Jessens forslag på tidspunktet for andenbehandlingen af finansloven var nået frem til Finansministeriet.

Det nationalliberale medlem Chr.R. Otterstrøm, der var kasserer i Nationalbankens Århusfilial og valgt i Århus amts anden kreds,[59] må imidlertid have været rimeligt velorienteret om, hvad der skete i Generalpostdirektionen og Finansministeriet. Hans indlæg tog udgangspunkt i en kritik af finanslovsbetænkningens ønske om indførelse af en ensartet porto for breve under en bestemt vægt »med i det højeste to grader efter afstanden«. Hvad Otterstrøm ønskede var, at man så helt bort fra afstanden og indførte en egentlig ensartet porto. Som eksempel refererede han til, at man i 1849 havde ladet breve til og fra militære befordre for fire skilling uafhængigt af afstanden, og efter hvad han havde hørt, var der blevet sendt over en million. Hvis man skulle have to satser for breve af laveste vægtkategori, burde den høje sats være for breve, der betaltes kontant ved afsendelse eller modtagelse, mens den lave sats skulle være for breve, der af afsenderen blev påsat »frankostempler«, da dette ville betyde en lettelse for Postvæsenet.

Otterstrøm begik nu den provokation at give tilsagn om, at han, hvis Sponneck ønskede det, ville stille forslag om bemyndigelse til Finansministeren til at lade en portoreform træde i kraft allerede den 1. juli, selv om forslaget først kunne fremsættes til efteråret.

Det var svært for Sponneck ligefrem at frabede sig en sådan bemyndigelse, og for at forklare sig måtte han indrømme, at sagen nu ikke bare drejede sig om at gennemføre Danneskjold-

Wilhelm Sponneck (1815-88), greve, finansminister i årene 1848-54 og dermed den politisk ansvarlige for både det gamle postvæsen og den nye form for telegrafi. Ved sin afgang kunne han glæde sig over at have været med både ved fremkomsten af frimærkerne og ved anlæggelsen af den første telegraflinie i Kongeriget. I tiden til 1863 var han generaltolddirektør, hvorefter fulgte to år som rådgiver for den danskfødte Georg I af Grækenland. Sponneck fik atter berøring med telegrafen, da han i 1868 kom i bestyrelsen for Store Nordiske Telegrafselskab.

Samsøes forslag. Hvor meget Sponneck end billigede dette, »turde han dog ikke anse det for hævet over enhver tvivl, om ikke den allernyeste tids erfaring måske kunne gøre nogen forandring deri ønskelig«. Hvis forholdene stillede sig således, at en portoreform blev påtrængende nødvendig, ville han hellere udstede en provisorisk lov. Det var nemlig navnlig »politiske grunde«, der forhindrede ham i at fremsætte et lovforslag nu.

Selv om det måtte være klart for i hvert fald den nogenlunde velinformerede del af Folketinget, at Finansministeren bl.a. ville trække sagen lidt i langdrag for ikke for tydeligt at desavouere sin Generalpostdirektør, hvis forslag han jo havde ladet Finansudvalget få, slap han dog ikke godt fra disse forblommede udtalelser om »politiske grunde«, hvilket i samtidens jargon betød udenrigspolitiske grunde. Tscherning udtrykte straks sin uforståenhed overfor en minister, der om fornødent ville tage ansvaret for en provisorisk lov hellere end blot at handle ud fra en given bemyndigelse fra Rigsdagen.

Med hensyn til de »politiske grunde« var Tscherning også mere villig til at kalde en spade for en spade og anerkende, at der med politik i denne forbindelse skulle forstås udenrigspolitik, idet han erklærede sig fuldstændig overbevist om, »at hvilken som helst reform, vi end gøre i hvad jeg med fornøjelse vil kalde vort provinsielle Danmark, hvori vi nu alene kunne regere, så vil ingen af disse gode reformer komme os til skade ved afgørelse af vore ydre politiske forhold«. Efter denne opsang indvilligede Sponneck i at modtage den tilbudte bemyndigelse.

Hertil kom det dog ikke, for ved tredie behandling af finansloven den 17. maj måtte Otterstrøm konstatere, at Sponneck i Finansudvalget havde oplyst, at en midlertidig portonedsættelse ikke kunne ventes. Finansministeren ville altså alligevel ikke benytte en bemyndigelse, og Otterstrøm fandt det derfor meningsløst at fremsætte forslag om en sådan.[60]

Foruden hensynet til Generalpostdirektøren var det naturligvis forholdet til Slesvig, der lå bag Finansministerens tøven, men i sommeren 1850 begyndte brikkerne at falde på plads. Freden med Preussen sluttedes i Berlin den 2. juli, og den 13. juli blev F. Tillisch kongeligt udnævnt til som regeringskommissær at styre de civile anliggender i Slesvig. Selv om det skulle vare endnu et år, før Generalpostdirektøren overtog styrelsen af Postvæsenet i Slesvig, var det dog i sommeren 1850 sandsynligt, at det snart ville ske.[61]

Der kan derfor være grund til at gå tilbage i tiden til det forslag, som Jessen den 6. april fremsendte til Danneskjold-Samsøe. Begrundelsen for hans arbejde var som nævnt, at Danneskjold-Sam-

søes konsekvensberegninger havde bygget på 1847-poststatistikken, mens 1849-tallene nu var tilgængelige. Med udgangspunkt i disse kom Jessen frem til, at gennemførelse af Danneskjold-Samsøes forslag om laveste porto på 6 eller 3 skilling afhængig af, hvor langt brevet skulle befordres, ville give et indtægtstab på 95.400 rd. på den civile korrespondance, men kun 78.900 rd., hvis dette portosystem også anvendtes på de 830.000 militære breve, der i 1849 var sendt for 4 sk. uafhængigt af afstanden.

Selv foretrak Jessen en egentlig enhedsporto på 4 sk., hvilket igen under forudsætning af uændret brevantal ville give et indtægtstab på 111.000 rd., altså 15.600 rd. mere end ved Danneskjold-Samsøes forslag. Den væsentligste indvending mod enhedstaksten på 4 skilling var imidlertid, at den ikke var umiddelbart betalbar i slesvig-holstensk kurantmønt, men her havde Jessen et Columbusæg. Hvis man fastsatte enhedsportoen til 6 skilling ved kontant betaling, og 4 skilling ved anvendelse af frimærker, kunne systemet bruges både i Kongeriget og i Slesvig. Hvis man i Slesvig ville have rabatten, skulle man blot købe et antal frimærker deleligt med tre. Så var det beløb, man skulle betale, et helt antal skilling i slesvig-holstensk kurantmønt.

Systemet gående ud på, at fireskillingstaksten kun gjaldt ved brug af frimærker ved brevets afsendelse, ville også i nogen grad begrænse indtægtstabet. Ud fra engelske erfaringer vidste man, at frimærkerne ikke slog igennem med det samme, selv om anvendelsen af dem gav rabat. I England betalte mange stadig kontant ved afsendelse eller modtagelse, selv om det var dobbelt så dyrt som med frimærker. Herudfra beregnede Jessen, at fireskillingstaksten (med seks skilling ved kontant betaling) kun ville give et indtægtstab på 92.200 rd., eller praktisk talt det samme som efter Danneskjold-Samsøes forslag, og så indgik det endda i Jessens forslag, at folk, der købte et helt ark frimærker med 100 stk. kun skulle betale 4 rd. svarende til 384 sk. og således altså fik yderligere 4% rabat.[62]

Det tjener til Danneskjold-Samsøes ære, at Jessens forslag blev viderebefordret til Finansministeriet – tilsyneladende kun i mundtlig form, men af Danneskjold-Samsøe personligt. Resultatet blev, at Finansministeren med megen reverens for Danneskjold-Samsøes oprindelige forslag i skrivelse af 15. juni 1850 fuldstændig accepterede Jessens med hensyn til portoens højde. Hvad angik Danneskjold-Samsøes tanker om fribefordringens bortfald var Sponneck mindre villig til at lade sig vejlede. Ministeriets udkast på dette punkt var om ikke salomonisk så dog et for centraladministrationen acceptabelt kompromis gående ud på, at al post *fra* ministerierne skulle befordres gratis, mens post

til dem skulle betales af afsenderne. Vedkommende lokale embedsmænd kunne så få deres udlæg refunderet af det offentlige, hvis det ikke blev betalt af kommuner eller private. Helt uden sammenhæng med portoreformen ønskede Finansministeriet også en bestemmelse optaget i lovforslaget om, at dampskibe i indenrigs fart for fremtiden var forpligtede til at befordre posten mod en i loven fastsat betaling.[63]

Med den interesse, der var i Rigsdagen for en portoreform, var behandlingen af forslaget noget af en formalitet.[64] Ingen satte spørgsmålstegn ved, at breve af samme vægt nu skulle koste lige meget ved indenrigs forsendelse uafhængigt af afstanden. Det betød dog ikke, at der ingen talelyst var. Debatten tog blot fat på de moderniseringstiltag, som Postvæsenet skulle komme til at beskæftige sig med i de kommende år.

Et punkt, der blev fremhævet både i Landstinget og i Folketinget, var ønsket om bedre betjening af områder uden for byerne. Der blev også ytret ønske om indførelse af postanvisninger, så man kunne sende mindre beløb fra et posthus til et andet uden direkte at skulle sende et pengebrev. I begge tilfælde henviste finansminister Sponneck i sit svar til, at problemerne kunne løses administrativt eller i forbindelse med de årlige finanslove. Hermed lod Rigsdagen sig nøje.

Med hensyn til portofriheden for statslige embedsmænds og mange andres korrespondance lod Rigsdagen sig ikke affinde med regeringens forsikringer om, at man var opmærksom på problemet og arbejdede på en langsigtet løsning. Det blev derfor hovedspørgsmålet. Regeringen begyndte med den 18. oktober 1850 at forelægge lovforslaget i Landstinget – hvad der på dette tidspunkt ikke var noget unormalt i – og det var derfor her, slaget om portofriheden først og fremmest kom til at stå.

»Portostemplerne« havde nu fået betegnelsen frimærker. Desuden anførtes i lovforslagets motiver, at vel skulle loven fra dens ikrafttræden kun gælde for Kongeriget, men der måtte allerede nu tages hensyn til, at taksterne skulle være betalbare i slesvigholstensk kurantmønt. På samme måde argumenteredes der for bærepengenes afskaffelse med, at de var ophævet i Hertugdømmerne og næppe ville kunne genindføres i Slesvig. Den foreslåede danske takst havde også det fortrin, at den både var »lavere og bekvemmere end den, der for tiden anvendes i Hertugdømmerne«.

Alt dette medførte – som sagt – ikke nogen debat i Rigsdagen. Det eneste væsentlige stridsspørgsmål var portofriheden for tjenestebreve. Allerede inden førstebehandlingen i Landstinget havde forslaget været underkastet udvalgsbehandling, og udvalget lagde

ud med at foreslå en ny §1, hvori stk.1 var en opsummering af forslagets hovedprincipper med formuleringen: »Fra den 1ste april 1851 indføres en ensformig porto for breve, som afgå fra og afleveres på indenlandsk sted, bilandene og kolonierne ikke herunder indbefattet«.

Det kontroversielle lå i stk.2, som lød: »Fra 1ste april 1852 ophører den portofrihed eller portonedsættelse, som har været tilstået forskellige autoriteter, offentlige indretninger eller enkelte personer, såvel for breve som for andre postforsendelser«.

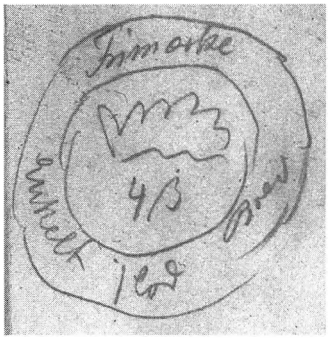
Selv om udvalget var indstillet på, at embedsmændene herefter skulle have deres portoudlæg godtgjort på én eller anden måde, vakte forslaget strid og blev vedtaget med knebent flertal både ved første og ved anden behandling. Regeringschefen, grev A.W. Moltke,[65] talte varmt for amtmændene, hvem forslaget efter hans mening ville påføre betydelige bekostninger, når de skulle betale frankering af flere tusinde breve om året, selv om det kun var med fire skilling. Da Moltke af udvalgets ordfører blev belært om, at der skulle ydes refusion, fik det blot Moltke til at beklage sig over, at det at føre regnskab med frankeringsudgifterne for at modtage godtgørelse efter regning »ville være en meget betydelig tilvækst i deres arbejde og vanskeliggøre postens ekspedition til rette tid«.

Hverken protesterne fra regeringschefen, finansministeren eller de øvrige repræsentanter for embedsmandskorpset hjalp imidlertid noget, og paragraffen blev vedtaget i Landstinget og siden også i Folketinget.

Den eneste anden væsentlige ændring, som Landstinget gennemførte, var en mindre indskrænkelse af Postvæsenets eneret. Ifølge regeringsforslaget gjaldt den breve, pakker under ét punds vægt samt penge- og værdiforsendelser. Eneretten tænktes dog ikke at skulle omfatte forsendelser, som befordredes med afsenderens eget bud, eller hvis forsendelsesrute ikke berørte to eller flere steder, hvor der var kongelige postekspeditioner. Desuden kunne efter forslagets §11 stk.2c (i den vedtagne form §12 stk.2c) pakker og værdisager frit forsendes på de dage, hvor der ikke gik post for denne type forsendelser. Landstinget strøg Portvæsenets eneret til befordring af pakker på under ét pund, men glemte at ændre §12 stk.2c, hvor der jo også var refereret til pakkerne.

Landstingsbehandlingen sluttede den 21. december 1850, og behandlingen i Folketinget begyndte den 18. januar. Inden førstebehandlingen underkastedes forslaget også her udvalgsbehandling og både Rée og Otterstrøm kom med i udvalget, der i alt havde fem medlemmer. Da dette afgav betænkning til førstebehandlingen, måtte man imidlertid konstatere, at det var nødvendigt at forandre bestemmelsen i §12 stk.2c, så ordet pakke ikke

De to blyantskitser til frimærker blev tegnet af Ferslew efter idé af bestyreren af Københavns Fodpost, M.T.C. Bartholdy, der indsendte dem til Generalpostdirektøren den 7. november 1849.



Bag på det ene af de to forslag til frankostempel sidder denne uanselige skitse. Ordet frimærke er her brugt, og kronen, der er indsat i en krans, minder om det første frimærkes endelige udformning. Det menes, at det var Danneskjold-Samsøe, der ved denne lejlighed selv greb en blyant.

længere indgik. Efter tre behandlinger, hvor dette ændredes, men som iøvrigt gennemførtes på rekordtid fra den 22. til den 28. februar, måtte forslaget tilbage til Landstinget, så det her kunne vedtages i samme form. Det klarede man den 7. marts, men nu begyndte det også at haste. Ifølge lovens §1 skulle de nye bestemmelser jo træde i kraft den 1. april, og det var ikke bare taksterne, der ændredes. For at opnå billigste befordring af et brev – hvor vægtgrænsen ved loven for øvrigt ændredes fra trekvart lod til ét lod (15,6 gram) – skulle kunderne bruge frimærker, og sådanne havde man aldrig før prøvet at fremstille.

Frimærker

Når det overhovedet kunne lade sig gøre at få frimærker frem til den 1. april, skyldes det, at forarbejdet havde været i gang siden den 7. november 1849, da bestyreren af Fodpostkontoret i København havde tilsendt Danneskjold-Samsøe to skitser udarbejdet af hofgravør M.W. Ferslew. Den ene viste rigsvåbenet indfattet i to cirkler med tekst imellem. Den anden var med Frederik 7.s portræt. Bag på det ene udkast findes en grov blyantsskitse af noget, der med lidt god vilje kan opfattes som et udkast til det mærke, man faktisk endte med. Skitsen tilskrives Danneskjold-Samsøe, men kan ikke nøjere dateres.[66] Noget tyder dog på, at den er relativt sen. De to udkast fra Ferslews hånd bærer i teksten betegnelsen »Frankostempel«, mens den grove skitse har ordet »Frimærke«. I den politiske debat, vi hidtil har beskæftiget os med, dukkede dette ord først op ved lovforslagets forelæggelse den 18. oktober 1850.

M.W. Ferslew (1801-52), buste af Frederik Meyer. Ferslew nåede kun at stå for trykningen af første oplag af det første danske frimærke. På grund af hans sygdom havde Generalpostdirektionen allerede i december 1851 indgået kontrakt om andet oplag med firmaet Thieles Enke.

Man entrerede dog ikke med Ferslew uden at have indhentet tilbud fra anden side – således fra et engelsk trykkeri, der var vant til at trykke frimærker, og man prøvede også at få Nationalbanken til at påtage sig opgaven, der meget lignede seddeltrykning.[67]

Det lykkedes imidlertid ikke at få en hovedentreprenør, og resultatet blev, at det første danske frimærke blev til i et samarbejde mellem Ferslew som designer og kobberstikker, Drewsens papirfabrik som papirleverandør (med vandmærkestempler leveret af Ferslew) og med dels Ferslew dels Thieles enke som trykkere. Ferslew forsynede papirarkene med et undertryk med bølgelinier i kobbertryk, mens selve mærkebilledet på første levering blev udført af Thieles Enke.

Hele produktionsprocessen ved fremstilling af de første frimærker var inddelt i trin, som kan følges. Drewsen leverede papir, som blev beskåret til det rette format. Derefter blev der trykt først

undertryk, så overtryk. Arkene blev da påført et bindemiddel, tørret og presset og igen beskåret, idet man trykte to ad gangen.

De første 1000 færdige ark à 100 mærker blev leveret til postkassereren den 3. marts og til og med den 31. marts var der leveret i alt 14.000 ark.[68] Det var dog kun begyndelsen. I alt tryktes der knap 16 millioner styk af dette første »4. R.B.S. brun«. Det blå 2-skillings fodpostmærke, som fulgte kort efter, var der kun brug for til den københavnske lokalkorrespondance, og af dette blev der ikke engang trykt en halv million styk af 1851-versionen.[69] Filatelistisk er det derfor en langt større sjældenhed.

Betegnelsen R.B.S. på mærkerne forsvandt, da man ved lov af 10. februar 1854 tog konsekvensen af, at ingen længere brugte den officielle betegnelse rigsbankskilling om skillingsmønterne.[70] Betegnelsen rigsbankskilling var en reminiscens fra pengereformen i 1813 og forlængst gået af daglig brug.

Først i 1854 blev det også tilladt at anvende frimærker ved frankering til udlandet. Da det stadig på dette tidspunkt kunne være vanskeligt at regne ud, hvad portoen var til forskellige steder, indførte man ved samme lejlighed den fornuftige regel, at breve til udlandet, hvor det påklæbede antal frimærker ikke var tilstrækkeligt, ikke skulle opfattes som ufrankerede, men der skulle tages hensyn til frimærkerne, når det beregnedes, hvor meget modtageren skulle betale.[71]

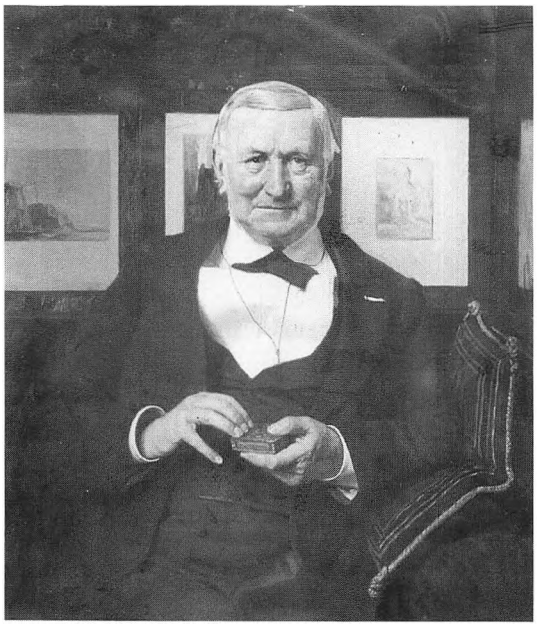
Med udstrækning af postloven til også at omfatte Slesvig, Holsten og Lauenburg i 1851 og 1852 blev det noget af en provokation, at frimærkerne kun havde dansk tekst og en værdiangivelse i danske skilling. En måde at løse problemet på var, at forkorte teksten til en bogstavkombination, der både kunne være forkortelse af en tysk og en dansk tekst og anføre værdien både i danske skilling og i kurantskilling. Prøver af sådanne frimærker blev da også fremstillet, men aldrig sat i produktion.[72] I stedet søgte man i 1854 ved patenter af 10. februar 1854 officielt at indføre det danske møntsystem i Slesvig og Holsten fra den 1. april 1854[73] Noget så sædvanemæssigt, som hvilket af to mønt-regnesystemer, med indbyrdes fast kursforhold, en befolkning anvender, lader sig imidlertid vanskeligt ændre, og det slesvig-holstenske postvæsen, som opstod i den korte periode 1864-66, før Preussen tog definitivt over, begyndte da også straks at udsende frimærker med værdi i kurantskilling.[74]

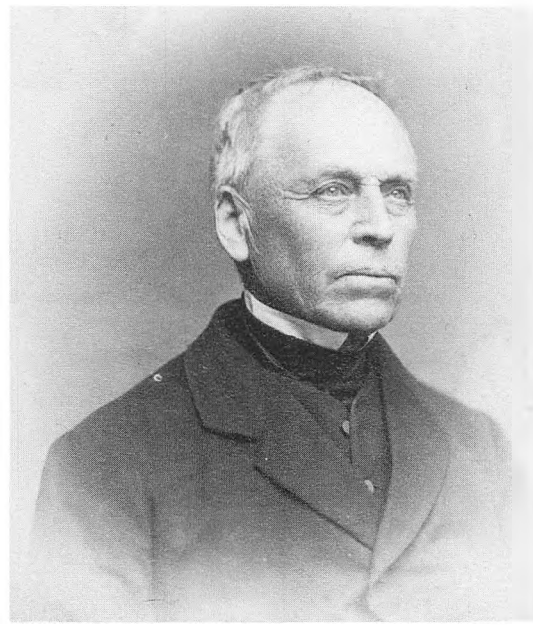
På ét punkt forudsatte postloven af 11. marts 1851 nødvendigvis følgelovgivning. Reglen om, at embedsmændenes portofrihed bortfaldt fra den 1. april 1852, forudsatte lovgivning om, hvordan de så skulle have deres portoudgifter dækket, og her holdt det hårdt med at finde en løsning. I januar 1852 søgte Finansministe-

ren at slippe udenom ved at fremsætte et lovforslag om portofrihedens indskrænkning, ifølge hvilket den skulle opretholdes for Statens embedskorrespondance. Efter at forslaget havde passeret Landstinget, var det blevet til et års forlængelse af de statslige embedsmænds portofrihed til den 1. april 1853 og bortfald af alle ikke-tidsbegrænsede portonedsættelser fra den 1. april 1852, og dette tilsluttede Folketinget sig. Herved bortfaldt f.eks. kreditforeningers og fattigvæseners portonedsættelse. De statslige embedsmænds portofrihed for embedskorrespondance bestod imidlertid stadig, og de følgende år blev der hvert år vedtaget en lov om en midlertidig forlængelse af portofriheden, indtil man i 1856 tog konsekvensen og lod portofriheden gælde indtil videre.[75] Selv om de ikke-tidsbegrænsede portomoderationer skulle være faldet bort fra den 1. april 1852, træffer man så sent som i 1856 på et cirkulære, hvor det præciseres, at det kun er de tidsbegrænsede portonedsættelser, der falder bort ved deres udløb, mens ikke-tidsbegrænsede portonedsættelser fortsatte.[76]

I 1862 var der dog tegn på, at portofriheden kunne ophæves fra den 1. april 1864 eller 1865, idet embedsmændene blev sat til at føre bøger over, hvad de skulle have betalt for forsendelserne, så man på denne måde kunne få et grundlag for at beregne deres portoudgifter. Da det kom til stykket, lod man dog portofriheden leve videre, og først som et led i den store postlov af 7. januar 1871 forsvandt den endelig.[77]

Thieles Enke blev ledet af brødrene Just (1823-76) og Andreas Thiele (1825-1907), sidstnævnte ses til venstre. Dette trykkeri varetog helt frem til og med 1932 fremstillingen af danske frigørelsesmidler af enhver art. Til højre papirleverandøren, Christian Drewsen (1799-1896), som bestyrede fabrikkerne på Strandmøllen, Ørholm og Nymølle.





Fri
Hr Harald Fritsche
Add. Hr E. Friis
Kjøbenhavn
HOLSTEBROE
21
9
GRENAAE
25
9
1854
S.T.
Hr Boghandler C. G. Iverbøer
Kjøbenhavn
S. Wohlgeboren
dem Herrn Pastinspector Nissen
LÆK
14
8
Hadersleben
ALTONA
31
3-34 N
Herrn Ed. Goldschmidt
Copenhagen
Fri
Lollands Nørreherreds Contoir
STOKKEMARKE
15
7
Nakskov

Postens befordring og befordringsvæsenet

Med dampskib

For nutiden er det naturligt at knytte moderniseringen af postbefordringen fra 1840'rne og igennem de følgende årtier sammen med fremkomsten af jernbanerne i Hertugdømmerne fra 1844 og i Kongeriget fra 1847. Vi skal imidlertid frem til midten af 1860'erne, før jernbanerne fik virkelig afgørende betydning for postbefordringen. Åbningen af banen tværs over Sjælland til Korsør i 1856 var ganske vist væsentlig, men kun i kombination med dampskibslinierne fra Korsør. Den afgørende faktor før midten af 1860'erne var de nye og bedre dampskibspostforbindelser.

På Storebælt var overfarten i 1844 blevet overtaget af færgelaugene, der mod en årlig godtgørelse stod for al person- og posttransport med hjuldamperen *Kronprinds Frederik Carl Christian.*[78] Storebæltsoverfarten havde altid været smertensbarnet i det danske postnet, men med indsættelse af dampskibe var afhængigheden af vejret i alt fald blevet mindre i sommerhalvåret. Samtidig fik man nu med de mange andre, nye dampskibsforbindelser et alternativ. Det var dog naturligvis sådan, at det var Storebæltsoverfarten, man om vinteren længst muligt søgte at holde i gang.

Postdampskibene til Kiel sejlede fra København. Med jernbanen fra Kiel til Altona i 1844 var Kiel tilknytningspunktet for posttrafikken til Hamburg og videre til Europa. Opstanden i Hertugdømmerne i 1848 gjorde dog Kielerforbindelsen umulig, men da normale tilstande indfandt sig, blev forbindelsen København-Kiel igen den vigtigste med 2-3 ugentlige forbindelser.[79] Kun når vintervejret forårsagede, at ruten blev indstillet, var man henvist til den langsommelige Hamburgpost over Sjælland og Fyn. Ruten over land var naturligvis i gang hele året af hensyn til forsendelser og rejsende, der kun skulle et stykke af vejen. Under krigen var forbindelsen til Kiel som nævnt blevet erstattet af dampskibsforbindelser til Lübeck og Wismar, og de forblev også siden i virksomhed. Fra 1851 genoptoges postdampskibsforbindelsen mellem København og Stettin med jernbaneforbindelse videre til Berlin.

Indenrigs sattes i 1850 dampskib ind mellem Vordingborg og Gåbense, der var tidens forbindelse til Lolland-Falster, og i 1850 indførtes dampskibsbefordring af post og passagerer mellem Kø-

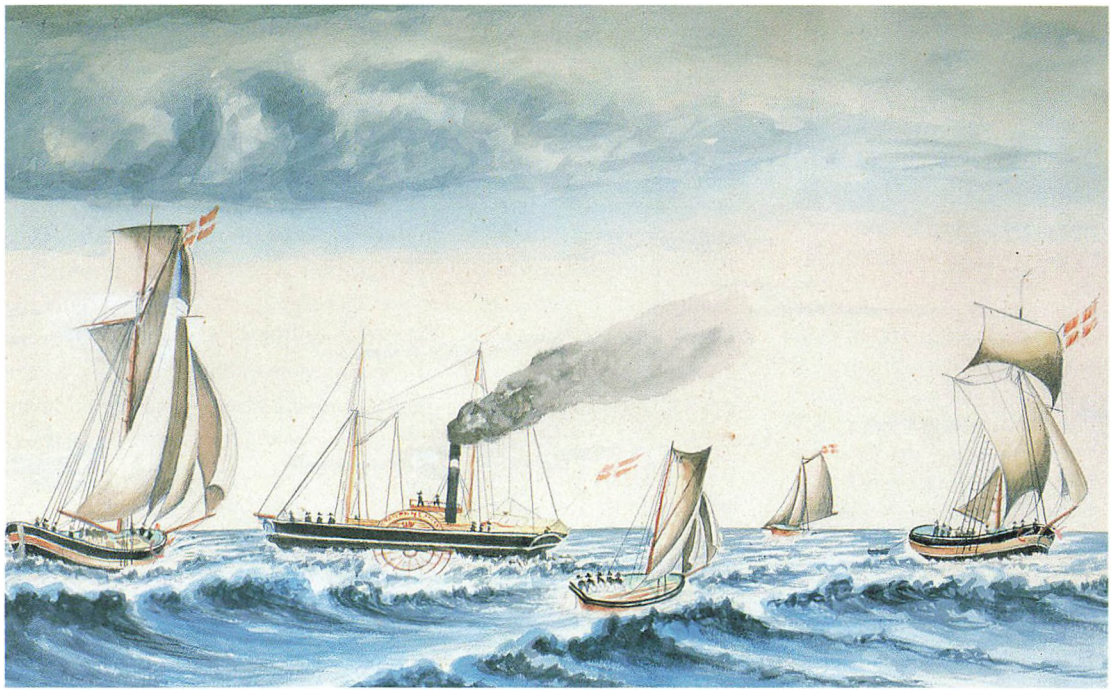
Øverst 4 R.B.S., fire rigsbankskilling, det første danske frimærke på et brev fra 1853. Dernæst 4 sk. 1854 – den nye møntbetegnelse hang sammen med den ændrede lovgivning dette år. Herefter hed det kun rigsdaler og skilling og samtidig søgte man at indføre det danske møntsystem i Hertugdømmerne. Betegnelsen 4.s. kan efter behag forstås både som fire skilling og vier Schilling. Som nummer tre fra oven ses firskillingsmærket fra 1858, derefter det gennemstukne fra 1863, og endelig det første med takker fra 1864. Man kan notere sig, at datidens adresseangivelser ofte kunne være særdeles summariske. Postens folk har skullet være i besiddelse af et udstrakt lokalkendskab.

benhavn og Bornholm via Ystad. Fra 1853 sattes postførende dampskibe ind mellem Korsør og Århus, og året før var der begyndt postsejlads fra Ålborg og videre ind i Limfjorden.[80]

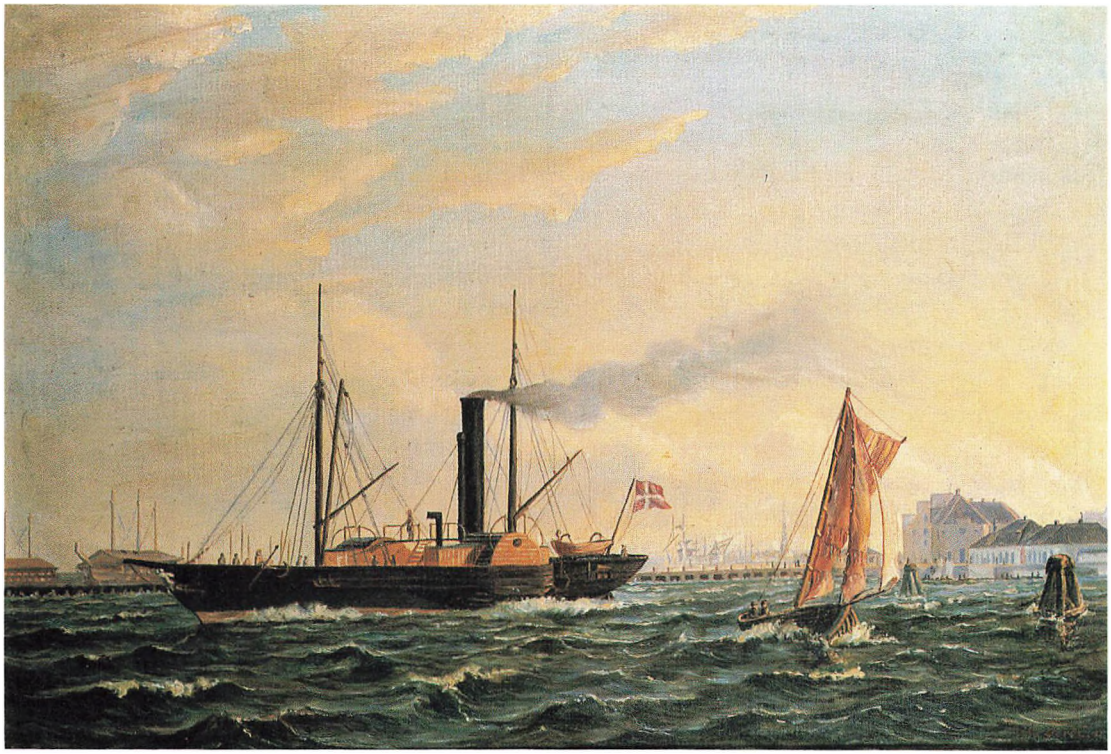
Postdampskibene opretholdt som regel farten fra begyndelsen af marts til udgangen af september, men mellem Korsør og Århus samt på Storebælt så vidt muligt hele året.[81] Når farten mellem København og Kiel måtte opgives, indsatte man fra vinteren 1853/54 – når det var muligt – et postdampskib mellem Korsør og Kiel med tre ugentlige ture for på denne måde at sikre den hurtige Hamburgforbindelse, men for at komme til Korsør måtte man endnu tage diligencen.[82]

I de følgende år kom der endnu flere dampskibsforbindelser til,[83] men man skal dog ikke overvurdere den samfundsmæssige betydning af det udvidede kommunikationsnet. I 1852 sejledes f.eks. på ruten København-Kiel 79 dobbeltture med i alt 7888 passagerer, på ruten København-Stettin 61 dobbeltture med i alt 4124 passagerer, på ruten København-Lübeck 42 dobbeltture med i alt 1388 passagerer, på København-Rønne over Ystad 27 dobbeltture og direkte 29 dobbeltture med samlet 3055 passagerer.[84] Der var således på ingen måde tale om en folkevandring.

De nye private dampskibsruter betød i hele dampskibssæsonen bedre og hurtigere postforbindelser på kryds og tværs. Hastig-



Postfartøjer på Storebælt ved midten af 1800-tallet. Flåden bestod af Kronprindsen, *jagterne* Neptun *og* Louise Augusta, *baaden* Caroline, *hvortil kom 18 isbaade.*



Treårskrigen forsinkede anskaffelsen af en ny postdamper, men i april 1853 kunne Gerda *sættes ind på ruten Århus-Kalundborg. Den ses her som ny ved udsejlingen fra København. Kopi efter maleri af C. Eckhardt.*

hedsmæssigt og komfortmæssigt kunne dampskibene let konkurrere med postdiligencerne. I visse tilfælde inddrog man i sæsonen direkte postruter over land.[85]

Det store nybrud i postdampskibstrafikken skete i 1856, da Korsør med åbningen af jernbanen tværs over Sjælland blev det centrale punkt i dampskibsnettet i stedet for København. Korsør havde nu hver dag forbindelse til og fra Kiel og til og fra Århus.[86] Hidtil var ruten til Århus udgået fra Kalundborg. Den var til 1847 blevet drevet af grosserer M.W. Sass i København, men da han krævede et forøget tilskud, overtog Postvæsenet den selv. Sass argumenterede med, at det var konkurrence fra den private dampskibsfart mellem København og Århus etableret i 1842, der gjorde Kalundborg-Århus ruten for lidet indbringende. Postvæsnet besejlede ruten med *Mercurius* og senere med *Jylland*. I 1852 anskaffedes et helt nyt skib til overfarten: *Gerda*.[87] Desuden overtog Postvæsenet nu selv Korsør-Nyborg-ruten, og herefter blev de tre ruter fra Korsør drevet sammen. Generalpostdirektøren havde allerede den 15. februar 1854 foreslået Finansministeriet, at Postvæsenet skulle overtage Storebæltsoverfarten fra de forenede færgelaug, men Finansministeriet var meget utilbøjelig til at give

tilladelse til køb eller ekspropriering. Sagen var nemlig den, at kontrakten, hvorefter Nyborg-Korsør forenede færgelaug havde monopol på overfarten, var indgået fra 1. januar 1847 og gældende i 15 år. Ifølge denne fik færgelaugene 10.000 rd. om året for at overføre posten.

Generalpostdirektøren mente ikke, at færgelaugene med deres ene dampskib ville kunne bestride overfartsbehovet, når jernbanen til Korsør blev åbnet. Den daglige dobbelttur ville så være helt utilstrækkelig, og færgelaugene havde heller ikke pligt til at holde mere end det ene skib. De skulle ikke engang skaffe et reserveskib, når *Kronprindsen* var til reparation, kun stille med to jagter, og hvis ikke Postvæsenet i disse situationer havde lånt laugene *Mercurius* til kostpris, havde de været nødt til at bruge jagterne. Efter Generalpostdirektørens mening kunne man ikke tvinge laugene til at skifte *Kronprindsen* ud med et mere moderne skib med større maskinkraft.

Finansministeriet lod sig imidlertid ikke overtale til at ekspropriere færgelaugenes privilegium. Ministeriet foreslog i stedet, at man

– enten overtalte laugene til at anskaffe et mere hurtigtsejlende skib til at bruge jævnsides med *Kronprindsen*, naturligvis mod forøget betaling,
– eller til at afkøbe Postvæsenet *Mercurius* til at sejle sammen med *Kronprindsen*,
– eller til at færgelaugene skulle betale Postvæsenet for at stå for nogle af turene mellem Nyborg og Korsør, ved at skibene, der skulle sættes ind mellem Korsør og Kiel samt Århus, på nogle af turene gik ind til Nyborg.

Generalpostdirektionen var meget lidt begejstret for disse forslag, men med postsagernes overgang fra Finansministeriet til Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender den 8. november 1855, fik Postvæsenet i P.G. Bang en mere positivt indstillet overordnet i spørgsmålet om overtagelsen af Storebæltsoverfarten. Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender tog således på egen hånd spørgsmålet op over for Postvæsenet.

Efter at have udbedt sig og fået en foreløbig redegørelse om sagen anmodede Ministeriet i december 1855 Generalpostdirektoratet om at komme med forslag til at afkøbe færgelaugene deres privilegium. Samtidig blev Generalpostdirektoratet dog gjort opmærksom på, at de høje priser på kul og arbejdskraft måtte forringe laugenes indtjening og dermed værdien af privilegiet. Hertil kom, at det kun var ruten Korsør-Nyborg, laugene havde mono-

pol på. Når banen til Korsør åbnedes, kunne der ventes konkurrence fra private dampskibsselskaber, der ville sejle fra Korsør til Kerteminde eller Svendborg.[88]

Der var også politisk røre om sagen. I Rigsdagen stillede folketingsmanden for Nyborgkredsen J.N. Gomard, der nærmest var venstremand,[89] i december 1855 en forespørgsel til den almindelige indenrigsminister, under hvem jernbanerne i Kongeriget hørte, om denne ville gøre noget for at frigøre sejladsen mellem Korsør og Nyborg, når nu banen til Korsør blev åbnet, så Nyborg ikke skulle lide skade ved, at der etableredes ruter til Kerteminde og Svendborg fra Korsør for på denne måde at omgå monopolet.[90]

Indtil oprettelsen af Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender havde P.G. Bang været almindelig indenrigsminister, og indtil den 18. februar 1856, da han i denne egenskab afløstes af C.F. Simony, fungerede han stadig som sådan.[91] Det var derfor Bang, der skulle svare, og svaret blev – selv om han måtte vide bedre – at regeringen ikke var til sinds at frigive sejladsen mellem Korsør og Nyborg, men at man havde i sinde at tilvejebringe en bedre postfart end den, der for tiden bestod.[92]

Svaret tilfredsstillede ikke Gomard, og den 16. januar 1856 indbragte han sammen med den nationalliberale L.C. Larsen, der var valgt i København, men også født på Fyn, et lovforslag om ophævelse af Korsør og Nyborg Færgelaugs eneret. Indenrigsministeren fik titlen (og indholdet) ændret til »lov angående afløsning af Korsør og Nyborg Færgelaugs eneret til at befordre rejsende og gods«, hvorefter regeringen bemyndigedes til at foranstalte eneretten ophævet mod erstatning, og således blev forslaget den 16. februar til lov.[93]

I virkeligheden havde laugene allerede givet op – måske under lokalt pres – og var nu indstillet på at få det bedst mulige ud af situationen. Allerede den 8. december 1855 havde Nyborgs Kommunalbestyrelse fremsendt en anmodning om at få sejladsen frigivet, og i Svendborg Amts følgeskrivelse røbedes det, at »laugets interessenter muligen dog turde være temmelig tilbøjelige til at lade sig affinde med en billig erstatning«. Traditionelt havde Nyborg-interessenterne majoriteten i lavet.[94]

Nu var Postvæsenet imidlertid hverken Indenrigsministeriets eller Rigsdagens sag, men henhørte under Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender og Rigsrådet, og efter at Generalpostdirektionen den 17. februar havde forhandlet sig til rette med færgelauget, fremsatte Bang som minister for Monarkiets fælles indre Anliggender den 3. marts forslag i Rigsrådet til »Lov angående afløsning af det mellem Korsør-Nyborg Færgelaug og Post-

væsenet bestående retsforhold«. Lovforslaget gik glat igennem. Erstatningen til laugene var 40.000 rd. plus eftergivelse af den resterende gæld i skibet på 27.000 rd. til Befordringsvæsenets fond. I forbindelse med afløsningen skulle Postvæsenet overtage alle laugenes aktiver incl. *Kronprindsen*. Når forslaget gik så let gennem Rigsrådet, hang det sammen med, at Kongerigets finanser, i henhold til den lov Rigsdagen havde vedtaget, skulle udrede halvdelen af de 40.000 rd.[95]

Erstatningen var beregnet ud fra, at interessentskabet i de sidste år havde givet knap 2.000 rd. i årligt overskud, hvilket svarede til forrentningen af en egenkapital på 50.000, men der var overhovedet ikke foretaget henlæggelser, og nu truede en reparation af *Kronprindsen* til ca. 10.000 rd.[96] Der er heller ikke tvivl om, at færgelaugene fik en rimelig erstatning. De 40.000 rd. plus eftergivelse af lånet på 27.000 rd. kan ses i sammenhæng med, at Postvæsenet kort efter overtagelsen afhændede *Kronprindsen* for 3729 rd.[97]

For hurtigst muligt at få hævet laugenes monopol, så Postvæsenet kunne komme i gang med de to daglige dobbeltture, lagde Postkassen, som på dette tidspunkt stadig var en selvstændig økonomisk enhed, pengene ud, men fik dem naturligvis senere refunderet fra henholdsvis Kongerigets og Monarkiets finanser,[98] og den 27. april 1856 blev færgefarten mellem Korsør og Nyborg frigivet. Samme dag indsatte Postvæsenet på ruten skibet *Gerda*, som hidtil havde sejlet på Kalundborg-Århus, men denne rute nedlagdes jo nu til fordel for Kiel-Korsør-Århus ruten.[99] Sagen kunne da heller ikke have været udskudt meget længere. Jernbanen fra Roskilde til Korsør åbnedes for drift samme dag.[100]

Sejlplanen for ruterne fra Korsør, når banen til Korsør åbnedes, havde været under overvejelse fra begyndelsen af 1854, da Generalpostdirektoratets dampskibskonsulent, kaptajnløjtnant, O.H. Lütken, havde udarbejdet de første planer.[101] Hvad der i dag kan synes mærkeligt, er, at posten mellem Nørrejylland og Hamburg skulle over Korsør. Så længe der ikke var etableret en jernbane op gennem Jylland, var dette imidlertid det hurtigste. Kun når sejladsen blev forhindret af is, var den landværts befordring aktuel.[102]

Lütkens udgangspunkt var, at postskibet burde afgå fra Kiel om aftenen, når et sent tog fra Altona havde medbragt post fra alle de i dagens løb til Hamburg indkommende udenlandske postforbindelser. Postskibet ville så komme til Korsør tidligt om morgenen. Hvis den del af posten, der skulle videre til Jylland, ikke skulle blive liggende 12-16 timer i Korsør, måtte postskibet til Århus afgå, så snart morgenposttoget fra København ankom.

O.H. Lütken (1813-83) hørte til de mange søofficerer, som også gjorde sig gældende i den civile sejlfart. I 1840-41 var han styrmand i postfart med Christian VIII, *de følgende to år førte han kongeskibet Ægir, og de næste tre år sejlede han igen post, nu mellem København og Stettin. Det var således en erfaren konsulent, som i midten af 1850'erne tilrettelagde de nye fartplaner efter åbningen af jernbanen mellem Roskilde og Korsør. I årene 1863-65 var O.H.Lütken marineminister, men vendte herefter tilbage til sin konsulenttjeneste i Postvæsenet, hvor han var aktiv helt til sin død.*

Korsør havn malet omkring 1863, signeret Carl Dahl. I forgrunden det ene af de to ledefyr, som måtte vige pladsen, da den nye banegård efter århundredskiftet kom til. Hele to dampskibe er med, i midten muligvis Gerda, *til venstre må det være* Freia, *overfartens nyeste og største damper, kendelig på de to skorstene.*

Hovedpostforbindelsen fra København var imidlertid aftentoget, der ville passe med sene afgange fra Korsør mod Kiel og Århus. Hvis aftenposten fra Århus i Korsør skulle passe med en Kielforbindelse, måtte denne imidlertid afgå fra Korsør om morgenen. Den optimale løsning ville derfor være at sejle både morgen og aften fra Kiel mod Korsør, fra Korsør mod Kiel, fra Århus mod Korsør og fra Korsør mod Århus. Noget sådant var imidlertid økonomisk uoverkommeligt, hvortil kom, at der ikke var oprettet de nødvendige fyr mellem Korsør og Århus, så natsejlads på denne strækning i praksis var umulig.

Lütken foreslog derfor en sejlplan, hvorefter der hver aften afgik et skib fra Kiel til Korsør og fra Korsør til Kiel efter de respektive aftentogs ankomst, mens der hver formiddag afgik et skib fra Århus til Korsør og fra Korsør til Århus ved henholdsvis morgentogets og diligencens ankomst. Desuden burde der ved hvert togs ankomst til Korsør, eller i det mindste to gange om dagen, afgå dampskib til Nyborg, og tilsvarende et fra Nyborg til Korsør med tilslutning til togene herfra.

På denne måde ville hovedposten mellem Sjælland, udlandet, Holsten, Sydslesvig og Fyn aldrig komme til at ligge over i Korsør, samt afgå til hensigtsmæssige tider, mens posten fra København til Jylland og omvendt ville komme til at afgå om morgenen,

hvilket var uhensigtsmæssigt. Til gengæld ville udlandsposten til Jylland højst komme til at vente fire timer i Korsør og udlandsposten fra Jylland højst seks timer.[103]

Lütkens overvejelser fra 1854 kom til at danne grundlaget for fartplanen fra Korsør, da sejladsen i 1856 kom i gang. På et andet punkt havde han dog mindre gennemslagskraft, idet hans gentagne forslag om anskaffelse af et nyt skib til Korsørruterne strandede på de finansielle myndigheders uvilje.[104] Den uensartede tonnage var formentlig grunden til, at selv om ruten Kiel-Korsør-Århus opfattedes som en helhed, var det ved ca. halvdelen af turene ikke det skib, der kom til Korsør fra Århus, som gik videre mod Kiel og omvendt, hvilket gav helt unødvendige omladningsproblemer. Post og passagerer var ikke det eneste, postskibene befordrede. Levende kvæg var så vigtig en vare, at skibenes kapacitet i så henseende var opført i fartplanen.[105]

Da Korsør-ruterne hang nøje sammen med trafikken på jernbanen mellem Korsør og København, var deres fartplaner i »Korsør jernbanetid«, hvilket var det samme som Københavns tid. Dette medførte f.eks., at når et dampskib efter planen gik fra Århus kl. 11, foregik afsejlingen ca. ti minutter i 11 efter Århus tid.[106] Først i 1880 indførtes dansk normaltid over hele landet, indtil da anvendtes lokaltid.[107]

Postdampskibsruten mellem Korsør og Kiel var, når den ikke måtte indstilles på grund af isforholdene, hovedpostruten til og fra udlandet. Det er derfor naturligt, at der fra begyndelsen i 1856 etableredes postsortering om bord. Som vi skal se i næste afsnit, indførtes også sortering af post under kørslen i togene mellem København og Korsør. På samme måde oprettedes fra den 27. april 1856 under ledelse af postmesteren i Korsør »Dampskibspostkontoret i Korsør«, hvis fem postekspedienter sorterede posten på dampskibene til og fra Kiel og til og fra Århus.[108]

Lütken havde i sit 1854-forslag set bort fra ønsket om en rute mellem Korsør og Lolland.[109] I dag kan det være svært at forestille sig en forbindelse mellem København og Lolland over Korsør. Men med de tidsmæssige og komfortmæssige fortrin som jernbane- og dampskibstransport havde fremfor vejtransport, var en sådan sørute ikke nogen urimelig idé inden etableringen af jernbaneforbindelsen til Sydsjælland, især da Lolland hidtil havde haft anløb af København-Lübeck-damperen to gange om ugen, men denne rute ville Postvæsenet nu opgive ved satsningen på den daglige Kiel-forbindelse fra Korsør. Der blev derfor i årene 1855-56 udøvet et ganske massivt politisk pres fra Lolland for oprettelse af en dampskibsrute fra Korsør, uden at Postvæsenet dog påtog sig opgaven, selv om der fra fortalernes side blev talt

Fra den 1ste indtil den 31te October 1858 blive Sypostterne paa **Kiel—Korsør—Aarhuus** og **Korsør—Nyborg** Ruterne at fore med følgende Skibe:

	Kiel—Korsør—Aarhuus.				Korsør & Nyborg.		
	Fra Korsør til Aarhuus efter Morgentogets Ankomst.	Fra Aarhuus til Korsør Kl. 11*) Formiddag.	Fra Korsør til Kiel efter Aftentogets Afgang.	Fra Kiel til Korsør efter Aftentogets Ankomst.	Fra Nyborg Kl. 4 Form. og Kl. 4½ Eft. Fra Korsør efter Morgen- og Aftentogets Ankomst.	Forblive i Korsør til Eftersyn og Dispostion.	Anmærkning.
Fredag d. 1ste.....	Freyr	Gerda	Eideren	Jylland	Uffo	Ægir, Eideren	
Løverdag d. 2den...	Jylland	Freyr	Freyr	Eideren	Ægir	Uffo, Gerda	
Søndag d. 3die.....	Eideren	Jylland	Jylland	Freyr	—	Uffo, Gerda	
Mandag d. 4de.....	Ægir	Eideren	Eideren	Jylland	Gerda	Uffo, Freyr	
Tirsdag d. 5te	Gerda	Ægir	Freyr	Eideren	Uffo	Jylland, Freyr	
Onsdag d. 6te.....	Ægir	Gerda	Jylland	Freyr	—	Eideren, Jylland	
Torsdag d. 7de..	Gerda	Ægir	Eideren	Jylland	—	Freyr, Eideren	
Fredag d. 8de.....	Jylland	Gerda	Freyr	Eideren	—	Ægir, Freyr	
Løverdag d. 9de....	Gerda	Jylland	Jylland	Freyr	Ægir	Uffo, Eideren	
Søndag d. 10de.....	Freyr	Gerda	Eideren	Jylland	—	Uffo, Eideren	
Mandag d. 11te....	Ægir	Freyr	Freyr	Eideren	Uffo	Gerda, Jylland	
Tirsdag d. 12te.....	Gerda	Ægir	Jylland	Freyr	—	Eideren, Jylland	
Onsdag d. 13de..	Ægir	Gerda	Eideren	Jylland	—	Freyr, Eideren	
Torsdag d. 14de ...	Gerda	Ægir	Freyr	Eideren	—	Jylland, Freyr	
Fredag d. 15de.....	Eideren	Gerda	Jylland	Freyr	—	Ægir, Jylland	
Løverdag d. 16de ..	Gerda	Eideren	Eideren	Jylland	Ægir	Uffo, Freyr	
Søndag d. 17de.....	Jylland	Gerda	Freyr	Eideren	—	Uffo, Freyr	
Mandag d. 18de...	Eideren	Jylland	Jylland	Freyr	—	Uffo, Gerda	
Tirsdag d. 19de....	Gerda	Eideren	Eideren	Jylland	Uffo	Ægir, Freyr	
Onsdag d. 20de.....	Ægir	Gerda	Freyr	Eideren	—	Jylland, Freyr	
Torsdag d. 21de ..	Gerda	Ægir	Jylland	Freyr	—	Eideren, Jylland	
Fredag d. 22de.....	Freyr	Gerda	Eideren	Jylland	—	Ægir, Eideren	
Løverdag d. 23de..	Gerda	Freyr	Freyr	Eideren	Ægir	Uffo, Jylland	
Søndag d. 24de...	Eideren	Gerda	Jylland	Freyr	—	Uffo, Jylland	
Mandag d. 25de...	Ægir	Eideren	Eideren	Jylland	Uffo	Freyr, Gerda	
Tirsdag d. 26de..	Jylland	Ægir	Hermod	Eideren	—	Freyr, Hermod	
Onsdag d. 27de.....	Ægir	Jylland	Jylland	Hermod	—	Eideren, Freyr	
Torsdag d. 28de....	Hermod	Ægir	Freyr	Jylland	—	Eideren, Freyr	
Fredag d. 29de.....	Jylland	Hermod	Eideren	Freyr	—	Ægir, Eideren	
Løverdag d. 30te....	Freyr	Jylland	Hermod	Eideren	Ægir	Uffo, Hermod	
Søndag d. 31te.....	Eideren	Freyr	Jylland	Hermod	—	Uffo, Jylland	

*) 1. Afgangstiden fra Aarhuus retter sig efter Korsør Jernbanetid, der er overensstemmende med Kjøbenhavns Tid, og vil alstaa finde Sted c. 10 Minutter før Kl. 11 efter Aarhuus Tid.
2. Dampskibene fra Aarhuus ville, med Undtagelse af „Ægir", i fornødent Fald afvente den jydske til Aarhuus ankommende Post indtil Kl. 11½.

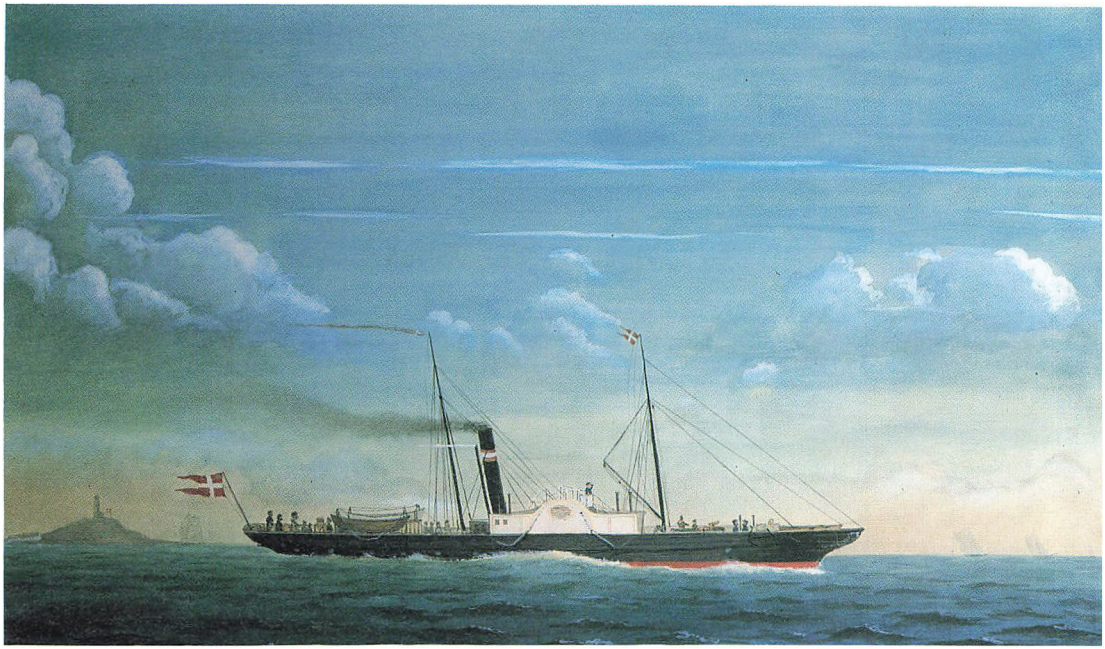
Anm. Ombord i de Skibe, som ere i Fart imellem Korsør og Kiel, findes:

I „Eideren": 44 Sovepladser samt 3 Separatkahytter, hver med 2 Sovepladser.
„Freyr": 42 Sovepladser. — 2 — — — 2 —
„Hermod": 43 — — 1 Separatkahyt med 2 Sovepladser.
„Jylland": 46 — — 2 Separatkahytter, den ene med 4, den anden med 2 Sovepladser.

Af **Heste** og **Øxen** kan medfores:

	Eideren.	Freyr.	Gerda.		Hermod.	Jylland.	Uffo.	Ægir.	
			Aarhuus	Nyborg				Aarhuus	Nyborg
Øxehoveder alene	35 à 40 Stk.	16 Stk.	10 Stk.†	22 Stk.	Dagtour 24 Stk. Natiour 20 Stk.	60 à 65 Stk.	20 Stk.	20 Stk.	28 à 30 Stk.
Heste og Øxehoveder tilsammen	19 Heste. 10 Stk. Øxeg.	6 Heste. 8 Stk. Øxeg.	4 Heste. 8 Stk. Øxeg.	4 Heste. 14 Stk. Øxeg.	14 Heste. 8 Stk. Øxeg.	60 à 65 Stk.	7 Heste. 10 Stk. Øxeg.	10 Heste. 14 Stk. Øxeg.	11 Heste. 18 à 20 Stk. Øxeg.

† Tilfælde af endt Vetelig er Føreren berettiget til at formindske det her opgivne Antal.



Freyr *var bygget i England samme år som* Gerda *løb af stabelen i København. Flåden af postdampere omfattede i 1853 således* Mercurius *fra 1828,* Kronprindsen *fra 1844,* Eideren *fra 1849 og* Jylland *fra 1851. Endvidere var der de to kombinerede orlogs- og postdampskibe,* Geiser *fra 1845 og* Skirner *fra 1847, hvortil kommer det senere kongeskib* Slesvig *fra 1846, som i 1856 af Finansministeriet blev overdraget til flåden.*

varmt om, hvordan Lolland-Falster på denne måde via Korsør ville kunne knyttes til det europæiske jernbanenet.[110]

Rigsrådets accept af, at Postvæsenet købte færgelaugene ud, var ikke et udtryk for, at man for enhver pris ønskede statsdrift. Da Rigsrådets finansudvalg 26. april 1856 afgav betænkning om tillægsbevillingsloven til normalbudgettet af 28. februar 1856, foreslog det, at hele postdampskibsflåden i Korsør for en årrække kunne overlades til en privat entreprenør, der for en betaling reguleret efter kulprisen skulle holde dem i stand og stå for sejladsen.

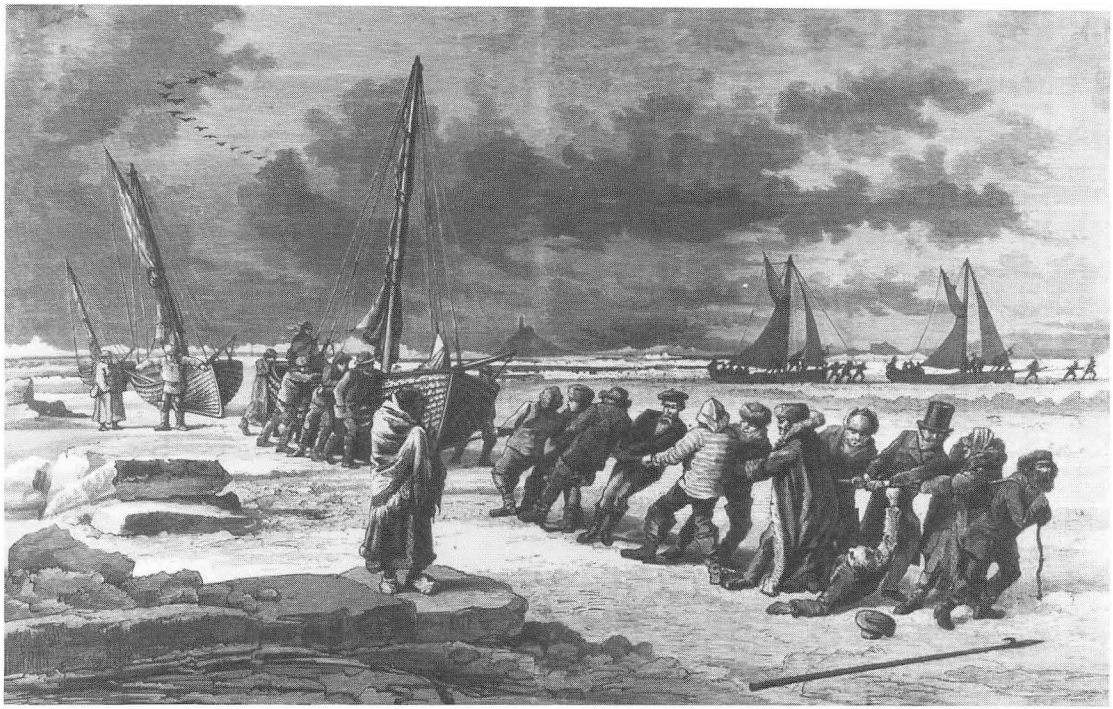
Det, der fik sagen om eventuel privatisering af postruterne fra Korsør til at rulle, var et konkret tilbud i slutningen af 1858 fra grosserer Koch i København om at overtage postbefordringen mellem Korsør, Århus, Kiel og Nyborg med sine skibe i 10 år fra den 1. april 1860 for en årlig godtgørelse på 70.000 rd. plus indtægten af personbefordringen, samtidig med at han påstod, at disse overfarter gav Staten et årligt tab på 140.000 rd., når indtægten af personbefordringen var fratrukket omkostningerne. Tilbuddet fik Finansministeriet til at udbede sig nøjere oplysninger om indtægter og udgifter ved Postvæsenets dampskibsruter.

Fra Postvæsenets side forklarede man de dårlige regnskabsresultater med store ekstraordinære udgifter, samt med at ruterne fra Korsør endnu ikke var helt indarbejdet. Desuden blev man

mødt af konkurrence fra private rederier, der havde overtaget besejlingen fra København til Kiel, Lübeck og Århus. Det reelle underskud – altså det, postens befordring kostede – mente man dog ikke oversteg 70.000 rd., og man forudså, at beløbet ville falde. Staten ville altså ikke på længere sigt tjene ved at overlade ruterne til Koch på de af ham tilbudte betingelser.

Udover de økonomiske hensyn var der dog også de militære, og Postvæsenets dampskibskonsulent, kaptajnløjtnant Lütken, fortolkede med varme Marineministeriets indvendinger mod privatisering af ruterne. Postdampskibene blev ført af marineofficerer, der på denne måde fik praktisk erfaring, da det var småt med sejlads med Marinens skibe i fredstid. Dertil kom, at statslige postskibe i påkommende tilfælde uden videre kunne indsættes som troppetransportskibe, hvad man mente, at et privat rederi kunne nægte, hvis der var fare for beskadigelse af skibene. Finansministeriet gennemtvang dog, at der blev udarbejdet et sæt betingelser, efter hvilke private kunne byde på at udføre postsejladserne på ruterne fra Korsør fra den 1. april 1862. Da det kom til stykket, bød Koch ikke. Det eneste tilbud, der indkom, var fra

Hermod *løb i 1855 af stabelen i Rønne, bygget af S.P. Bech, mens maskineriet blev fremstillet og isat af Baumgarten & Burmeister i København. Her ses den i havnen med Københavns toldbod til højre og mastekranen på Holmen til venstre.*



En Istransport over Store Belt i Februar 1870, Reiseskizze af Bernh. Olsen, som her giver et ganske godt indtryk af overfartens trængsler. Også passagererne måtte i arbejde for at hale de tunge isbåde frem til åbent vand. Kun en enkelt, stærkt indhyllet person i forgrunden er sluppet. Bemærk sivskoene.

et engelsk handelshus, der gennem C.K. Hansen tilbød at overtage dampskibsfarten mod en årlig godtgørelse på 50.000 pund svarende til 375.000 rd., hvilket var uantageligt set i forhold til det langt mindre underskud, ruterne gav.[11]

I stedet for at overlade Korsør-ruterne til et privat selskab investeredes i de følgende år i to nye skibe. I 1862 leverede Baumgarten og Burmeister et på 182 tons og 160 heste. Skibet fik navnet *Freja*, selv om Lütken fandt det uheldigt at anvende et navn, der så meget lignede *Frejr* fra 1851, som man også havde sejlende på Korsør-ruterne. I 1863 kom *Hermod* (II) på 162 tons og 120 hestekræfter til. Der var så i alt fem skibe på Korsør-ruterne, nemlig foruden *Frejr*, *Freja* og *Hermod*, *Jylland* på 188 tons fra 1851 og *Ejderen* på 204 tons fra 1849.[12]

Ud fra nutidens målestok var de dampskibe, der anvendtes i 1850'erne og 1860'erne, forsynet med meget ringe maskinkraft, selv om de naturligvis var bedre end de skibe, der anvendtes i 1840'rne. Der var dog et markant fald i den gennemsnitlige periode, hvor der på Storebælt måtte etableres istransport med isbåde, der blev trukket over isen eller med sejl og årer kantet frem gennem drivisen. I århundredets første årti havde der i alt i gen-

nemsnit været istransport på Storebælt 42 dage om året, i det andet årti 24. I 1820'rne, 1830'rne og 1840'rne var tallene henholdsvis 25 dage, 22 dage og 23 dage om året. Dette faldt i 1850'erne til 17 dage om året og i 1860'erne til 9, hvor det sidste tal dog nok i nogen grad skyldtes specielt mildt vejrlig, for i 1870'erne var det 11 dage. Først i 1880'erne kom man ned på i gennemsnit 7 dage om året. Der var dog naturligvis i alle perioderne år uden isproblemer, så de anførte gennemsnit svarer ikke til gennemsnitslængden af en istransportperiode.[113]

Som eksempel på hvordan isen kunne genere overfarterne kan tages vinteren 1860/61, hvor der var istransport på Storebælt i 24 dage, nemlig fra den 7. til den 30. januar.[114] Denne vinter blev sejladsen på Kiel-ruten standset med *Ejderens* afgang fra Kiel den 31. december 1860. *Frejr* afgik ganske vist også fra Korsør 31. december, men havarerede og måtte bugseres hjem af *Ejderen*. Farten på Århus standsede med *Skirners* returnering fra Århus til Korsør den 4. januar. På Storebæltsoverfarten blev det den 5. januar opgivet at få skibene ind i Nyborg fjord, og *Njord* forlagde stationen til Slipshavn. Allerede den 7. januar måtte dampskibsfarten over Storebælt dog standses helt og isbådene sættes ind. De var i virksomhed næsten hele måneden, men den 29. januar lykkedes det *Jylland*, der havde relativt god maskinkraft, at gennembryde isen ved Korsør. *Jylland* mistede dog syv hjulskovle ved operationen, men fra den 31. januar sejledes igen fra Korsør, og fra den 4. februar kunne skibene igen gå ind i Nyborg Fjord.[115]

Det postale smertensbarn blandt de indenlandske søruter var den til Bornholm. I 1845 havde Postvæsenet sluttet overenskomst med et bornholmsk interessentskab om Bornholmspostens befordring ved hjælp af postjagten *Ørnen*, som ved samme lejlighed solgtes til interessentskabet. Skibet skulle gøre én dobbelttur om ugen i sommersæsonen, men om vinteren kunne forholdene være meget vanskelige, og fra 1847 lod man i værste fald Bornholmsposten befordre over land til Ystad, hvor bornholmerne så kunne hente den.[116]

Hovedproblemet var dog naturligvis de meget beskedne post- og passagermængder. I 1849 havde hele bruttoindtægten af postbefordringen til og fra Bornholm været 1277 rd., mens bruttoindtægten af postbefordringen på øen havde været 64 rd. Et var imidlertid økonomi noget andet de politiske realiteter. Klagerne fra Bornholm indkom i en jævn strøm, og Finansministeriet var ikke upåvirkeligt.[117]

Ved udløbet af kontrakten med det bornholmske interessentskab i 1850 overtog Postvæsenet derfor efter politisk pres selv trafikken på øen, idet dampskibet *Valdemar*, der også sejlede på

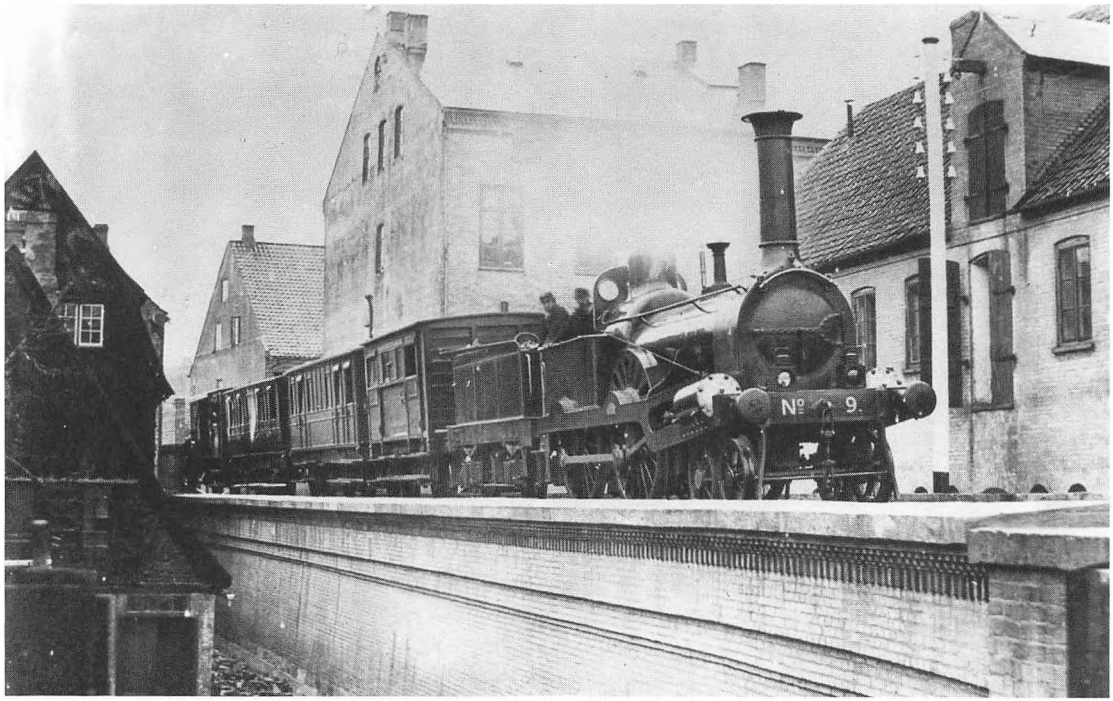
København-Flensborg, fra 27. maj tillige gennemførte én ugentlig tur til Rønne. *Valdemar* afløstes hurtigt af *Skirner*, men dette skib tilhørte Marinen, og fra begyndelsen af oktober 1850 til juni 1851 havde man her selv brug for det. Borholmerne måtte da undvære en dampskibsforbindelse så længe. I de følgende år opretholdtes trafikken på Bornholm med *Skirner* eller *Ejderen*, der så samtidig sejlede på ruten København-Lübeck.[118]

Da Postvæsenets trafik på Lübeck i 1856 skulle indstilles ved indførelse af den daglige sejlads mellem Korsør og Kiel, ville man komme i den situation, at et dampskib skulle holdes i drift alene af hensyn til Bornholm. Det var imidlertid politisk uacceptabelt at opgive besejlingen af øen, og Finansministeriet nåede derfor frem til, at ruten kunne sikres ved at overlade den til et privat selskab mod en passende godtgørelse. Hertil blev bevilget 3000 rd. pr. år, og med dette tilskud satte Svitzer i 1856 dampskibet *Løven* i drift på Bornholm. Allerede i september indstilledes sejladsen dog, og de følgende år skiftedes ideligt dampskibsselskab. Om vinteren, d.v.s fra december til marts, anvendtes altid sejlskib.[119]

Med en årlig godtgørelse på 3000 rd. fra Postvæsenet for besejlingen af Bornholm var postbefordringen til og på Bornholm stadig en dårlig forretning. De samlede bruttoindtægter af post til og fra samt på øen beløb sig nu til ca 2900 rd. Udgifterne var foruden de 3000 rd. til besejlingen af øen godt 1000 rd. til postbefordring på øen og godt 2000 til lønninger og kontorhold, hvilket i alt gav samlede udgifter på over 6100 rd. mod de 2900 rd. i indtægter.[120] Ikke desto mindre blev det i 1862 bestemt, at den tillægsporto på 4 skilling, der hidtil var blevet opkrævet af breve, der i vintersæsonen gik til Bornholm over Sverige, og som betaltes i transitafgift til det svenske postvæsen, for fremtiden skulle bortfalde og transitafgiften udredes af det danske postvæsen.[121]

Foruden hovedruterne fra Korsør, var der mange andre færgerier, som blev drevet af private, men under opsyn af Postvæsenet. På hovedforbindelsen mellem Fyn og Haderslev, hvorfra posten og de rejsende så igen forgrenede sig nordpå i Jylland og sydpå mod Hamburg, lå overfarten Assens-Årøsund. Her udløb brødrene Bruuns koncession, og fra den 1. juli 1858 overtog Postvæsenet selv overfarten og besejlede den med det til formålet anskaffede nye dampskib *Niord*. Ved krigsudbruddet i 1864 ophørte denne rute og blev ikke senere genoptaget.[122]

Nordligere i Lillebælt, mellem Strib og Fredericia, var færgeriet også på private hænder og blev besørget med sejlsmakker frem til 1866.[123] Derimod var der som tidligere nævnt allerede i 1850 sat et postdampskib ind på ruten Vordingborg-Gåbense.[124]



Tog på Den sydslesvigske Jernbane under indkørsel til Flensborg ca. 1860. Bagest i toget formentlig jernbanepakvognen og forrest er det muligvis en postvogn.

Med tog

I 1845 havde Generalpostdirektionen troet, at jernbanen på hele strækningen mellem København og Korsør ville blive åbnet i løbet af to år. Hovedruten til Hamburg – i hvert fald for passagerer – ville derefter blive: København-Korsør med jernbane, Korsør-Kiel med dampskib og Kiel-Altona med jernbane. Dampskibsforbindelsen mellem København og Kiel ville derefter være uden interesse. Under disse forudsætninger blev bygningen af et nyt statsligt postskib til ruten Korsør-Kiel iværksat, men da det kom til stykket, førtes jernbanen i første omgang kun fra København til Roskilde. Skibet blev derfor indsat på ruten København-Kiel i samsejling med private rederier.[125]

Grundlaget for forholdet mellem Postvæsenet og jernbaneselskaberne var kundgørelsen af 18. maj 1840, der var udsendt med henblik på baneanlæggene i Holsten. Heri bestemtes, at jernbaneselskaberne vederlagsfrit skulle befordre breve, aviser og postgods sammen med én af Postvæsenets egne ansatte i en særlig vogn, som jernbaneselskabet skulle stille til rådighed. Mens breve og aviser ubetinget skulle befordres gratis, var jernbanen kun forpligtet til at medtage 600 pund postgods gratis dagligt, eller hvis banen ikke blev befaret dagligt, 600 pund pr. tur i hver

retning. Formuleringen svarede ret nøje til en preussisk lov udsendt i 1838. Efter denne hovedregel udformedes i juni 1847 de endelige bestemmelser om posttransporten på København-Roskilde-banen. Til befordring af breve, aviser og postgods samt den medfølgende postbetjent skulle selskabet i hvert tog stille en særlig vogn eller, hvis dette ikke var nødvendigt, et særligt rum i en vogn til rådighed. Breve og aviser skulle befordres gratis. Af postgods kunne vederlagsfrit sendes 600 pund med hvert tog, hvilket med flere daglige tog i hver retning var betydeligt mere end kravet i kundgørelsen af 1840. For overskydende postgods måtte Postvæsenet betale ilgodstakst. På banegårdene i København og Roskilde skulle der gratis overlades Postvæsenet et værelse.[126]

Efter åbningen af strækningen København-Roskilde nedlagdes Postvæsenets personbefordring mellem de to byer, og posten sendtes med toget til Roskilde, hvad enten den skulle mod Korsør eller Kalundborg. Der var tre daglige tog i hver retning. Posten sydpå mod Lolland gik derimod kun med toget til Tåstrup, hvorfra den sydgående rute udgik. På grund af den korte strækning medførte åbningen af banen mellem København og Roskilde ikke en forkortelse af post- og rejsetiden mellem København og Hamburg, hvad åbningen af Kiel-Altona strækningen havde gjort, men Postvæsenet sparede naturligvis penge ved den gratis transport til Roskilde.[127]

Postteknologisk var anvendelse af jernbanetransport for post og pakker på strækningen København-Roskilde egentlig ikke noget nybrud. Postvognen blev nu blot trukket af et lokomotiv i stedet for af heste. Der skete ikke nogen postal behandling under transporten. Noget sådant kom først til efter forlængelsen af strækningen til Korsør.[128]

Ved åbningen af den sydslesvigske jernbane i oktober 1854 etableredes her og på de holstenske baner som noget nyt kørende postkontorer – »bureauer« – hvor posten undervejs blev behandlet af postekspedienter, hvoraf de første seks ansattes den 13. oktober 1854.[129] Hermed blev der behov for mere end én postfunktionær i postvognen, men Det sydslesvigske Jernbaneselskab fik medhold fra Ministeriet for Slesvig i, at selskabet kun havde pligt til at transportere én postfunktionær pr. tog uden beregning. Da selskabet under påberåbelse af kundgørelsen af 18. maj 1840 også nægtede at befordre mere end 600 pund postgods dagligt, greb Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender imidlertid ind og foranstaltede udstedt en kongelig resolution om, at Det sydslesvigske Jernbaneselskab dagligt frit skulle befordre 600 pund postgods i hver retning, men at selskabet skulle have betalt en 3. klasses billet pr. postfunktionær udover én med toget.[130]

Resultatet blev altså mere fordelagtigt for Postvæsenet end 1840-reglerne, men mindre fordelagtigt end på strækningen København-Roskilde.

Efter freden blev planen om forlængelse af linien til Roskilde taget op igen. Det foregik ved, at Sjællandske Jernbaneselskab den 27. oktober 1852 indgik en totalentreprisekontrakt med det engelske entreprenørfirma Fox, Henderson og Co. Firmaet skulle for et nærmere angivet beløb levere banen, såvel spor som bygninger og tekniske anlæg, herunder elektrisk telegraf, samt lokomotiver og vogne.[131]

Af forskellige grunde kom anlægget til at tage lang tid. Bl.a. blev forholdet mellem Statens kontrollerende ingeniør og anlægsentreprenørfirmaet med tiden mere og mere uforsonligt. Som følge heraf kunne banen først åbnes for trafik i foråret 1856.

I forbindelse med kørslen med postvogne på strækningen København-Korsør ansattes seks postekspedienter og tre pakmestre. Der var samtidig to vogne undervejs fra hver sin endestation, og bemandingen på hver af disse var to postekspedienter og en pakmester.[132] Dette kunne synes beskedent i sammenligning med, hvor stort et personale postvogne på denne strækning senere blev bemandet med. Forklaringen er, at der endnu ikke var tale om omsortering undervejs af den post, der f.eks. var med fra København, idet brevposten indtil 1860 var karteret direkte til de enkelte breves destinationer. I postvognen sorteredes i begyndelsen kun de breve, der blev nedlagt i vognens egen postkasse, og dem, der kort før togets afgang var nedlagt i brevkasserne på de »umiddelbart ved jernbanen liggende postkontorer«.[133]

Åbningen af banen fra Roskilde til Korsør den 27. april 1856 medførte som beskrevet i foregående afsnit den hidtil største ændring i landets postforbindelser, selv om Postvæsenet ikke fik den togplan, det ønskede, med en sen aftenafgang fra København mod Korsør, fordi Jernbaneselskabet ikke mente, at der var passagergrundlag for et sådant tog. Postvæsenet kunne naturligvis have betalt for et specielt natposttog, men det lod Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender sig ikke overtale til. Postvæsenet måtte derfor i første omgang klare sig med de to daglige persontog i hver retning, nemlig fra København kl. 7^{00} og 19^{00} og fra Korsør kl. 7^{15} og 19^{15}. Det såkaldte »varetog«, der midt på dagen kørte i begge retninger, og som var et langsomtkørende blandet gods- og persontog, blev i første omgang ikke anvendt til postbefordring.[134]

Det fra København kl. 19 afgående tog havde forbindelse til dampskibet fra Korsør med ankomst til Kiel og videre forbindelse herfra næste morgen kl. 7, hvorefter post og rejsende kunne være i

Altona kl. 10. I omvendt retning nåede den post, der gik fra Altona kl. 17 og Hamburg kl. 17^{10}, toget fra Korsør kl. 7^{15} næste morgen, hvorefter posten var i København kl. 10^{30}

Toget kl. 7 om morgenen fra København havde forbindelse til dampskibsforbindelsen fra Korsør med ankomst til Århus kl. 17, hvorefter en forenet brev- og personpost afgik over Randers og Hobro til Ålborg med ankomst her næste morgen kl. 6^{30}. I omvendt retning afgik posten fra Ålborg kl. 21 med ankomst til Århus kl. 10 næste formiddag og dampskibsforbindelse herfra kl. 12 med ankomst i Korsør kl. 18, hvorefter aftentoget fra Korsør kl. 19^{15} gav ankomst til København kl. 22^{30}.

Postforbindelsen mellem København og Hamburg over Nyborg, Assens, Årøsund bibeholdtes, men den havde uden jernbaneforbindelse over Fyn og ned gennem Nordslesvig kun væsentlig betydning for postgangen, når is umuliggjorde sejlads Korsør-Kiel.

For postforbindelsen til Lolland-Falster medførte åbningen af Korsørbanen, at brev- og pakkeposten mellem København og Nakskov nu førtes med tog til Ringsted. Hidtil var posten gået med tog til Tåstrup og herfra over Køge, Rønnede og Vordingborg, mens personposten udgik fra København. Herfra gik der daglig brev-, person- og pakkepost over Næstved og Vordingborg til Nakskov.

I Jylland blev der også foretaget omlægninger i afgangs- og ankomsttidspunkter for at få posten til at passe med forbindelserne til København og Hamburg.[135] Generelt fik de fleste byer på sideruterne over hele landet nu daglig forbindelse med hovedruten – ofte med flere forskellige byer på denne – og nogle byer på sideruterne fik endog efter 1856 post to gange om dagen. På Fyn fik Svendborg post både over Nyborg, Odense og Assens.[136]

Få måneder efter åbningen af linien til Korsør opstod der strid mellem Sjællandske Jernbaneselskab og Postvæsenet om fortolkningen af reglerne fra 1847 om omfanget af retten til fribefordring af funktionærer og postgods. Jernbaneselskabet bestred ganske vist ikke den gratis transport af 600 pund postgods med ethvert tog, men fremsendte regning på 2. klasses billetter for postfunktionær nr. 2 og 3. Postvæsenet forsøgte under henvisning til de slesvigske regler at få nedsat billetprisen for postfunktionærerne til taksten på 3. klasse, og dette kunne formentlig have været gennemført, men resultatet blev i stedet en overenskomst af 30. juni 1856, hvori Postvæsenet frasagde sig retten til fri befordring af 600 pund postgods pr. tog, mod at fritages for at betale billetter for nogen af funktionærerne i postvognen. En beregning viste nemlig, at det var billigere at betale for postgodset end selv 3.

klasses billetter for de to postfunktionærer. Jernbaneselskabet skulle herefter have ilgodstakst for alt postgods.[137]

I de følgende år blev jernbanen fra København over Lyngby og Hillerød til Helsingør færdig i to omgange: først i oktober 1863 strækningen til Lyngby og derefter i juni 1864 resten af vejen til Helsingør. Postbefordringen begyndte først, da hele banen var klar.[138] Samtidig ophørte post- og passagerkørslen med hestevogn mellem København, Hørsholm, Helsingør, Fredensborg og Hillerød, mens der oprettedes nye hestevognsbaserede sideruter fra Holte til Hørsholm og fra Hillerød til Frederiksværk.[139]

Strækningen København-Klampenborg, der åbnedes den 22. juli 1863, blev også fra den 1. august anvendt til postbefordring. I første omgang blev det dog kun for en kort periode. En sådan bane, hvis hovedformål var at befordre københavnerne til Dyrehavsbakken, var naturligvis fra begyndelsen ikke åben om vinteren, og første år indstilledes driften allerede den 30. september.[140]

Åbningen af linien København-Hillerød-Helsingør for postbefordring medførte i øvrigt, at det økonomiske forhold mellem Postvæsenet og Sjællandske Jernbaneselskab blev nyforhandlet. Når morgentoget fra Helsingør nåede København, var morgentoget mod Korsør nemlig for længst afgået. Den del af posten, som skulle videre vestpå, måtte derfor vente til aftentoget. Tilsvarende var aftentoget mod Helsingør afgået, når aftentoget fra Korsør nåede København. Postvæsenet ønskede derfor også postbefordring med det »varetog«, der midt på dagen kørte over Sjælland i begge retninger, men ikke nødvendigvis en hel postvogn. Man kunne udmærket klare sig med en postafdeling i en 3. klasses vogn.

Fra Jernbaneselskabets side var man uvillig til at udvide servicen, som, sagde man, kostede selskabet mange penge. Resultatet blev dog en overenskomst af 16. juli 1864, ifølge hvilken Jernbaneselskabet skulle stille postvogne eller postvognsafdelinger til Postvæsenets disposition i alle ordinære tog, når Postvæsenet ønskede det. Der skulle herefter hverken betales billet for postfunktionærerne, eller vægtmæssigt for postgodset, men Postvæsenet skulle for postvogne på 24 fod og derover betale 48 skilling pr. kørt mil – altså 2 skilling pr. fod pr. mil – hvilket også var taksten for postafdelinger i vogne.

Det vedkom altså ikke Jernbaneselskabet, hvor mange postfunktionærer der var med, og hvad postgodset vejede. Dog skulle postgods, som der ikke var plads til i postvognen, og som derfor måtte befordres med jernbanens pakvogn, afregnes til ilgodstakst. Resultatet af overenskomsten var, at Postvæsenets udgift til befordring med jernbane steg fra ca. 8.000 rd. til ca. 10.500.[141]

Kongerigets første bureauvogne

Ved forlængelsen af København-Roskilde banen til Korsør skulle der anskaffes flere jernbanepostvogne. Hidtil var der anvendt enten 6-hjulede eller 4-hjulede. Nu ønskede Sjællandske Jernbaneselskab, at de fire nye postvogne, der tænktes anskaffet, skulle bæres af en 4-hjulet bogie i hver ende, mens man hverken drømte om at anskaffe 8-hjulede godsvogne eller personvogne.

Fra Postvæsenets side var man betænkelig og foretrak den kendte 6-hjulede vognkonstruktion med en aksel i hver ende og en aksel midt under vognen. For ikke at virke bagstræverisk indsamlede man dog oplysninger om sagen fra Holsten og det øvrige tyske område. Svarene herfra var, at man hverken på Kiel-Altona Banen eller andre steder i Nordtyskland anvendte andet end 6-hjulede postvogne, og at de 8-hjulede godsvogne, der eksisterede, kørte uroligt.

Direktøren for Sjællandske Jernbaneselskab Viggo Rothe pressede imidlertid på for at få Postvæsenets accept af de 8-hjulede vogne, der – forklarede han – kunne gøres 40 fod lange, mens 6-hjulede vogne kun kunne gøres 30 fod lange. Indvendigt forudsatte man vognen indrettet med et kontor i midten og et postrum i hver ende. Med denne fordeling af vægten ville en 6-hjulet vogn kunne bære 120 centner (6 ton) og en 8-hjulet 180 centner (9 ton).

Umiddelbart virker det mærkeligt, at Jernbaneselskabet var så ivrig efter, at der skulle anskaffes den store 8-hjulede vogntype, som var dyrere at fremstille end den 6-hjulede. Forklaringen er imidlertid simpel. I Jernbaneselskabets kontrakt med anlægsentreprenørerne stod, at disse indenfor kontraktsummen skulle levere fire stk. 6- eller 8-hjulede postvogne efter Jernbaneselskabets valg. Efter at kontrakten var indgået, kostede det altså ikke Jernbaneselskabet ekstra at sikre sig den store 8-hjulede vogntype. Det lykkedes da også at få Postvæsenet til at bøje sig for »sagkundskabens« argumenter.

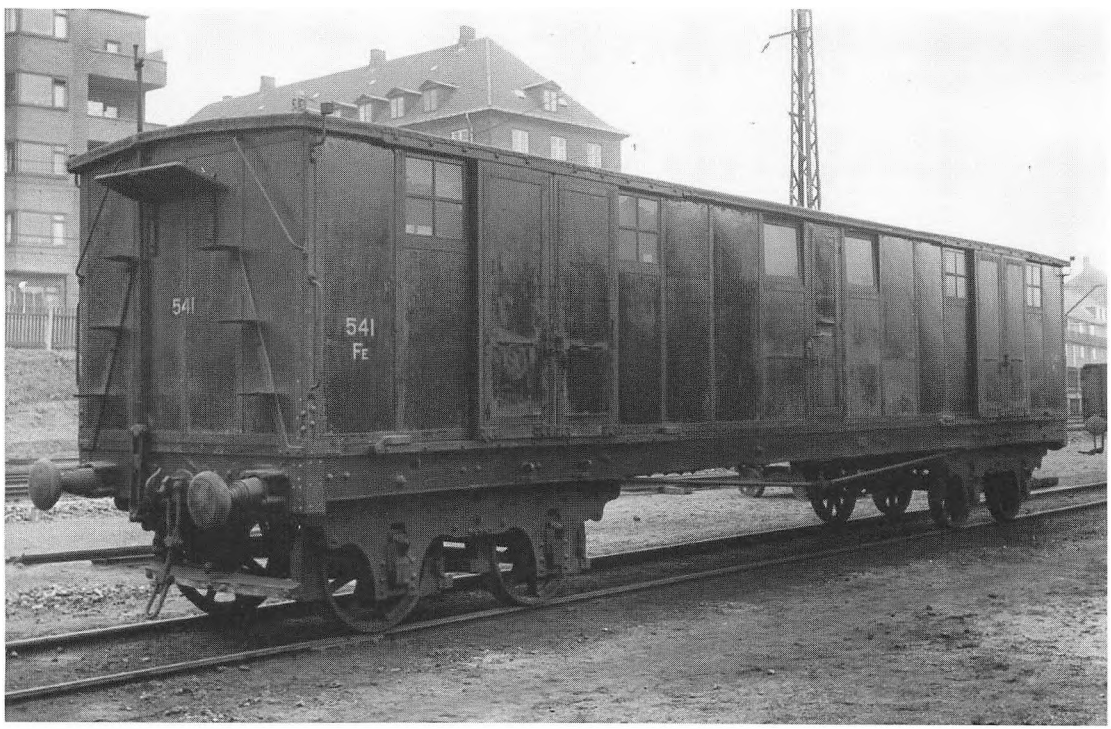
Vognene blev fremstillet i Hamborg og kom i august 1854 som samlesæt til Korsør, hvor monteringen skulle foregå, og ved denne lejlighed sikrede Jernbaneselskabet sig hos Postvæsenet, at man ikke ønskede ændringer i forhold til de fremsendte tegninger, hvorefter der var fred indtil vognene kom i drift i 1856. De blev altså indrettet med kontor i midten og et postrum i hver ende. Rummet i den ene ende var fra begyndelsen beregnet til den gennemgående post fra København til Korsør, mens rummet i den anden ende skulle bruges til post modtaget fra eller afgivet til strækningens stationer. Samtidens betegnelse for vognen var »et ambulant postkontor«. I den ene vognende var der

et sæde på taget til en konduktør, der under kørslen kunne betjene otte bremseklodser på den nærmeste bogie.

Da vognene kom i drift, konstaterede postpersonalet, at sorteringsbordene var for små, og at de og reolerne var uhensigtmæssigt placeret. Værst var dog anbringelsen af lamper og kakkelovn, hvoraf den sidstnævnte stod midt i kontorrummet. Fra Jernbaneselskabets side var man dog ikke uden videre rede til at bære omkostningerne ved de af Postvæsenet ønskede ændringer af vognenes indretning. Postvæsenet havde jo godkendt tegningerne til vognene, og flytning af kakkelovn og lamper krævede, at man lavede tre nye huller i loftet og dækkede de gamle. Hele tagets voksdugsbeklædning måtte derfor udskiftes. Jernbaneselskabet accepterede dog at udrede halvdelen af udgiften. For at få plads til større sorteringsborde måtte kontorets lænestol dog flyttes til det ene af pakrummene, hvor der også blev plads til et klædeskab. Lederen af Sjællandske Jernbane-postekspeditionsbureau, postmester F.C.G. Haxthausen kunne herefter stolt indberette, at arbejdet efter vognenes nye hensigtsmæssige indretning kunne udføres hurtigt og nøjagtigt.

Der skulle dog hurtigt vise sig problemer med de 8-hjulede postvogne, og i 1861 fremsendte Postvæsenet et ombygningsforslag til Sjællandske Jernbaneselskab, som det havde fået fra postinspektøren i Malmø. Forslaget skulle forebygge »den stærke rystelse af postvognen, som indvirkede hæmmende på arbejdets udførelse og skadelig på ekspedienternes sundhed« og gik ud på at indlægge et ekstra gulv på fjedre afbalanceret af fire store kontravægte i vognens hjørner. Det blev dog ikke gennemført. Vognens ståhøjde var i forvejen så ringe, at der ikke var plads til det ekstra gulv, med mindre hele vognbunden skulle sænkes, hvilket af konstruktionsmæssige grunde var betænkeligt. Lederen af Sjællandske Jernbaneselskabs værksteder, overmaskinmester Otto Busse (den ældre), anmodede sig da også fritaget for at skulle udføre en sådan konstruktion, idet han forudså, at gulvet – hvis fjedrene blev monteret – ville befinde sig i permanent bølgegang, og forelagt denne rapport frafaldt Postvæsenet forehavendet.

Man måtte derfor leve videre med raslekasserne, indtil Jernbaneselskabet 1867-69 anskaffede tre 4-hjulede postvogne til strækningen København-Korsør, hvorefter man kun undtagelsesvis var nødt til at benytte én af de 8-hjulede vogne.[142]



Med vogn

Selv om dampskibsbefordringen var den faktor, der først og fremmest forbedrede postbesørgelsen i 1840'rne og 1850'erne, mens jernbanebefordringen i samme periode var den befordringsform, som først og fremmest tiltrak sig opmærksomheden, må man ikke glemme, at postbefordring ad landevejen stadig ikke bare udgjorde den største del af postrutenettet, men først kulminerede omfangsmæssigt i 1860'erne.[43] Man må heller ikke tro, at landevejsbefordringen af post og passagerer var i jævn tilbagegang, efterhånden som den ene jernbanelinie efter den anden erstattede landevejspostlinier. Samtidig med at togene overtog diligencernes rolle i hovedpostlinierne på landjorden, blev post- og befordringsnettet langt mere finmasket. Postvæsenets post- og personruter og private dagvognsruter kom i stigende omfang til at udgå fra jernbanestationerne.

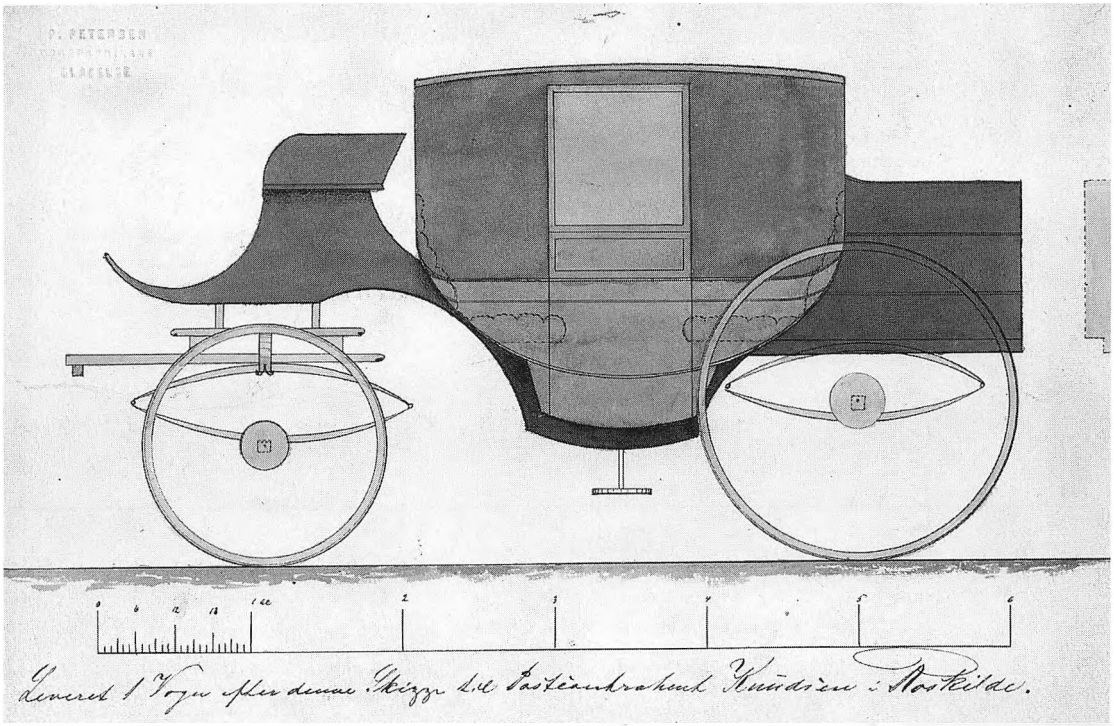
Regnet efter de tilbagelagte afstande, var postbefordringen ad landets landeveje ved 1850'ernes begyndelse stadig helt dominerende. Hertil var efterhånden kommet en betydelig persontransport (Tabel 1).

Tabel 1: *Posternes befordringsform* 1833-1859/60.
Tilbagelagte 1000 *mil*

	Landevejs-poster	Jernbane-poster	Dampskibs-poster	I alt tilbagelagt
1833	177,4		10,8	188,2
1845	262,5	20,8	40,5	323,8
1854/55	356,5	89,6	119,9	566,0
1859/60	388,6	140,6	144,7	673,9

Kilde: Beretning 1833-1859/60, s.XVII.

Bag tabellens tal ligger flere forhold. Den af posterne tilbagelagte strækning siger noget om postnettets udstrækning og postfrekvensen – altså om den service, som Postvæsenet stiller til publikums rådighed – men ikke noget om, i hvilket omfang den udnyttes. Væksten i transporterede mængder kunne altså godt være fortsat, selv om de tilbagelagte afstande ikke steg så voldsomt mere. De nye postlinier, der var kommet til ved indvielsen af den sydslesvigske jernbane, banen over Sjælland og postskibsruterne fra Korsør, havde da også en helt anden kapacitet, end de



Teksten på tegningen lyder: »Leveret i Vogn efter denne Skizze til Postcontrahent Knudsen i Roskilde«. Leverandøren var P. Petersen, Vognfabrikant, Slagelse.

landevejslinier, de erstattede. Samtidig er der dog ingen tvivl om, at de bevillingsmæssige forhold medførte en vis opbremsning i anden halvdel af 1850'erne. Rigsrådet – den relevante bevillingsmyndighed for Postvæsenet – var ikke særlig medgørligt med hensyn til udvidelse af normalbudgettet.[144]

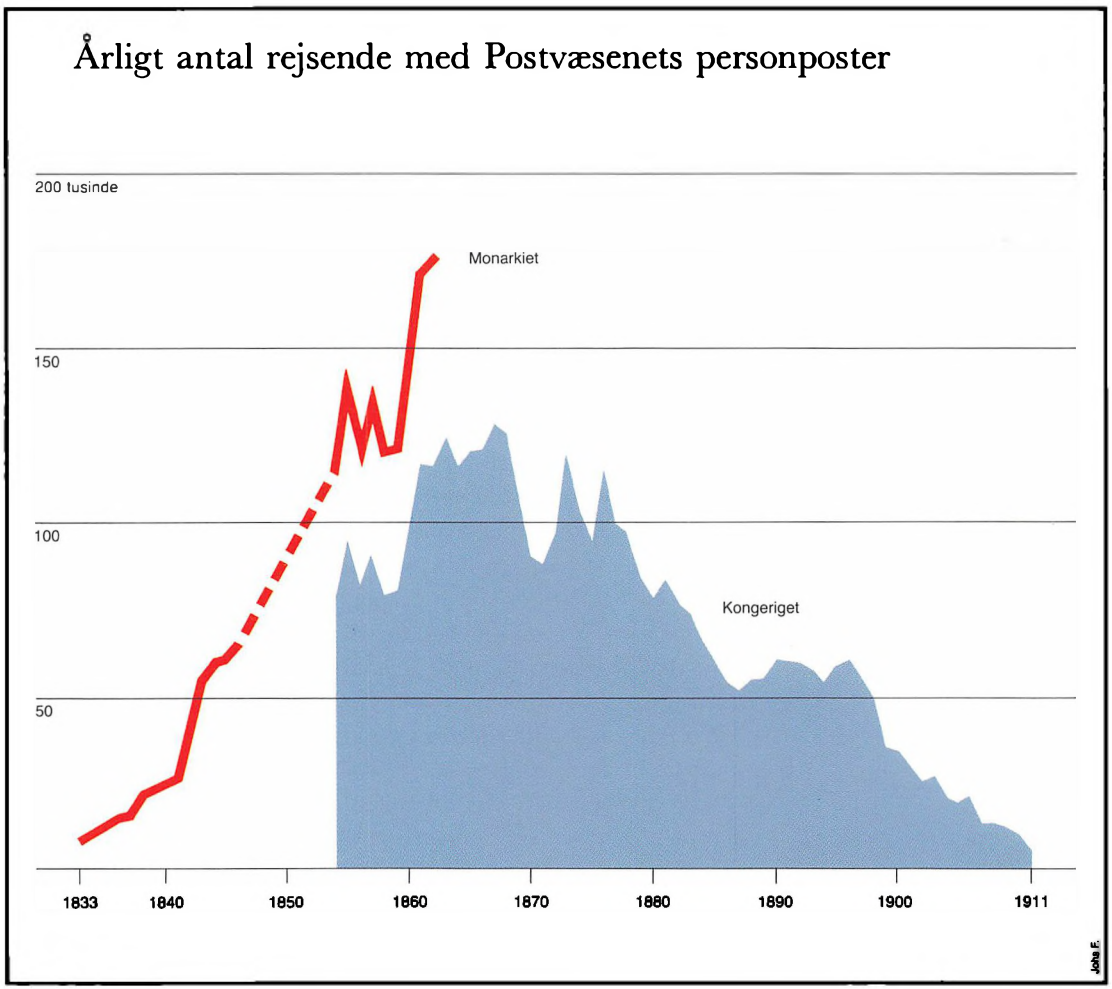
Også for landevejsruterne skete der imidlertid væsentlige ændringer specielt med hensyn til antallet af poster med personbefordring og ikke mindst kvaliteten af denne. I 1833 havde 38 % af landevejsposterne personbefordring. Dette tal var i 1859/60 steget til 82 %. For den del af posten, som medtog passagerer, skete der en næsten total omlægning fra åben vogn til lukket vogn. I 1833 havde kun 15 % af de personbefordrende poster anvendt en sådan, 1859/60 var denne komfort udstrakt til 75 %. Det var i 1850'erne, at kvalitetsforbedringen af Postvæsenets persontransport for alvor slog igennem.[145]

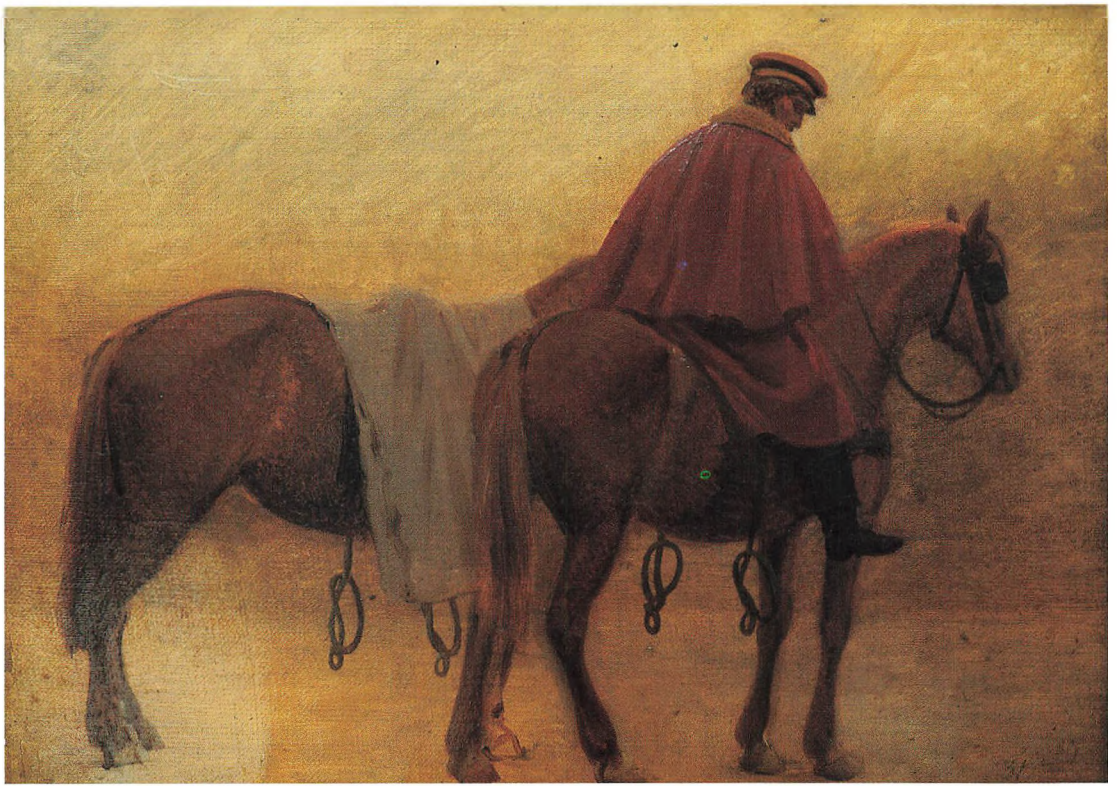
Overgangen til i vid udstrækning at benytte lukkede vogne kom efterhånden også personalet til gode. I 1850 kunne Generalpostdirektøren således meddele, at det herefter var tilladt postkonduktøren i månederne oktober til april, når der var ledig plads i hovedvognen, at indtage den venstre hjørneplads i kupeen, forudsat han ikke medtog sin fodpose, som vel skønnedes at ville

fylde for meget. Som følge heraf skulle venstre hjørneplads sælges sidst. Det var også en forudsætning, at vogndøren var indrettet til at kunne åbnes indefra.[146] Det var altså ikke meningen, at kusken, der jo var nødt til at blive siddende på bukken i alt slags vejr, også skulle kravle ned for at lukke vogndøren op for postkonduktøren og passagererne. Da konduktørerne også i sommermånederne begyndte at sætte sig ind i vognen i stedet for at sidde på bukken sammen med postillonen, måtte Generalpostdirektøren dog i 1862 indskærpe, at dette aldeles ikke var meningen, og true med at tilbagekalde tilladelsen for vintermånederne.[147]

Antallet af rejsende med de personbefordrende landevejsposter var også i stadig vækst, som figur 1 viser. Der var en vækst i antallet af rejsende med posterne i monarkiet fra omkring 13.000 i midten af 1830'rne til 175.000 umiddelbart før krigsudbruddet.

Figur 1. Kilde: Oversigt over Postgangen ... 1833-46 og 1854/55; Fr. Olsen: Postvæsenet i Danmark 1848-73; Beretning om Postvæsenet og dets Virksomhed 1867/68-1916/17; Beretning til Finansministeriet fra Generalpostdirektøren 1860/61-69/70.





H.J. Hammers billede af postkusken med de to heste stammer fra 1860'erne.

For Kongeriget ses kulminationen i 1867/68 med ca. 128.000. Derefter faldt antallet af rejsende med de personbefordrende landevejsposter langsomt og støt, men endnu i begyndelsen af 1880'erne var det på niveau med tallet for midten af 1850'erne.

Antallet af rejsende siger dog heller ikke alt. Efterhånden som landevejsposterne i højere og højere grad blev korte sideruter ud fra jernbanestationerne, faldt den gennemsnitlige rutelængde og derfor formentlig den gennemsnitlige rejselængde. Der var dog også tidligere en betydelig udskiftning af passagerer på de lange ruters mellemstationer. På den gamle hovedrute København-Hamburg havde der således kun været et fåtal af passagerer, der gennemrejste ruten fra det ene endepunkt til det andet.[148]

Hovedparten af det personale, der betjente landevejsruterne, har fået en stedmoderlig behandling i den postale litteratur, selv om det formentlig var den største gruppe inden landpostvæsenets vækst senere i århundredet. Det var nemlig kun postførere og postkonduktører, der var ansat i Postvæsenet.[149] Selv om postillonerne bar uniform, hørte de under de private næringsdrivende, postkontrahenterne, som var personer, med hvem Postvæsenet

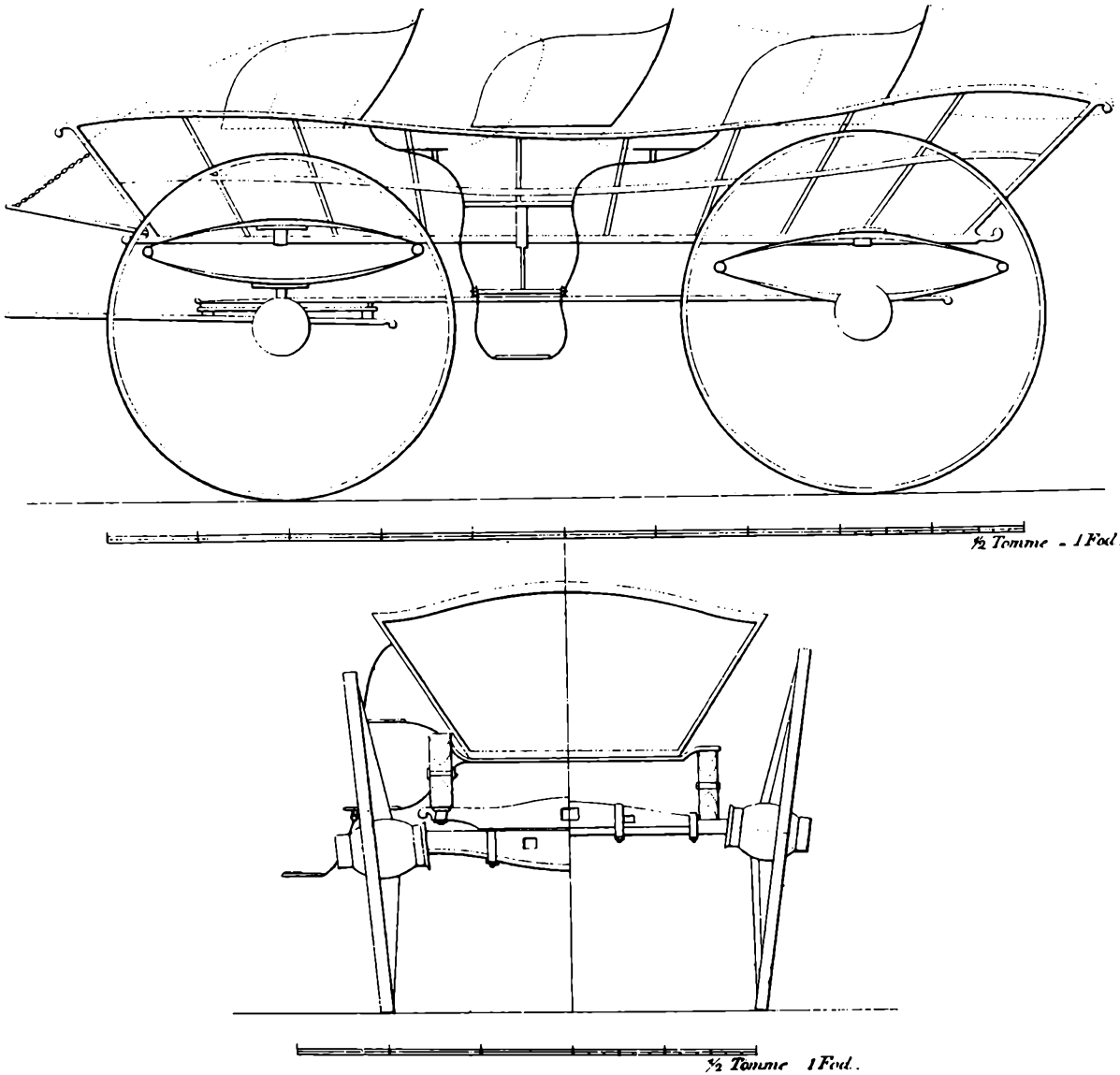
havde indgået kontrakt om at befordre posten på en bestemt strækning på fastlagte tidspunkter. Vognene kunne de eventuelt låne af Postvæsenet eller få lån til selv at anskaffe, men sådanne lån skulle naturligvis afdrages. I alle tilfælde stillede postkontrahenten med de fornødne heste og postillon.

Kontrakterne med kontrahenterne blev indgået med udgangspunkt i trykte standardformularer, hvori der indføjedes de individuelle betingelser om rutens endepunkter, afgangs- og ankomsttidspunkter samt naturligvis betalingen for at køre ruten. Som et eksempel på en sådan kontrakt kan tages den, som Postvæsenet i januar 1849 indgik om »dagpostens« befordring mellem Holbæk og Roskilde med »dagvognsentreprenør« A. Erichsen i Holbæk. Postvæsenet stillede her postkareten til rådighed, men kontrahenten var forpligtet til at behandle den, som var den hans egen. Det, han skulle levere, var fire »kraftfulde og ensfarvede heste« med et »smukt sortlakeret seletøj« samt naturligvis en postillon i korrekt uniform. Postillonens navn, alder og fødested skulle på forhånd opgives til Generalpostdirektoratet, uden hvis vidende han ikke måtte antages eller afskediges.

Vejen mellem Holbæk og Roskilde skulle tilbagelægges på 3½ time. Fem minutters forsinkelse kostede en mulkt på 64 skilling. For at afskære enhver diskussion om forskelligtgående ure på afgangs- og ankomststedet skulle den faktiske rejsetid bestemmes ud fra det medbragte forseglede ur. Hvis postillonen tog uindskrevne rejsende med, var bøden ifølge kontrakten fire rigsdaler til Postvæsenet samt naturligvis afsked. For hvert brev eller pakke, som postillonen tog med på egne vegne, var bøden to rigsdaler. Det kostede også fire rigsdaler at vælte med postvognen.[150]

På denne rute skulle der køres fra Roskilde mandag, onsdag og fredag formiddag snarest muligt efter ankomsten af toget fra København og fra Holbæk tirsdag, torsdag og lørdag morgen kl 8³⁰. Ved ankomsten til Roskilde standsede vognene uden for postkontoret, men derefter skulle der køres til jernbanestationen, såfremt én eller flere af de rejsende måtte ønske det. Tilsvarende begyndte ruten også ved banegården i Roskilde. For hver af de tre ugentlige dobbeltture fik kontrahenten 10 rigsdaler af postkontoret i Holbæk. Betalingen forfaldt månedsvis.[151]

Når Postvæsenet aftalte et bestemt beløb med en postkontrahent for at køre en rute f.eks. med en nisædet karet, var det Postvæsenet, der løb den økonomiske risiko ved, at der måske kun var få rejsende. En anden måde at få transporteret posten på var at indgå en aftale med en dagvognsentreprenør om, at Postvæsenet ville give et fast årligt tilskud til ruten, som han i øvrigt alene havde den økonomiske risiko ved. Som et eksempel herpå kan



I 1856 mangfoldiggjordes tegninger med tilhørende angivelser af mål til fjedervogne, som således kunne få et ensartet præg, selv om de blev bygget lokalt. Der var to udgaver, en smalsporet til de mindre veje, og den her gengivne bredsporede.

man tage den dagvognsrute, der fra 1850 var etableret mellem Helsingør og Frederiksborg (Hillerød) over Fredensborg. Fra begyndelsen skulle der køres dagligt, men det svarede ikke regning, og fra 1853 gav Postvæsenet tilskud for at få ruten opretholdt i vintermånederne. Godtgørelsen blev 100 rigsdaler årligt, og for dette beløb kørtes tre ugentlige ture i hver retning.[152]

Systemet med, at postkontrahenten kun skulle stille med én forspændt vogn, medførte, at Postvæsenet måtte rekvirere ekstravogne hos vognmandslaugene, hvis der i tide blev indskrevet flere

rejsende, end postvognen kunne rumme. Alene af denne grund måtte Postvæsenet interessere sig for vognmandslaugene og de af disse bemandede ekstraposststationer. Hertil kom dog, at Generalpostdirektoratet også var kontrolmyndighed for ekstrapostvæsenet, hvis generelle formål var til en bestemt takst at befordre individuelle rejsende. Det kunne ske ved, at de rejsende lejede en komplet befordring eller kun heste, hvis de selv havde vogn.

Det faldende behov for sådan individuel transport efter jernbanernes fremkomst kombineret med den almindelige liberalismes gennembrud var grunden til, at regeringen uden sværdslag i 1863 kunne få en lov igennem Rigsrådet om bemyndigelse til individuelt at ophæve ekstraposststationerne i købstæderne, således at vognmændenes befordringspligt bortfaldt samtidig med, at deres eneret på at sælge transportydelser også forsvandt. Postvæsenet forbeholdtes dog ret til mod betaling stadig at rekvirere hjælp hos det nedlagte vognmandslaugs tidligere medlemmer.[153]

Loven om nedlæggelse af ekstraposststationerne er ofte set som et vidnesbyrd om opløsningen af det privilegerede befordringsvæsen.[154] Man bør dog ikke glemme, at det ikke var en generel lov, men kun en bemyndigelse for regeringen til individuelle nedlæggelser. Forud for lovfremsættelsen var der også gået et omfattende udrednings- og høringsarbejde, der havde vist stor uenighed i købstæderne om det ønskværdige i afskaffelse af ekstraposststationerne.[155] I praksis kom der først nedlæggelser med bekendtgørelsen af 7. marts 1865, hvorved stationerne i Helsingør, København, Korsør og Odense ophørte pr. 1. juli (København dog først 1. oktober). Herefter fortsattes i et yderst moderat tempo til midt i 1880'erne, stort set i takt med jernbanenettets udbredelse.[156] De sidste ekstraposststationer overlevede helt til 1912,[157] men allerede den 28. juli 1865 bortfaldt monopolet på kørsel med såvel rejsende som byens egne indbyggere i et område i indtil 2 mils afstand. Dette gjaldt dog ikke kørslen til næste station, selv om denne måtte ligge inden for de to mil.[158]

Selv om en rute blev omlagt til lukket vogn, kunne passagererne ikke være sikre på at komme under tag. At en rute kørtes f.eks. med en 9- eller 7-sædet diligence betød kun, at postvognen var en sådan. Hvis der – i tide – blev indskrevet flere rejsende, end hovedvognen kunne rumme, rekvirerede Postvæsenet som nævnt bivogne hos vognmændene, og disse kunne ikke altid levere lukkede vogne. Det gjaldt derfor om at melde sig i så god tid som muligt. Hvis man kom efter indskrivningsfristens udløb, var Postvæsenet slet ikke pligtig til at skaffe bivogne. I 1850 blev det indskærpet, at dette ikke gjaldt for rejsende med posten, som ønskede videre befordring. Sådanne rejsende havde ret til ind-

Postillonen med sit horn. I tiden mellem 1843 og 1851 havde bukserne været mørkegrå, så denne tegning stammer fra årene efter århundredets midte da de blev blå, og da det også blev tilladt at skifte den høje hat ud med en kasket – sammenlign med bind 2 side 342.

skrivning efter fristens udløb – naturligvis forudsat, at de meldte sig umiddelbart efter ankomsten.[159] Man kunne altså ikke risikere at blive efterladt undervejs, fordi man skulle skifte.

Det store fremskridt var, at åbne vogne erstattedes af lukkede. Alligevel måtte man i rigets yderkanter være glad blot for at få køretøjer. Således var det i 1850 et fremskridt, at posten mandag og fredag fra Lemvig til Holstebro og retur mandag og lørdag – som var de eneste dage, ruten trafikeredes – herefter skulle gennemføres med vogn hele året i stedet for som ridende post i månederne december til marts uden mulighed for at medtage passagerer og pakker.[160] Postnettet i de hidtil tyndt dækkede områder

udvikledes stadig. I 1857 kom der således en hel række nye jyske ruter til.[161]

Der skete formentlig også forbedringer med de åbne vogne. Generalpostdirektøren udsendte normaltegninger til sådanne, og fra 1854 krævedes trin.[162] I 1860 etableredes endda en norm for, hvordan fodlæderet på en åben ekstrapostvogn skulle se ud.[163]

Som et led i den lidt mere udstrakte service, som Postvæsenet begyndte at yde beboere på landet, blev det i 1851 bestemt, at det nu var muligt for de rejsende at lade sig indskrive til at afslutte rejsen ikke bare ved et postkontor, det vil sige i en købstad, men også ved alle holde- og bedesteder på ruten. Den rejsende skulle så kun betale for den vejlængde, han rent faktisk kørte, forudsat der ikke var medgivet bivogn netop for hans skyld. Tilsvarende kunne man nu stige på ved alle holde- og bedesteder, hvis der var plads i vognen, og der medfulgte postfører eller postkonduktør, som kunne sikre, at den rejsende blev indskrevet og kom til at betale, når man nåede næste postkontor.[164] Noget sådant kunne man ikke betro postillonen, og det havde sin gode grund. Det er ikke få gange, man i Generalpostdirektørens cirkulærer kan læse, at herefter er den og den, med angivelse af navn, alder og fødested, samt hvilken vognmand han senest har været i tjeneste hos, forbudt nogen sinde mere at fungere som postillon.[165]

Til de mere barokke påbud til postillonerne hører cirkulæret fra 1862, ifølge hvilket Generalpostdirektøren meddelte, at han havde bragt i erfaring, at postilloner, når flere vogne kørte sammen, ofte forlod deres vogn og satte sig op hos en af de andre, og lod deres egen køre uden kusk, men at dette for fremtiden ville blive straffet med bøde.[166] Hvad cirkulæret viser noget om, er vel først og fremmest det yderst moderate tempo.

Fra 1851 blev taksten for befordring i åben vogn i Kongeriget sat ned til 26 skilling pr. mil. Samtidig bortfaldt alle former for tillægsbetaling, herunder drikkepenge til postillon, indskrivningsbevis- og vejerpenge, samt litsenbroderpenge, dvs. penge til dragerne, såvel på afgangs- og ankomststedet, som på alle mellemstationer.[167] I 1856, da man havde haft et par år med meget høje priser og til dels også lønninger,[168] fastsattes taksten til 32 skilling pr mil i åben og 40 skilling i lukket vogn i hele monarkiet excl. Lauenburg og uden nogen form for tillægsbetaling. Hvis man i forvejen havde ladet sig indskrive til og betalt for lukket vogn, men sådan ikke kunne leveres, fik man differencen godtgjort.[169] Samtidig sattes taksten for ekstrapostbefordring op. Den sænkedes dog igen fra 1859.[170] Tilsvarende blev taksten for befordring med posten fra 10. maj 1860 igen sat ned til 32 skilling pr mil i lukket og 26 skilling pr mil i åben vogn.[171]

For at sikre en vis standard blandt passagererne måtte hverken børn under fire år, syge eller berusede medtages i vognene, ej heller arrestanter. Eventuelle politibetjente, der rejste med ledsager, skulle derfor spørges om dennes status. Politibetjenten måtte naturligvis gerne selv rejse med vognen, men ikke arrestanten.[172] Fra 1858 måtte børn af enhver alder medtages. For børn under tre år skulle der kun betales halv voksenpris i lukket postvogn, hvis barnet sad på skødet hos den medfølgende voksne, og i åben vogn kunne børn medtages til halv pris helt til tiårsalderen.[173]

Selv om personbefordringen med postdiligencer og andre postvogne var et vigtigt led i Postvæsenets virksomhed, blev det efterhånden opfattet som et biprodukt i forhold til postens befordring. Derfor er der ikke noget mærkeligt i, at det i 1863 fra Generalpostdirektøren indskærpedes, at der ikke altid skulle afsendes ekstrapost på Postvæsenets regning, når en post kom for sent til at indlemmes i en anden post, selv om en eller flere passagerer var indskrevne til fjernere stationer. Spørgsmålet om eventuel afsendelse af ekstrapost skulle udelukkende afgøres ud fra den forsinkede brevposts beskaffenhed, tidsperioden til næste ordinære posts afgang, samt den tilslutning til andre poster, der ville kunne opnås ved at afsende ekstrapost.[174]

Postens håndtering

Postens omfang

Efter 1851 så det røde postbud i byerne ud som denne herre, udstyret med sølvtresser på krave, ærmeopslag og kasket – sidstnævnte tillige med posthorn og rød-hvid kokarde.

Selv om Postvæsenets opgaver var mange, herunder også pakke- og personbefordring, var brevbefordringen dog hovedopgaven og det eneste område, hvor Postvæsenet efter postloven af 1851 stadig havde monopol. Vi vil derfor i det følgende tillade os at opfatte antallet af ekspederede breve som udtryk for omfanget af væsenets virksomhed, når der ses bort fra personbefordringen. Det er dog ikke for brevbefordringen muligt at opstille sammenhængende tidsserier. Som tabel 2 viser, kender vi tallene for Monarkiet fra 1833 til 1846 og igen fra finansåret 1854/55 til 1862/63. For den mellemliggende periode har man i samtiden på grund af det stadig ændrede geografiske område, som det danske postvæsen havde at fungere i, ikke forsøgt at etablere statistik. Tallene er i alle tilfælde for samtlige brevforsendelser excl. transit.

Tabel 2: Antal brevforsendelser i mill. (excl. transit)

	Monarkiet		Monarkiet	Kongeriget
1833	2,5	1854/55	9,5	
1834	2,5	1855/56	10,4	
1835	2,5	1856/57	11,3	
1836	2,6	1857/58	12,0	
1837	2,7	1858/59	12,6	
1838	2,7	1859/60	13,4	
1839	2,9	1860/61	11,9	6,8
1840	3,0	1861/62	12,2	6,8
1841	3,1	1862/63	12,6	7,1
1842	3,3	1863/64		9,1
1843	3,4	1864/65		10,0
1844	3,5	1865/66		9,0
1845	3,6	1866/67		9,3
1846	3,9	1867/68		11,2

Kilde: Beretning 1833-1859/60, s. XXV. Beretning 1860/61-1869/70, s.XXI. Fr. Olsen: 1848-1873, s.233 og 390.

Tallene viser hovedtrækkene i udviklingen. Mens væksten i antallet af brevforsendelser inden for monarkiet fra 1835 til 1845 var på 44%, var den i den følgende tiårsperiode frem til finansåret 1855/56 på 188%. Det er her naturligvis helt umuligt at afgøre, hvor stor en del af denne vækst, der skyldtes den almindelige samfundsmæssige udvikling, og hvor meget der skyldtes portoreformen i 1851.

Om portoreformen var økonomisk rentabel er en anden sag, men tilsvarende vanskelig at afgøre. Med de ændrede politiske forhold efter 1848 var det ikke længere en selvfølge, at Posten skulle give det størst muligt bidrag til statskassen. Når man begyndte at opfatte Postvæsenet som en offentlig servicevirksomhed, var det naturligt fra politisk hold at kræve, at overskud skulle konverteres til serviceforbedringer f.eks. betjening af landdistrikterne. Udviklingen i Postvæsenets afkast er derfor udtryk for andet og mere end portoens højde og antallet af forsendelser. Det kan dog slås fast, at mens udgifterne for perioden 1848 til 1850/51 umiddelbart før portoreformen udgjorde 85% af indtægterne, udgjorde de fra 1851/52 til 1853/54 97%. For den næste treårsperiode (1854/55-1856/57) reduceredes udgifterne til 93% af indtægterne. Det komplicerer dog fortolkningen af disse tal væsentligt, at mens tallene fra perioden 1848-49 kun omfatter Kongeriget, omfatter de fra 1850-53 Kongeriget og Slesvig og derefter hele monarkiet.[175]

Postkontorerne og deres virksomhed

I modsætning til Telegrafvæsenet havde Postvæsenet et meget lille fast produktionsapparat. Man ejede ganske vist en del af postvognene, men de øvrige samt hele hesteholdet tilhørte som nævnt postkontrahenterne. Dette var dog til en vis grad en fiktion, idet Postvæsenet via sin kapitalformue, »Befordringsvæsenets fond«, stod som storudlåner af penge til kontrahenterne. Men systemet medførte, at det for samtiden først og fremmest måtte være postkontorerne eller posthusene, der opfattedes som de centrale led i systemet.

Også her var forholdet dog det besynderlige, at Postvæsenet stort set ikke ejede noget. I København havde man ganske vist Postgården i Købmagergade, og i 1847 havde man købt postgården i Ålborg samt to tønder land i Tåstrup, hvor der opførtes en postholderibygning. Samme år byggedes en vognremise i Nakskov, i 1851-52 kom postekspeditionsbygningen på Københavns Toldbod til, men derefter erhvervedes ikke flere bygninger, før

Århus postkontor omkring 1860 malet af Fr. Visby. Den myndige herre er Major v. Brechwoldt (1794-1874), der var postmester her i tiåret 1854-64.

man i 1865-66 opførte postgården i Odense.[176] Alle andre steder var det postmesteren, der stillede lokaler til rådighed, naturligvis mod en godtgørelse. Også på dette område fandt der dog et udstrakt udlån sted.

Posthusets betydning som det sted, hvortil man både bragte sin post og afhentede den, var dog aftagende. Allerede i den periode, der er behandlet i det foregående bind af P&Ts historie, var man begyndt systematisk at udbringe breve i byerne, og med portoreformen blev dette en sådan selvfølgelighed, at »bærepengene«, der jo måtte opfattes som udtryk for en tillægsydelse, bortfaldt.

Med portoreformen blev det også for almindelige mennesker forudsigeligt, hvad det ville koste at sende et brev, og med frimærkerne blev det muligt at betale uden at skulle gå på posthuset hver gang. Som led i portoreformen opstod derfor et helt nyt træk i det danske gadebillede, et træk, som nu nærmest er et led i vor nationale identitet: Postkassen. I og med, at man altid havde kunnet lade modtageren betale brevet, havde man egentlig kunnet opsætte postkasser langt tidligere. Det var imidlertid ikke blevet gjort.

Fra begyndelsen var der tilsyneladende slet ikke tænkt på postkasser anbragt rundt omkring i byerne. I Generalpostdirektoratets cirkulære om portoreformen hed det således, at kontoret »uopholdeligt« skulle foranstalte forfærdiget »en brevkasse«, hvori afsendere uden at gå ind i kontorlokalerne kunne nedlægge ufrankerede og med frimærker frankerede breve. Kassen kunne enten anbringes på kontorets væg eller dør, »med åbning på den udvendige side« eller »ophænges løst udenfor kontoret«.[177] Be-

I Næstved lå postkontoret på Axeltorv i årene fra 1830-64, dvs. i justitsråd I.N. Wittes tid. Han hørte til den store gruppe af postmestre, der selv måtte stille lokaler til rådighed.

gyndelsen blev da også gjort i det små. I Ålborg blev der f.eks. ophængt i alt fire brevkasser. Dette må dog ses i sammenhæng med, at byernes udstrækning i 1850'erne var ringe i sammenligning med vor tid. Når der er speciel grund til at hæfte sig ved de fire brevkasser i Ålborg, hænger det sammen med, at man dér samtidig i stilhed indførte en anden reform. Postkasserne fik påskriften: »Heri kan nedlægges ufrankerede og med frimærker forsynede breve, såvel som breve til adressater i selve byen, hvilke afhentes af postkontorets bude 1 time forinden hver posts afgang, dog til de poster som afgår om morgenen tidlig, kl. 8 aftenen forud«.[178]

Dette virker måske ikke særligt ophidsende. Ikke desto mindre lå der en revolution i sætningen »såvel som til adressater i selve byen«. Hidtil havde Postvæsenet ikke bragt lokale breve ud, bortset fra i København, og her var baggrunden typisk nok den, at man i 1849 havde overtaget den hidtil private Fodpostinstitution og oprettet Fodpostkontoret som en helt speciel foreteelse, der kun beskæftigede sig med udbringning af lokalbreve inden for byen for 2 sk. og mellem byen og forstæderne for 4 sk. Allerede

ved denne lejlighed havde man forøvrigt etableret 19 postindleveringssteder i den indre by og 6 på broerne samt en brevkasse i gangen uden for Fodpostkontoret,[179] men ellers ville ordningen jo heller ikke have haft megen mening. Fra 1851 blev for øvrigt uddelingen af fodpostbreve og almindelige breve lagt sammen, så der ikke gik to postbude i samme gade samtidig.[180] Fra 1862 oprettedes der desuden postekspeditioner på Østerbro, Nørrebro og Vesterbro.[181]

I 1851 var fremskridtet med lokalbreve imidlertid kommet til Ålborg, og det gav problemer, hvilket var grunden til, at Generalpostdirektoratet overhovedet blev opmærksom på den nørrejyske reform. Ålborg Politikammer klagede nemlig og anmodede om, at postkasserne måtte indskrænkes til kun at kunne anvendes til breve til udenbys boende, hvilket man for øvrigt mente var tilstrækkeligt på grund af Ålborgs ringe udstrækning. Sagen var

Ved indførelsen af postkasser i 1851 blev i selve København ophængt otte, herunder i Kolonnaden ved Amalienborg, i Norgesgade (Bredgade), på Hovedvagten, på Toldboden i Kvæsthusgade, ved indgangen til Ministerialbygningen (Den røde Bygning), på Domhuset på Nytorv og på Universitetet på Frue Plads samt fem i forstæderne.

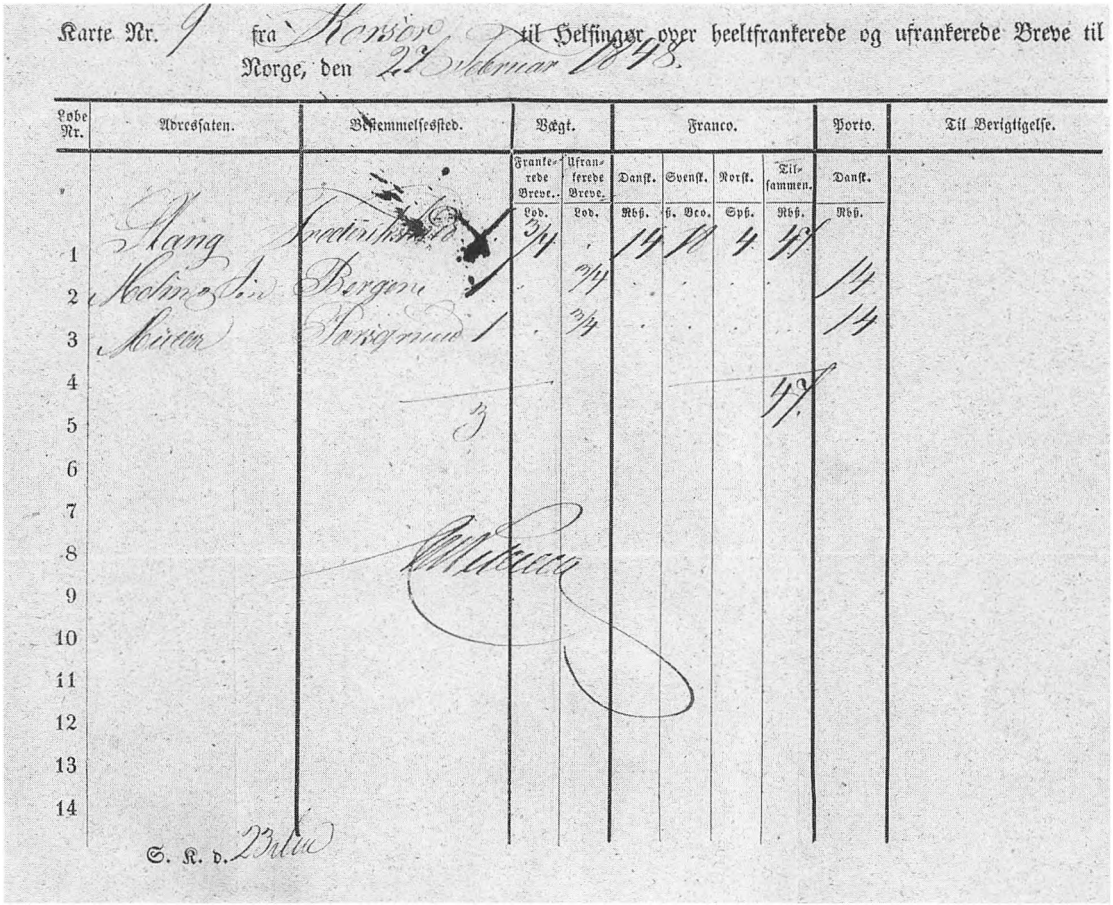
nemlig den, at der var blevet nedlagt anonyme smædebreve til indenbys boende – af begge køn! Problemets omfang synes ikke ganske klart, og Generalpostdirektionen lod da også systemet fortsætte »indtil videre« under henvisning til, at forebyggelse af sådanne foreteelser var politiets og ikke Postvæsenets sag. Generalpostdirektoratet ville dog gerne have oplyst, hvilken porto der i Ålborg beregnedes af indenbys breve.

Postmesteren i Ålborg var ikke ene om ideen. I en så lille by som Ribe mente hans kollega også, at der burde ophænges flere brevkasser til nedlæggelse af både lokalbreve og breve, der skulle udenbys. Samtidig tillod han sig at anmode om penge til merudgifterne til tømningen af postkasserne. Dette medførte, at sagen endte i Finansministeriet. Her mente man ikke, det havde været hensigten med loven, at Posten uden for København skulle til at beskæftige sig med lokalbreve, ej heller fandt man det nødvendigt i betragtning af byernes ringe udstrækning. I alt fald ville man ikke give ekstra bevillinger, fordi budene nu skulle gå rundt og tømme postkasser. Man ræsonnerede, at dette besvær fuldt opvejedes af den lettelse, der bestod i, at postkontorerne på denne måde samlet kunne modtage breve, som ellers ville indkomme stykkevis![182]

I Ålborg synes man at have holdt fast ved ordningen, for da Postvæsenet fra den 1. januar 1861 indførte omdeling af lokalbreve i alle byer, som ved folketællingen i 1860 havde haft over 6000 indbyggere, fandtes en sådan ordning allerede her og i Slesvig by. De byer, der nu fik ordningen, var Århus, Altona, Elmshorn, Flensborg, Fredericia, Haderslev, Heide, Helsingør, Horsens, Itzehoe, Kiel, Neumünster, Odense, Randers og Rendsborg.[183] Først i december 1865 blev det en pligt for alle postkontorer og postekspeditioner at besørge lokalbreve omdelt, hvis de var frankeret med et toskillings frimærke.[184]

Fra direkte kartering til omkartering

En forudsætning for, at portoreformen kunne blive en økonomisk succes, var, at antallet af breve ville stige, uden at der af den grund skulle anvendes væsentligt flere ressourcer. I cirkulæret om portoreformens ikrafttræden blev det da også meddelt, at den hidtidige specielle kartering af brevpostsager kun skulle fortsætte for offentlige tjenestebreve (de såkaldte K.T.-sager) og rekommanderede breve. Alle øvrige breve kunne fra april 1851 karteres generelt.[185] Få dage senere kom en nøjere specifikation af, hvordan karteringen herefter skulle foregå. Der skulle stadig udarbej-



Karte Nr. 9 fra Korsør til Helsingør over heeltfrankerede og ufrankerede Breve til Norge, den 27 Februar 1848.

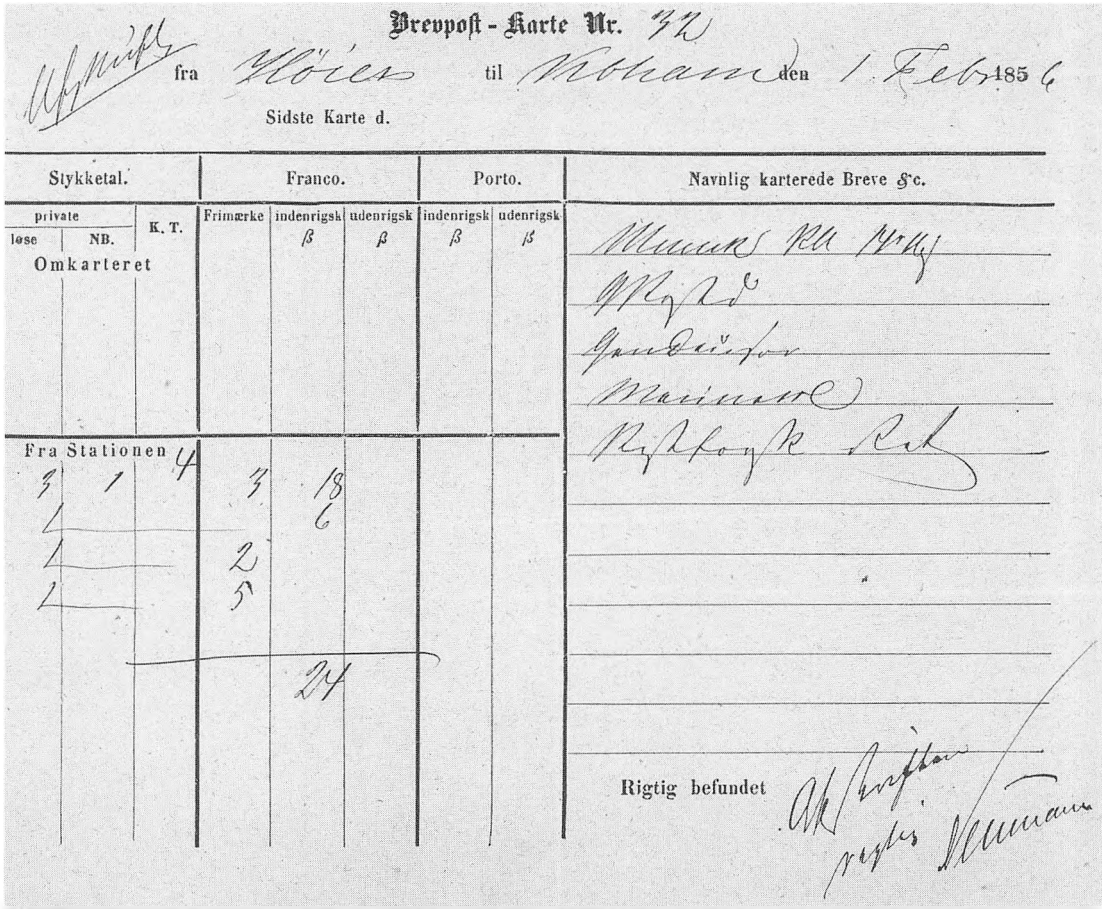
Løbe Nr.	Adressaten.	Bestemmelsessted.	Vægt. Frankerede Breve. Lod.	Vægt. Ufrankerede Breve. Lod.	Franco. Dansk. Rbß.	Franco. Svensk. ß. Bco.	Franco. Norsk. Spß.	Franco. Tilsammen. Rbß.	Porto. Dansk. Rbß.	Til Berigtigelse.
1	Stang	Frederikshald	3/4		14	18	4	47		
2	Molin & Sin	Bergen		3/4					14	
3	Müller	Porsgrund		3/4					14	
4								47		
5		3								
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										

S. K. d. 23 Febr

Kartet fra Korsør til Norge over Helsingør fra 1848 havde endnu den traditionelle liste med adressat og bestemmelsessted opført for samtlige brevforsendelsers vedkommende.

des et karte for hvert postkontor, der afsendtes breve til. På kartet skulle linie for linie anføres de enkelte K.T. og rekommanderede breve, hvorimod andre efter frankeringsart og beløb anførtes i grupper, f.eks. »6 porto breve af 6 skilling« eller »12 breve med et frimærke«.[186]

Systemet med direkte kartering af breve fra posthus til posthus blev ikke umiddelbart ophævet ved indførelse af jernbanekspeditionsbureauerne på linien København-Korsør i 1856, idet det blev bestemt, at man i bureauvognene kun skulle udstede karter over de kassebreve, som nedlagdes i selve jernbanevognens postkasse, eller som blev bureauerne direkte tilstillet fra de umiddelbart ved banen liggende postkontorer. Det skulle være en absolut undtagelse, at disse kontorer tilkarterede bureauerne breve.[187] Kort efter blev det dog sådan, at Sjællandske Jernbanepostekspeditionsbureau karterede al post, der skulle via ruterne Korsør-



Brevpost-Karte Nr. 32

fra Højer til Kiøbenhavn den 1. Feb. 1856

Sidste Karte d.

Stykketal.			Franco.			Porto.		Navnlig karterede Breve &c.
private		K. T.	Frimærke	indenrigsk	udenrigsk	indenrigsk	udenrigsk	
løse	NB.			ß	ß	ß	ß	
Omkarteret								
Fra Stationen		4						
3	1		3	18				
1				6				
1			2					
1			5					
				24				

Rigtig befundet

Kiel og Korsør-Århus, på de to dampskibsekspeditionsbureauer, hvor man jo havde bedre tid til sortering og kartering, mens al anden post blev karteret direkte på de posthuse, som posten var bestemt til.[188]

Systemet med direkte kartering af al post på alle andre postkontorer forekommer i dag fuldkommen uoverskueligt. Det bliver imidlertid mere forståeligt, når man gør sig klart, hvor få postkontorer der endnu var. I en liste fra juni 1851 finder man i alt i Danmark og Slesvig 79 postkontorer, 11 regnskabsførende postekspeditioner og 17 ikke-regnskabsførende.[189]

Systemet med direkte kartering fortsatte i hovedtrækkene til 1860, da man indførte omkarteringsystemet. Der blev nu kun indbyrdes karteudvekslen mellem:

Kartet fra Højer til København fra 1856 viser et skridt på vejen til den mere summariske kartering, som før eller siden måtte slå igennem. Til venstre »løse« breve, til højre NB-breve, altså dem, der fortsat blev karteret efter navn, svarende til senere tiders rekommanderede breve.

a. Postkontorerne på hovedruterne, herunder jernbane og dampskibsbureauerne.
b. Postkontorerne på hver siderute, herunder indbefattet det kontor på hovedruten, hvor sideruten udmundede.
c. Postkontorerne på hver birute, herunder indbefattet det kontor på sideruten, hvor biruten udmundede.

Hvis et brev skulle fra et kontor på en birute til et kontor på en af hovedruterne, blev det altså først karteret til det kontor på sideruten, hvor biruten stødte til. Derfra karteredes det til det kontor på hovedruten, hvor sideruten »udmundede«, og igen til det hovedrutekontor, hvortil det var bestemt. Almindelige breve blev naturligvis fortsat kun anført på kartet med så og så mange stk. af en bestemt kategori. Rekommanderede breve blev anført med navn, mens K.T.-breve nu kun blev karteret med navn, hvis det specielt krævedes af afsenderen. Der var dog i det nye regelsæt den undtagelse, at der indtil videre skulle udveksles karter mellem alle de postkontorer, der dagligt havde et større antal breve til hinanden, selv om kontorerne ikke lå på samme rute.

Med åbningen af jernbanen Fredericia-Århus den 4. oktober 1868 var den væsentligste del af landet dækket af jernbanebureautjenesten. Herefter blev det bestemt, at alle postkontorer skulle kartere hele den del af deres post, der skulle med jernbanen på det passerende postbureau og omvendt.[190]

Øverst et brev stemplet den 4. april 1851 – altså før, man opdagede, at sværten kunne vaskes af. Dernæst et blækannulleret brev fra den 13. april, dvs. i den periode frem til den 15. april, da man ifølge cirkulæret af 8. april skulle gribe til pen og blæk. Til højre på næste side den vejledning, der var bilag til cirkulæret af 15. april om den rette måde at stemple på. Brevet fra Hr. Grove og det knappenålspåhæftede frimærke taler for sig selv.

Stempling af de første frimærker

Med indførelsen af frimærker blev stemplingen pludselig et meget væsentligt problem. Det måtte naturligvis ikke være for nemt at genbruge frimærkerne. Det fastsloges derfor i det til portoreformen knyttede tjenestecirkulære, at ethvert på en forsendelse hæftet frimærke straks ved forsendelsens indlevering skulle annulleres ved at påtrykkes det stempel, som kontoret ville modtage til dette formål. Få dage efter meddelte et nyt cirkulære imidlertid, at man indtil videre omhyggeligt skulle »gennemstryge frimærkerne med blæk og pen, således at blækstregen er synlig på brevet udenfor mærket«, da det var blevet indberettet, at flere postkontorer havde benyttet en »uhensigtmæssig sværte«. Dette varede dog kun godt en uges til. Så blev der udsendt dåser med standardsværte til alle kontorer. Ved samme lejlighed fulgte en illustreret vejledning i, hvordan sværten skulle fordeles på stempelpuden. Det kan dog ikke have fungeret helt perfekt, for reglerne blev stadig indskærpet, og kontorerne blev direkte anmodet om at kontrollere hinanden.

Problemet med stemplingen var bl.a., at stempelfarven var et fedtstof blandet med sværte, og fedtstoffer er opløselige med sæbe. Betænksomme borgere vedblev derfor både i 1860'erne og 1870'erne med at indsende breve til Generalpostdirektøren, hvor han gang på gang blev gjort opmærksom på, at man, hvis man tog sig tid til det, kunne vaske stempelsværten af frimærkerne med sæbe. Som regel var der ikke bare vedlagt prøver på sådanne frimærker, hvor stempelsværten var vasket af. For at demonstrere processens egnethed blev der også ofte anvendt et sådant vasket frimærke udenpå brevet. En enkelt brevskriver brugte noget i tiden så usædvanligt som latinske bogstaver i stedet for gotiske.[91]

Kjøbenhavn d. 29 juni 1862

Deres Excellence Generalpostdirecteur
O.P. Grev Danneskiold-Samsø
Storkors af Dannebrog og Dannebrogsmd.

Hersteds

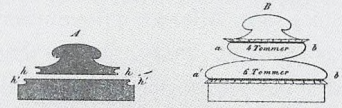
Jeg vil herved ikke undlade
at gjøre Deres Excellence opmærksom
paa en for Postvæsenet temmelig fa
lig, og maaske allerede temelig
udbredt Indretning; nemlig Reen
vadskningen af engang brugte
Frimærker. Man kan nemlig
med lidt Sæbe & Vand aldeles fri
gjøre Postfrimærkerne for det
dem engang paatrykte Stempel,
saa at de blive ubrugelige fra
Ubrugte. Indlagt følger som
Exempel nogle saadanne reen
vadskede Frimærker, forinden
jeg d. 22 d. at jeg har paasat dette Brev
p. 10/6 62 et saadant for at overbevise

Deres Excellence om at Postvæsenet
ikke kan opdage Bedragerier, og
ikke trivelende om at dette vil.
naa sin Bestemmelse tegner jeg mig

Underdanigst
C. Grove

Veiledning
med Hensyn til Anvendelsen af Stemplingen af Post-Frimærkerne.

1. Til Frimærkernes Stempling bruges fortrinlige Stempler af Form som Fig. B



A. Selve den Gjennemskaarne af de for enkelte Værdier afstillige Træ-Dele.
B. Den faststemplige Form af Stempelet med Skriften, Nummeret og Afbildningen af Kvistene fastholdte i Rillerne h h'.

2. Til enkelte Stemplinger bruges Stempelfarven Rødt af en Blæk-Blanding af Cinober, Lak og Terpentin, saaledes at Cinoberen og Laken først tages og Terpentinen tilsidst, naar Blandingen har Stempelfarvens Konsistens.
3. Stemplingen bør ske fortrinligst umiddelbart paa en paasat Gjennemskaaret Postbrev- eller Mindre-Ringe, men ikke Pakke- eller Pakke-Adresse.
4. Stemplede Ringe bør samles og ikke paa nogen Maade anvendes, inden de ere blevne fuldstændig tørre.
5. Ved Stemplerne maa Værdien af Stemplingsfarven Ring om Ringen opbevares eller opsamles med Terpentin-Olie.
6. Stemplerne bør daglig [illegible] omhyggelig, men med Terpentin-Olie, befriedes for alle Rester af forrige Stempling.
7. Værdibeløbet bør bestandigt være klokkeklart, med Hensyn, og under Iagttagelse af alle de Regler, som Forskrifterne for Brevenes Frankering ellers foreskriver.

10/

Allerunderdanigst Ringsted d. 10/6 62
C. Grove

Allerunderdanigst Frimærke kan ofte
være nødvendig, med Hensyn til en
kort Brevs og Pakkeadresse, men ikke
ringe Besparelse ved Indsendelse af Beløb.

Allerunderdanigst
C. Grove

Til
Generalpostdirecteuren
Hr. Grev Danneskiold-Samsø
Excellence

d. 23/6 62

Post til og fra landdistrikterne

Som nævnt i gennemgangen af rigsdagsdebatten om portoreformen, var det tydeligt, at repræsentanterne for landbefolkningen mente, at der burde gøres noget mere for betjeningen af deres vælgere. Dette var man egentlig også indstillet på fra den øverste postledelses side. Allerede i november 1848 havde Generalpostdirektionen sendt et omfattende forslag om oprettelse af brevsamlingssteder og landpostruter til udtalelse hos amter, amtsråd og sogneforstanderskaber, hvilket sidste var den tids betegnelse for sognerådene. Forslaget var udarbejdet af postmesteren i Haderslev, Nicolai Nissen.

Han havde i 1846 fået tilladelse til for egen regning at etablere et system med fire brevsamlingssteder på hovedlandevejen mellem Haderslev og Ribe, bl.a. et i Gram. Til disse fire brevsamlingssteder bragte og hentede posten på ruten brevtasker fire gange om ugen i hver retning. For hver brev eller pakke, der på denne måde hentedes eller afleveredes, betaltes ekstra 1 skilling slesvig-holstensk kurant dvs. godt 3 skilling dansk. Senere på året oprettedes et femte brevsamlingssted på ruten og året efter et brevsamlingssted mellem Haderslev og Kolding.

Disse brevsamlingssteder fungerede altså ved, at de ordinære poster hentede og afleverede posttasker på brevsamlingsstedet, men i 1847 fandt Nissen på noget nyt. Han meddelte beboerne i Brendstrup, Hundebøl, Rødding, Langetved, Kjøbenhoved og Skodborg, at han to gange om ugen ville besørge deres post til og fra Gram, hvis de i hver by kunne anvise ham et udvekslingssted, der vederlagsfrit ville påtage sig at modtage og aflevere posten til det landpostbud, som Nissen ville sende rundt på ruten. I sommeren 1847 oprettedes derefter en landpostrute gennem de nævnte steder og senere på året yderligere én. Systemet brød sammen i marts 1848, da Nissen måtte flygte for de slesvigholstenske oprørsstyrker. Ideen var imidlertid ikke død, for i august 1848 opfordrede generalpostdirektør Danneskjold-Samsøe Nissen til at udarbejde en redegørelse for forsøgene.[192]

Redegørelsen endte med at blive et regulært »Forslag til at gøre Postvæsenet mere tilgængeligt for landdistrikterne« formuleret i 56 paragraffer og i et klart juridisk sprog med de nødvendige forbehold og præciseringer. Det er derfor et spørgsmål, om det i en sådan udformning egnede sig til at blive sendt ud til f.eks. sogneforstanderskaberne. Følgeskrivelsen var også ganske krævende. Foruden at man udbad sig sogneforstanderskabets betænkning om indførelsen af landpostbude generelt, anmodede man også om oplysninger om »dels i hvilke distrikter det måtte

Kirsten Gaul, sognebud ved Grenå, fotograferet 1857.

anses for gavnligt at indføre landpostbude, tillige med angivelse af de hensigtsmæssige udvekslingssteder, og dels til hvem det ville blive betroet af landpostbudene at modtage og til samme at aflevere den forsendende korrespondance«, ligesom man også ønskede at få at vide, »hvem der måtte anses for bedst skikkede til at ansættes som landpostbude i de forskellige distrikter«, samt om »i hvilke af disse, der for tiden findes private postbude«. Finansieringen skulle ske ved, at der skulle betales en speciel landporto på to skilling for breve, der afhentedes ved eller udbragtes til postindleveringssteder, eller som udbragtes eller afhentedes af landpostbude.

Normalt har man beskrevet sagen således, at sogneforstanderskaberne ikke var særligt begejstrede for ideen med landpostruterne, men generelt godt kunne acceptere oprettelsen af postindleveringsstederne. Dette er imidlertid i høj grad Postvæsenets udlægning af sagen.

Det var nemlig ikke specielt, fordi landboerne ville spare de to skilling, at de var modstandere af landpostbude, men der var knyttet betingelser til forslaget, som gjorde det lidet tiltalende. For det første er det væsentligt at slå fast, at det, man bød landboerne for to skilling pr. brev, ikke var en service svarende til den, en senere tids landpostbude kom til at yde. Der ville som hovedregel ikke blive bragt breve ud til de enkelte husstande. Landpostbudet skulle gå en ringrute fra et postkontor eller et brevsamlingssted og på bestemte steder modtage og aflevere post. Dette var måske brugbart for beboere i tæt sammenbyggede landsbyer, men for spredt liggende gårde ville systemet medføre, at man alligevel skulle sende et bud for at aflevere og afhente posten.

Det var heller ikke sådan, at man på landet hidtil havde været totalt afskåret fra kommunikation med købstæderne. Man kom der ofte for at handle, og om ikke andet havde man de fleste steder sognebudet, som for en rimelig betaling besørgede ærinder i byen og herunder afleverede og hentede breve. Faktisk var det sådan, at da man i rigsdagen begyndte at debattere indførelse af landpostbude, var der adskillige rigsdagsmænd, der mente, at sådan nogle havde man da i forvejen, idet de tænkte på sognebudene. I Nissens forslag var der imidlertid rene linier. I forslagets § 51 hed det: »Landpostbudet må, dersom han vil undgå alvorlig straf og øjeblikkelig afskedigelse af Postvæsenets tjeneste ikke alene ikke befatte sig med ulovlig befordring af breve – af penge og gods – men han må ejheller overtage de muligvis af private givne kommissioner, da den egentlige tjeneste derved vil forsømmes«. Det var klart, at en sådan ordning ikke ville vække begejstring.[193]

Selv om der var en vis velvilje over for forslaget om at indrette

brevsamlingssteder, blev det dog ikke til noget i første omgang. Tiden under krigen var vel heller ikke til det. Da portoreformen kom til behandling i Rigsdagen, blev spørgsmålet som nævnt rejst igen. Der var i Landstinget flertal for den opfattelse, at det ville forsinke gennemførelsen af portoreformen, hvis loven også skulle indeholde bestemmelser om f.eks. landpostvæsen. Finansministeren mente ligeledes, at postal betjening af landdistrikterne var en opgave, hvorom der ikke burde lovgives. Derimod kunne man ved administrativ foranstaltning forsøgsvis indføre landposter, indtil man havde fået en vis erfaring. Samtidig kunne han henvise til, at der allerede i finanslovforslaget for næste år var afsat et beløb til sådanne ruter.[194]

I Folketinget var det redaktøren af Aalborg Stiftstidende, venstremanden Bernhard Rée, der rejste ønsket om landposter. Også han blev imidlertid beroliget med, at dette spørgsmål ville man løse ad administrativ vej.[195] Loven om portoreformen var dog alligevel meget væsentlig for udviklingen af postbetjeningen af landdistrikterne, selv om dette overhovedet ikke er nævnt. Det hænger sammen med, at loven fastsatte brevportoen og fjernede alle tillægsgebyrer. Der ville altså derefter ikke være hjemmel til at opkræve nogen form for tillægsporto ved afhentning af breve fra eller udbringning af breve til postindleveringssteder på landet, eller ved at landpostbude bragte breve til eller hentede breve fra udvekslingssteder i landsbyerne.

Regeringen fik imidlertid ikke lov til at hvile i fred i spørgsmålet om postal betjening af landdistrikterne. Ved behandlingen af postlønningsloven i 1851 rejste Orla Lehmann sagen og fik igen fra Finansministeren et tilsagn om, at der snart ville ske noget.[196]

Mens debatten gik i Rigsdagen, arbejdedes der med sagen i Generalpostdirektoratet og Finansministeriet, og den 12. august 1851 forelå Danneskjold-Samsøes sammenfattende rapport til Finansministeriet om svarene på cirkulæret fra 1848. Her refereredes det, at væsentlige dele af landkommunerne havde udtalt sig mod indførelse af en ordning af den foreslåede art. Samtidig havde mange kommuner dog principielt tilsluttet sig, men samtidig forudsat, at landpostbudene også ville kunne fungere som »private kommissionærer, hente medikamenter, gøre indkøb af forskellige genstande og bringe bud både mundtligt og skriftligt«. En sådan ordning frarådede Danneskjold-Samsøe på det kraftigste. Desuden var han betænkelig ved, at sogneforstanderskaberne kategorisk havde meddelt, at de ikke ville kunne påtage sig udgifter i den forbindelse. Dette var iøvrigt ganske fiffigt af sogneforstanderskaberne, eftersom noget sådant slet ikke var nævnt i forslaget.[197]

Landpostbud Lars Søeborg, som gik mellem Hjørring og Blokhus, fotograferet 1862.

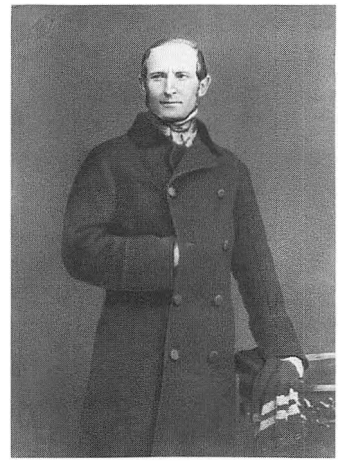
Vi må altså konstatere, at indførelsen af landpostbude ikke bare faldt på landkommunernes velforståelige modstand mod en ordning, der ikke kunne erstatte sognebudene, men også på, at Danneskjold-Samsøe ikke kunne, ville eller turde lade landpostbudene påtage sig private hverv, samtidig med at han generelt nærede økonomiske betænkeligheder, efter at indførelsen af en landtillægsporto med portoreformen ville falde bort. Til forsvar for Danneskjold-Samsøe kan anføres, at det ikke er rimeligt at bedømme hans dispositioner ud fra nutidens opfattelse af, hvilken kombination af postale og ikke-postale opgaver et landpostbud

kan påtage sig. Herimod kan dog anføres, at man allerede et årti senere indførte tilsvarende ordninger. Da man i 1860'erne skulle lægge landpostruter gennem tyndtbefolkede jyske egne, blev ruterne så lange, at posterne nødvendigvis måtte være kørende. Disse landposter tillod man for egen regning at medtage rejsende såvel som pakker over den vægt, der ellers kunne sendes med landpostbude.[198]

Resultatet blev, at man efter Danneskjold-Samsøes ønske nøjedes med at indrette brevsamlingssteder på de eksisterende postruter. Postinspektør Zahrtmann blev sat i gang med at oprette sådanne på Fyn,[199] og i juli 1852 kunne der udgå cirkulære om, at der nu var indrettet brevsamlingssteder på postruterne i samtlige danske stifter. I 1853 kom en tilsvarende ordning i Slesvig.[200] Landpostbudruter blev det i første omgang ikke til. Med brevsamlingssteder gik det derimod relativt hurtigt fremad. I finansåret 1857/58 var man således nået frem til, at næsten én procent af Postvæsenets totale udgiftsbudget var afsat til brevsamlingssteder på postruterne.[201]

Ved udgangen af 1859/60 var bestanden af brevindleveringssteder i Kongeriget 137, i Slesvig 66, samt i Holsten og Lauenburg 34. I samme periode var gennemsnitslønnen for en brevsamler i Kongeriget steget fra 25 til 37 rigsdaler,[202] så det var klart ikke noget fuldtidsjob. I 1857/58 ekspederede en brevsamler i Østifterne i gennemsnit 3847 breve og 145 stk. pakkesager, mens det i det jyske område kun var 2432 breve og 115 stk. pakkesager.[203]

Normalt siger man, at landpostruterne først begyndte at blive oprettet i 1860. I og med at vi taler om landposter, der ikke bringer post ud til de enkelte husstande, er grænsen mellem landposter og »almindelige ikke personførende poster« dog ret flydende. I forbindelse med udarbejdelse af en oversigt over brevsamlingsstedernes udvikling frem til 1859/60, har man også opgjort antallet af landpostruter hvert år fra 1852/53 til 1859/60. Ifølge denne opgørelse steg antallet af sådanne i Kongeriget i denne periode fra 5 til 14 med en gennemsnitsudgift stigende fra 56 til 127 rigsdaler. De fem ruter, der i denne opgørelse i 1852/53 regnes for landpostruter, var: Dragørruten, Klampenborgruten, Ordrup-København, Vindeby-Svendborg og Hals-Ålborg, og de svarer altså ikke rigtigt til, hvad der senere opfattes som landpostruter.[204]



Hans Jørgen Christian Zahrtmann (1815-63), var cand.jur. og fra 1843 volontør i Generalpostdirektionen. Allerede i 1845 konstitueredes han som postinspektør for Kongeriget – se bd. 2 side 339. Fra 1852 var han postinspektør for Nørrejylland.

Et dansk telegrafnet

Telegrafteknologiens udvikling

Ude i Europa arbejdede man i 1840'rne mange steder med anlæg af elektromagnetiske telegraflinier. Efter at Volta i år 1800 havde konstrueret det første batteri og Ørsted i 1820 havde vist, at elektrisk strøm i en ledning får en magnetnål til at slå ud,[205] var de praktiske muligheder fuldt til stede. Gennembruddet skete, da englænderne Cooke og Wheatstone i 1837 anlagde en 13½ miles lang telegraf for det engelske jernbaneselskab Great Western Railway. Deres telegraf krævede fem ledninger, fordi den byggede på, at fem kompasnåle på en tavle skulle slå ud til højre eller venstre. Så kunne man til gengæld ved at følge linier på tavlen fra nålene, i den retning de pegede, direkte se hvilket bogstav, der telegraferedes. Her som ved alle senere telegrafanlæg brugtes jorden som returleder.

I 1845 udviklede de et system med kun to kompasnåle. Systemet var umiddelbart sværere at bruge, og telegraferingshastigheden var langsommere, fordi det byggede på, hvor mange gange nålene slog ud til en bestemt side, men kunne dog relativt hurtigt læres. Dette system blev meget populært, da det kun krævede to tråde, og i løbet af de følgende år anlagde det ene engelske jernbaneselskab efter det andet sådanne telegrafer, dels til brug for driften, dels til benyttelse for almindelige borgere, der ønskede at sende telegrammer.[206]

Det var dog ikke alle, der umiddelbart kunne se perspektiverne i Cooke og Wheatstones system. Da Wheatstone, som tidligere havde korresponderet med H.C. Ørsted om forskellige former for lydsvingninger, i 1839 skrev til Ørsted om hans og Cookes telegraflinier, synes det ikke at have fået Ørsted til at reagere på nogen måde, og da Wheatstone igen i 1844 havde skrevet til Ørsted om de elektromagnetiske telegrafer, svarede Ørsted med at bede om et godt råd med hensyn til, hvilken form for støbejernsrør, der burde bruges til vandledninger i København.[207]

I USA havde Samuel Morse allerede i 1832 konstrueret et apparat af anden type. Princippet var her, at telegrafstrømmen påvirkede en elektromagnet, så magneten tiltrak et anker og ved hjælp af en stift, der sad herpå, lavede streger i en papirstrimmel, som et urværk trak forbi med konstant hastighed. Morse nøjedes

H.C. Ørsted (1777-1851) var nok den, der opdagede sammenhængen mellem elektricitet og magnetisme, men den praktiske brug til elektromagnetisk telegrafi havde han ikke umiddelbart sans for. Hans epokegørende indsats blev dog ikke glemt, slet ikke i hans fædreland. Man kan blot se på facaden til den første telegrafstation i København – side 125.

med én ledning, idet han lod bogstaver og tal repræsentere ved kombinationer af korte og lange streger på strimmelen. Morse-alfabetet var hermed skabt og skulle blive den helt dominerende måde at sende telegrammer på. Morses telegrammer kunne dog kun aflæses af uddannede telegrafister, mens alle efter en kort instruktion kunne aflæse telegrammerne på Cooke og Wheatstones telegraf. Til gengæld krævede Morses apparat ikke, at nogen behøvede at stå og aflæse samt nedskrive tegnene, mens de ankom. Man havde jo strimmelen. Den store fordel ved Morses system var dog, at han kunne nøjes med én ledning. Det slog dog først igennem, efter at den amerikanske regering i 1843 havde bevilget penge til en forsøgsstrækning, men herefter gik det stærkt med at bygge Morse-telegraflinier, og i slutningen af 1840'rne bredte systemet sig også til det europæiske kontinent.[208]

Et telegrafanlæg består imidlertid ikke udelukkende af apparaterne. For de tidlige anlæg var den største komplikation forbindelsen mellem dem, og når praktikeren Cooke overhovedet fandt sammen med teoretikeren Wheatstone var grunden den, at han ikke kunne komme op på afstande, der gjorde telegrafering interessant.[209] Deres første »kabel« til at forbinde femnåletelegraferne bestod af planker med trapetsformet tværsnit. Heri var skåret fem render. I hver rende lå en ledningstråd isoleret i hamp og beskyttet af en træliste yderst i revnen.[210] Ved det første store jernbanetelegrafprojekt, der udførtes for jernbaneingeniøren og entreprenøren Brunel, gik man efter ønske fra denne over til at lægge telegraftrådene isoleret i støbejernsrør. Det var dog altid problematisk at holde ledninger nedgravet i jorden tørre. Den normale måde at montere telegraftråde på i England blev derfor hurtigt at anbringe uisoleret tråd i luften støttet af isolatorer på telegrafpæle.[211] Også Morses første forsøg havde været med underjordiske ledninger – i hans tilfælde af kobber isoleret med bomuld og shellak og lagt i blyrør. Efter at der i forsøgtprojektet var lagt 9 miles af denne type »kabel«, blev metoden opgivet, og herefter anvendtes luftledninger.[212]

Da telegrafen i form af morse-systemet fra 1847 slog an i Preussen, forsøgte man sig derimod her i adskillige år med nedgravede telegraftråde,[213] men det er et forhold, som vi senere skal vende tilbage til.

Wheatstones tonåletelegraf, som var i brug på Den sydslesvigske Jernbane, anlagt af englændere og derfor naturligt nok udstyret med engelsk telegraf.

Sidste forsøg med optiske telegraflinier

Ude i verden var man altså begyndt at anvende elektromagnetiske telegrafer, men i Danmark foretrak man foreløbig den gammeldags optiske måde at telegrafere på, selv om man var klar

over, at kommunikation og transport var vigtige faktorer, hvis Danmark skulle blive inddraget i en krig. I foråret 1844 sendte Generalstaben kaptajn J.Chr.M. Trepka på en rundrejse dels for at se på mulighederne for overførsel af tropper over Storebælt og Langelandsbælt dels for at se på Bælttelegrafen og overveje, om dette system kunne indgå i et generelt telegrafsystem i Danmark.[214] Resultatet blev en udførlig betænkning, hvori ikke blot bælttelegrafen, men også en del af den eksisterende telegraflitteratur behandledes.

Trepkas rapport handlede dog næsten udelukkende om optiske telegrafer, og det var også sådanne, han foreslog taget i anvendelse i Danmark – endda hele tre forskellige systemer. Over Storebælt og andre vigtige steder ville han beholde Schumachers femtavlede telegrafer – se bind 2 side 192. Til at telegrafere langs kysterne og til kommunikation med flådens skibe ville han anvende et system, der på dette tidspunkt anvendtes til at sende signaler til vagtskibet på Storebælt, dels fra en mast på Nyborg Fæstning, dels fra en mast på Halskov. Signaleringen foregik ved at hejse fire plader op i forskellige højder, der angav cifre. Det var altså nærmest en Schumachertelegraf på én mast og med 9.999 kombinationer i stedet for 99.999.

Til telegrafering over land ville han anvende et system, som han hovedsageligt havde fra Holland. Det var en telegraf med to bevægelige arme, der hver kunne indtage fem positioner. Af de 25 mulige kombinationer ville han anvende de 24 til at angive bogstaver og det sidste som forkortelsestegn. Ved på denne måde at sende bogstaver i stedet for ord mente han, at telegraferingshastigheden ville gå ned til ca. en femtedel, og sådanne telegrafer ville være langt billigere at opføre end Schumachertelegrafer.[215]

Mens man i militære kredse grundigt og over flere år debatterede Trepkas rapport, opførte Postvæsenet imidlertid – formentlig helt uafhængigt heraf – i november-december 1846 en ny optisk telegraflinie. Den blev brugt til kommunikation ved Lillebæltsoverfarten, og for konstruktionen stod telegrafbestyrer C.A. Weinholt fra Bælttelegrafens Nyborg-station. Telegraferne ved Lillebælt kom – ikke mærkeligt – til at ligne de telegrafer, som fra Nyborg og Halsskov brugtes til at sende meddelelser til vagtskibet. Dog var der sket en yderligere forenkling. Nu var der ikke fire signalplader, men kun to – én på hver side af masten.

I juni 1847 henvendte den nyudnævnte bestyrer af den optiske telegrafstation i Korsør, Carl Emil Paludan,[216] sig til sine overordnede i Generalpostdirektionen og anmodede om at få tilladelse til at lade telegrafen i Korsør nyopføre og helst på et andet sted, da der var råd i konstruktionen, og han derfor frygtede, at

den ville blæse ned og beskadige kirken, på hvis tårn den var monteret. I hans argumentation indgik det også, at man betalte 200 rdl. i årlig »husleje«, svarende til renten af 5.000 rdl. Dette beløb kunne så efter hans mening anvendes til den nye telegraf. Noget sådant ønskede man i Generalpostdirektionen ikke at sætte i værk uden grundige forundersøgelser, og man foranledigede nedsat en undersøgelseskommission bestående af telegrafbestyrer Paludan fra Korsør, telegrafbestyrer Weinholt fra Nyborg, en officer fra generalstaben og en ingeniørofficer.[217] Generalstaben udpegede major Baggesen, der havde skrevet rapport om den optiske telegraf i Preussen, mens Ingeniørkorpset udpegede premierløjtnant og militæringeniør Wilhelm Lehmann, bror til politikeren Orla Lehmann.[218]

Telegrafkommissionen begyndte sin virksomhed i august 1847, og hurtigt kunne Baggesen rapportere til Generalpostdirektionen, at Lehmann efter at have undersøgt træværket på kirketårnet i Korsør var kommet til den opfattelse, at det nok kunne holde vinteren over. Det var altså ikke nødvendigt med øjeblikkelige foranstaltninger.[219] Selve betænkningen blev også hurtigt færdig. Den er dateret den 23. august,[220] men synes først at være kommet under behandling i Generalpostdirektionen midt i oktober.[221]

Det mest interessante ved betænkningen er nok, hvad den ikke indeholdt. Der nævnes slet ikke muligheden for indførelse af elektromagnetiske telegrafer, men man gik ud fra, at den optiske telegraf skulle perfektioneres mest muligt og forblive i permanent virksomhed.[222] Forklaringen kan ikke være, at de fire herrer i kommissionen ikke vidste noget om den elektromagnetiske. Lehmann havde selv tidligere henledt Generalstabens opmærksomhed på forskellig litteratur om emnet. Men det kan anføres, at man i 1847 endnu ikke nogetsteds havde lagt telegrafkabel over en længere havstrækning. Koncessionen til at lægge kabel over den engelske kanal blev givet i 1849, men først i november 1851 lykkedes det at få udlagt et fungerende kabel.[223] Telegrafkommissionen havde altså ikke noget udenlandsk eksempel på, at man kunne telegrafere elektromagnetisk over et farvand som Storebælt, og det var netop problemerne her, som kommissionen var nedsat for at løse.

I begyndelsen af 1850, da diskussionen om elektromagnetiske kontra optiske telegrafer i Danmark tilspidsedes, anførte Wilhelm Lehmann da også, at han i kommissionen i sommeren 1847 på baggrund af den tilgængelige engelske litteratur om muligheden af at føre en elektromagnetisk telegraflinie over Storebælt havde erklæret, at dette endnu hørte til de fromme ønsker. Der var ganske vist ingen teoretiske hindringer, kun tekniske. Han mente

Wilhelm Otto Waldemar Lehmann (1817-94) var militær ingeniør, og tilhørte således en gruppe, der ikke alene tog sig af fæstningsarbejder og hærens bygningstjeneste, men tillige af vejbyggeri og i denne periode også jernbaner. Wilhelm Lehmann interesserede sig dog særligt for telegrafer, og kom blandt andet ved hjælp af sin indflydelsesrige bror, politikeren Orla Lehmann, til at spille en betydelig omend ikke helt igennem heldig rolle ved anlægget af den første danske elektromagtiske telegraf, Øresundslinien, der fra 1854 forbandt Hamburg med København og Helsingør.

derfor, ligesom han også mente det i 1850, at de optiske telegrafer til dette formål burde »uddannes så meget som muligt«.[224]

Telegrafkommissionen behandlede dels spørgsmålet om, hvorvidt den optiske telegraf i Korsør burde forblive i kirketårnet, dels generelt mulighederne for at forbedre Bælttelegrafen. Man blev hurtigt enige om, at telegrafen i Korsør burde flyttes, fordi den var vanskelig at se fra Fynssiden, idet der lå en vejrmølle lige bag den, og fordi udsynet til den generedes betydeligt af »de dunster der lejrede sig over byens huse«.

Med hensyn til en ny placering eventuelt også af telegrafen ved Nyborg var det tydeligt, at kommissionens militære medlemmer gjorde klar til endnu engang at udkæmpe den foregående krig.

Man ønskede nemlig en sådan placering af Nyborg- og Korsørtelegrafferne, at de to stationer under gode vejrforhold kunne korrespondere uden brug af stationen på Sprogø, »som det i krigstilfælde kunne være vanskeligt at sikre mod ødelæggelse«. Det var tydeligvis Napoleonskrigene, med en engelsk – eller anden fjendtlig – flåde i de danske farvande og med idelige landgange på mindre danske øer, som kommissionsmedlemmerne genkaldte sig.

Stationerne ved Nyborg og Korsør mente man nok, man kunne sikre. De kunne – når deres beliggenhed var fastlagt – bruges som tilknytningspunkter for en eventuel forlængelse af linien til hvilken som helst side, »når noget sådant muligt i fremtiden kunne blive af interesse«. Kommissionen forestillede sig altså i 1847, at det kunne blive aktuelt at forlænge den optiske telegraflinie over Storebælt mod København eller over Fyn. Man ønskede dog ikke at nedlægge stationen på Sprogø, da den var væsentlig for transporten over Storebælt under isvintre, og man ønskede endda at have den i drift om sommeren også, så de daglige meddelelser om postskibenes ankomst og afgang kunne udveksles også i ugunstigt vejr.

For at forene disse mange hensyn, foreslog kommissionen nu, at der opførtes en ny bygning til Korsør telegraf på en grund ved Postgården, hvorfra udsigten var god samtidig med, at beliggenheden var bekvem. Derimod skulle Nyborg-telegrafen fortsat ligge ved Vindinge, selv om man havde overvejet en flytning ind til byen og en placering i en tilbygning på den søndre gavl af Slottet! Kommissionen foreslog også, at stationerne skulle forsynes med bedre kikkerter. Man anvendte i 1847 til dels de samme, som var anskaffet ved Bælttelegrafens etablering i årene 1801-05. Nu kunne der fås langt bedre instrumenter.

Isbådstrafikken om vinteren foregik mellem Halskov og Knudshoved. Man foreslog derfor, at der også disse to steder etableredes optiske telegrafstationer. De kunne dog ikke erstatte dem i Korsør og ved Nyborg, da optiske telegrafer ved Halskov og Knudshoved på grund af deres baggrund var svære at se fra den anden side bæltet, selv om afstanden over bæltet her var kortest.

Til brug for disse to stationer udarbejdede Lehmann et projekt til en mastetelegraf med to plader. Det er ikke klart, om han havde set Weinholts telegrafer ved Middelfart og Snoghøj. Hans projekt ligner påfaldende, men er klart dårligere.

Kommissionen foreslog dog ikke Lehmanns nye telegrafkonstruktion uden at have indhentet oplysninger om, hvad man gjorde i udlandet. I betænkningen nævnes, at der havde været frem-

En stemningsfuld, udateret skildring af slæbet med at hale en isbåd over bæltet. Bemærk manden med stagen, der har skulle sikre, at man ikke plumpede i en forræderisk våge. Ideen var i øvrigt såvidt muligt at opsøge åbent vand mellem israndene.

lagt flere forskellige udenlandske systemer, nemlig franske, nyere engelske, preussiske, neapolitanske og hamborgske telegrafer. Alle disse var armtelegrafer, men man mente ikke, at sådanne havde noget fortrin fremfor det i næsten 40 år brugte, langt enklere system ved bæltet, hvor plader blev hejst op og ned.[225]

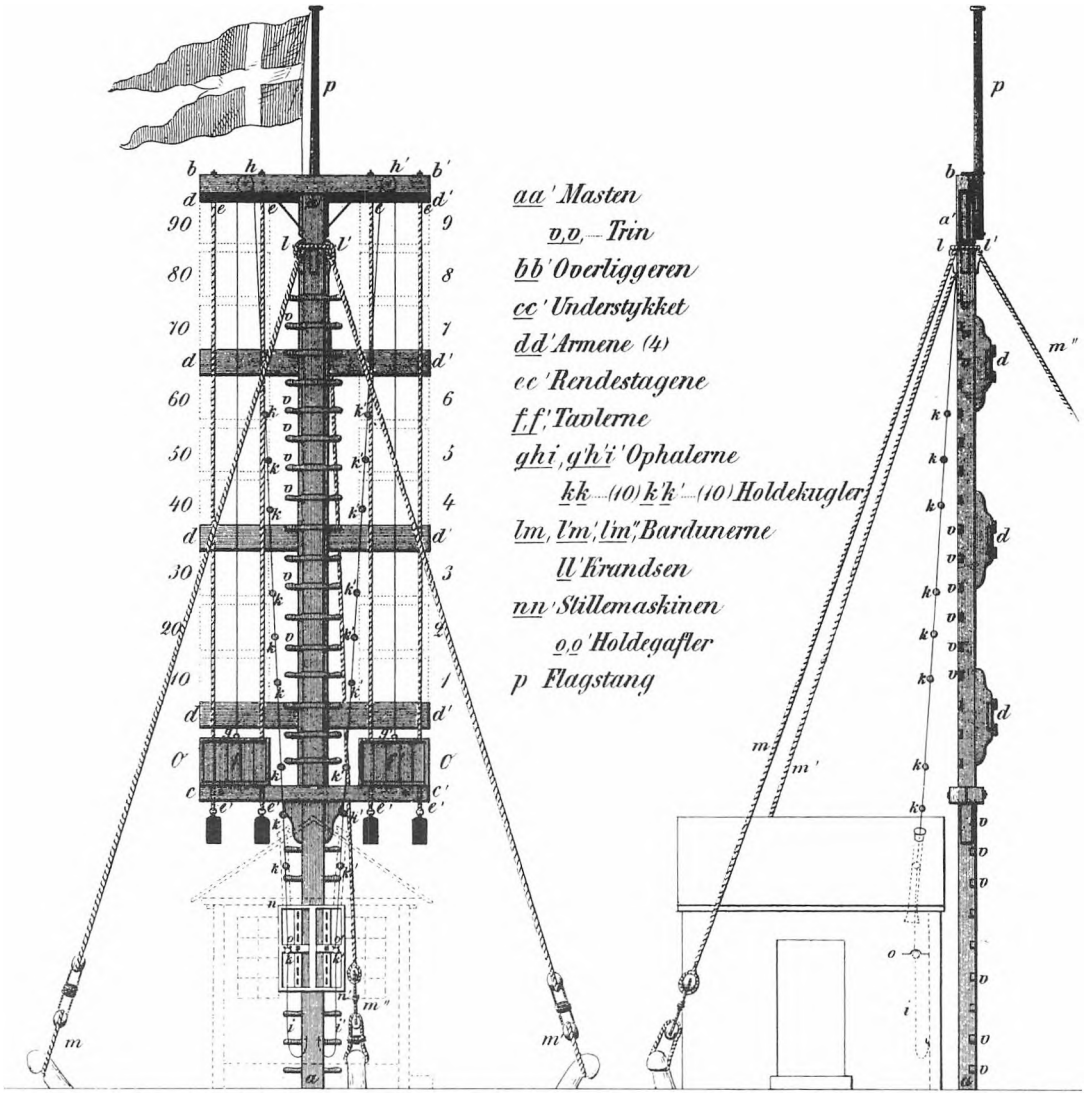
På grundlag af kommissionens betænkning – og efter forsigtigt at have spurgt i Finansdeputationen – udfærdigede Generalpostdirektionen herefter en forestilling om det af Telegrafkommissionen foreslåede, idet det eneste, der skulle sættes i værk med det samme, var opførelsen af de to vintertelegrafer ved Halskov og Knudshoved. Til formålet bevilgedes 170 rigsdaler,[226] svarende til Lehmanns overslag over udgifterne hertil.[227]

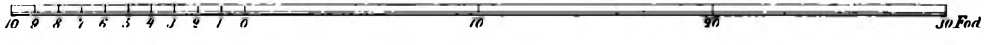
Lehmann og Baggesen fik meddelelse om den kongelige resolution, men hørte ellers officielt ikke mere om sagen,[228] men Paludan og Weinholt kunne ved årsskiftet 1847/48 melde vintertelegraferne færdige til Generalpostdirektionen.[229] Da Lehmann via en person, der havde passeret bæltet, havde fået oplyst, at der var opført noget i Halskov, der lignede en telegraf, skrev han derfor i februar 1848 til telegrafbestyrer Paludan i Korsør for at få at vide, hvad der var sket i sagen. Denne oplyste, at man stort set havde opført telegraferne efter Lehmanns tegninger.

Tegning af Telegrafen

paa Linierne Sønderborg_Nyborg_Fredericia.

Forfra. ***Fra Siden.***





Maalestok = 1/100 s.St.

De følgende måneder fik Wilhelm Lehmann andet at tænke på. I det nye konstitutionelle martsministerium blev hans bror, Orla Lehmann, minister uden porteføljе.[230] Wilhelm Lehmann, der politisk var nøje knyttet til broderen, blev adjudant hos den nye krigsminister, bondevennen A.F. Tscherning. Efter regeringsomdannelsen i november 1848 var Orla Lehmann og Tscherning, der begge havde været villige til at opnå fred ved en deling af Slesvig efter sproggrænsen, ikke længere ministre, og Wilhelm Lehmann stationeredes nu ved ingeniørdetachementet på Als.[231]

Her i efteråret 1848 så den militære stilling for Danmark ikke for rosenrød ud. Der var ganske vist våbenstilstand, men kun på Als stod der danske tropper, mens både Holsten og resten af Slesvig/Sønderjylland de facto var i den slesvig-holstenske oprørsregerings hænder.

Under disse forhold var det derfor i vinteren 1848-49 væsentligt at sikre kommunikationen mellem Als og Fyn. Hvis vandet begyndte at fryse til, kunne bådforbindelsen i en kortere eller længere periode frygtes at blive afbrudt. Da premierløjtnant Wilhelm Lehmann den 10. december 1848 ankom til Als sammen med kaptajn J.Th. Schovelin, var det med den opgave at etablere en optisk telegrafforbindelse mellem Sønderborg og Bøjden.[232]

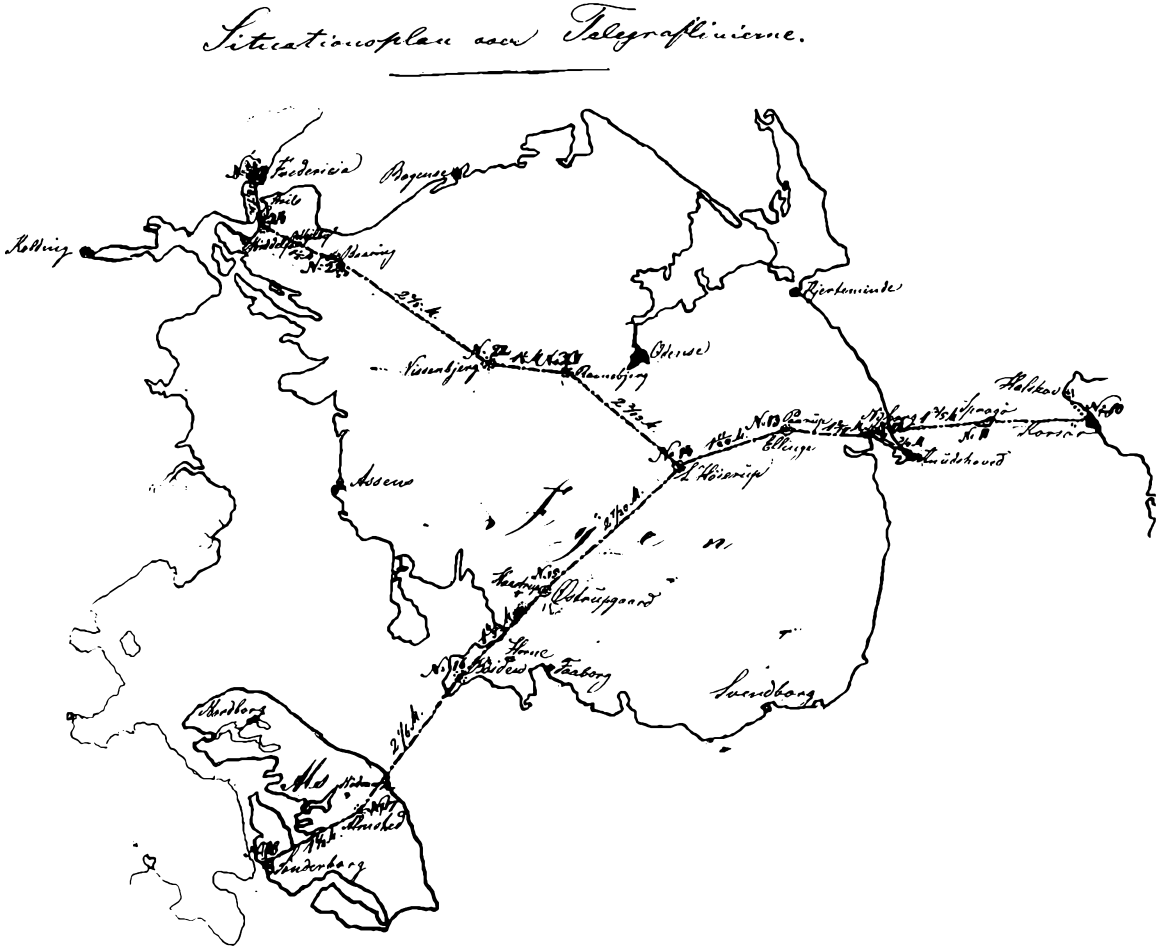
Lehmann kunne nu bruge sine erfaringer fra telegrafkommissionen, og det system, han iværksatte, lignede meget det, han havde tegnet til brug over Storebælt. Der var igen tale om en telegrafmast med to lodret forskydelige plader, hvis placering hver angav et ciffer.[233]

Linien kom til at bestå af tre stationer: Sønderborg, Almsted på Østals og Bøjden. Fra Sønderborg til Almsted var der 12,2 kilometer og herfra til Bøjden 16,3 kilometer.[234] Selve telegrafmasterne rejstes i perioden fra 9. til 21. januar 1849, og efter indøvelse af personalet kunne linien tages i brug i begyndelsen af marts.[235]

Allerede inden linien nåede at komme i funktion, pålagde Krigsministeriet den 16. januar Lehmann en ny opgave. Han beordredes nemlig til, så snart Sønderborg-Bøjden linien var etableret, at begive sig til Fyn for at undersøge mulighederne for etablering af to optiske telegraflinier, én fra Bøjden til Nyborg og én til Snoghøj eller Fredericia. Hensigten var tydeligvis at lette de to flankestillingers kommunikation dels indbyrdes, dels til København. Det var Krigsministeriets opfattelse, at linien – hvis terrænforholdene tillod det – burde føres fra Bøjden til Odense og først ved denne by dele sig i to.[236]

W. Lehmanns forenklede telegraf med kun to plader. En ikke uanselig tømmerkonstruktion, når man sammenligner med den lille hytte, der fungerede som opholds- og udkigsrum.

Det endelige resultat af Lehmanns arbejde blev en linieføring, der meget mindede om den under Napoleonskrigene, og som her ikke skal beskrives i detaljer. Fra Bøjden gik linien til Sønder



W. Lehmanns kort over de optiske fynske telegraflinier, som var i funktion i 1849.

Højrup, hvor der var opstillet to telegrafer, fordi linien her deltes. Den ene gik herfra til Nyborg, den anden til Middelfart.

Der opstod imidlertid problemer med kommunikationen mellem Lehmanns krigstelegraflinier fra Als og Middelfart over Fyn og den permanente optiske telegraf over Storebælt. Krigsministeriet gik derfor med til, at Weinholt skulle være chef for de samlede linier fra Sønderborg og Middelfart over Sønder Højrup til Korsør, hvilket Wilhelm Lehmann fik at vide midt i april. Når han var færdig med anlægget, kunne han melde sig til tjeneste i Fredericia.[237]

Vel ankommen til fæstningen fik Lehmann ideligt modstridende ordrer om, hvorvidt der skulle oprettes en optisk telegrafstation her til kommunikation med stationen ved Middelfart. Resultatet blev dog, at han kom til at opstille en telegraf også i Fredericia, hvor den blev placeret på Oldenborgs bastion, men den kom

først i funktion i september 1849 – altså efter at belejringen af byen var brudt ved udfaldet den 6. juli.[238]

Hen på eftersommeren 1849 må det imidlertid have stået Wilhelm Lehmann klart, at telegrafsagen var ved at glide ham af hænde. Det kan derfor ikke have været ham ubelejligt, at det nationalliberale husorgan – dagbladet Fædrelandet – den 18. august bragte en notits om, at det var kendt, at Krigsministeriet siden 11. juni havde modtaget »telegrafiske« efterretninger fra hæren, men at dette var alt, hvad publikum havde fået at vide om telegraflinien fra Sønderborg til Korsør. Bladet opfordrede derfor »vedkommende« til at publicere en beskrivelse af systemet og meddele, om linien ville blive forlænget til København.[239] Om Wilhelm Lehmann direkte har bestilt notitsen vides ikke. I alt fald er det nok ikke nogen tilfældighed, at den kom i Fædrelandet, som hans bror Orla Lehmann i 1840'rne havde været en betydende medarbejder ved, og som Carl Ploug stadig redigerede.[240]

Kun seks dage senere bragte Berlingske Tidende en artikel om telegraflinien. Heri nævntes Lehmann og hans telegraf, og det omtaltes, at der krævedes 9 yderligere stationer for at føre linien til København. Samtidig blev Weinholt kraftigt angrebet. Generalpostdirektøren opfordredes derfor til »at forebygge liniens ruin« og arbejde for dens videreførelse.[241] Tre dage senere fulgte Lehmann selv sagen op i Fædrelandet. Han beskrev, hvordan han havde skabt systemet, men hvordan det »derefter var undergået en sælsom skæbne«. Efter Lehmanns indlæg aftrykte Fædrelandet et stykke af Berlingske Tidendes artikel og konkluderede:

»Telegrafvæsenets nuværende standpunkt er altså: Der arbejdes ikke på linien fra Nyborg til København, og de færdige linier ville snart være gjort ubrugelige ved deres egen bestyrelses foranstaltninger«.[242]

Nu var der et par måneders pause, men i november 1849 skrev Berlingske Tidende om, hvordan man brugte den elektromagnetiske telegraflinie mellem Berlin og Hamburg, og ankede i denne forbindelse over, at man i Danmark end ikke havde draget omsorg for at forlænge den optiske telegraflinie til København.

I begyndelsen af december skrev Lehmanns medarbejder kaptajn Schovelin en artikel i Fædrelandet, hvor Weinholt igen måtte holde for,[243] og i slutningen af måneden var Lehmann der igen, men nu sås det tydeligt, at kampagnen for liniens forlængelse var ved at løbe ud i sandet. Udgangspunktet for Lehmanns artikel var nemlig et nyt forslag om at lægge en *elektromagnetisk* telegraflinie fra København ikke blot til Korsør, men over bæltet til Nyborg, og at det var blevet påstået, at dette ville være meget billigere end at forlænge den optiske. Lehmanns modargumentation gik

ud på, at det var alt for voveligt at ophænge telegraftråden på master. I stedet burde den graves ned. Derfor var en elektromagnetisk telegraf langt dyrere end en optisk, og han påstod, at mens sidstnævnte kunne udføres på 7-8 uger, ville det tage 5-6 år at etablere en elektromagnetisk.[244]

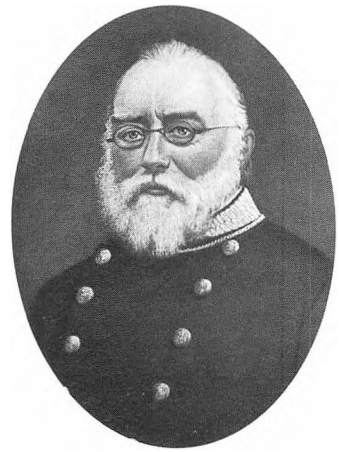
Det var direktøren for Det sjællandske Jernbaneselskab, dvs. på dette tidspunkt banestrækningen København-Roskilde, Chr.G. Skram, der stod bag det nævnte projekt, og han og Lehmann kom i øvrigt i januar 1850 ud i en længere polemik om mulighederne for elektromagnetiske telegraflinier i Danmark.[245]

Sagen nåede på en eller anden måde frem til Frederik 7., for den 20. januar 1850 sammenkaldte han statsrådet på Frederiksborg med det ene formål at stille to spørgsmål, hvoraf det ene gik på mulighederne for, at oprørshæren igen trængte ind i Slesvig, mens det andet lød:

»Om det ej med hensyn til krigsoperationen ville være af væsentlig nytte, at telegraflinien fortsattes fra Korsør til København«.

På det sidste spørgsmål svarede Krigsministeren, at en telegraflinie som den af majestæten foreslåede ikke ville være af nogen væsentlig militær betydning, da man fra Sjælland var ude af stand til at yde provinserne hinsides bæltet nogen assistance. Finansminister Sponneck erklærede dog samtidig, at han uden hensyn til de militære forhold og alene ud fra postforbindelsens standpunkt anså en telegraf fra Hovedstaden som en nødvendighed, men han måtte tilråde, at den etableredes som en elektromagnetisk telegraflinie. Den eneste vanskelighed var dog, at man endnu ikke havde erfaringer med at føre en elektromagnetisk tråd igennem havet i en så betydelig længde som over bæltet. Han rådede derfor til at afvente de engelske erfaringer på dette punkt og henviste samtidig til, at han var i forbindelse med Stöhrer i Tyskland, der havde etableret en stor del af de derværende elektromagnetiske telegrafer. Kongen accepterede dette.[246]

Generalpostdirektionens interesse i opretholdelse af de optiske telegraflinier over Fyn synes imidlertid også at have været begrænset. De blev således ikke optaget på budgettet for finansåret 1850/51, da de ansås for »interimistiske«. På Finansministeriets forespørgsel kunne man dog den 25. februar 1850 oplyse, at udgiften til de optiske telegrafer skønnedes at blive 15.000 rdl.[247] Ud fra sammenhængen er det klart, at der med 15.000 rdl. mentes for hele finansåret, men på statsrådsmødet den 25. februar 1850 henstillede finansminister Sponneck på baggrund af de betydelige omkostninger, der var forbundne med telegraflinien mellem Nyborg og Als, og som angaves til 15.000 rdl. om måneden, om man



Gustav Skram (1802-65) var egentlig døbt Schram, men ændrede af nationale grunde sit navn efter Treårskrigen. Han ernærede sig som sproglærer, interesserede sig for jernbaner, stenografi og telegrafi og deltog ivrigt i den offentlige debat om disse moderne fænomener. I tiden fra 1847 til 1856 var han administrerende direktør for Det sjællandske Jernbaneselskab.

ikke under våbenstilstanden midlertidigt kunne afskedige personalet og nedlægge linien, da den alene var etableret i militært øjemed. Da hverken Krigsministeren eller Marineministeren protesterede, fulgte Statsrådet indstillingen.[248] Dagen efter fremsendte Generalpostdirektionen et detaljeret budget til Finansministeriet, hvoraf det tydeligt fremgik, at den budgetterede udgift til telegraferne over Fyn var 14.630 rdl. årligt, hvoraf de 1.460 rdl. for øvrigt tilfaldt Weinholt – men nu var beslutningen jo truffet.[249]

Krigsministeriet beordrede derfor den 28. februar 1850 Ingeniørkorpset til i løbet af marts at demontere telegraferne og opmagasinere udstyret, så det i påkommende tilfælde igen kunne anvendes. Samtidig fik korpset at vide, at hvis linien senere skulle genetableres, ville den i et og alt komme til at høre under Krigsministeriet. Nedlæggelsen begrundedes med, at liniens nytte her under våbenstilstanden ikke stod mål med omkostningerne.[250]

I Generalpostdirektionen og hos Weinholt kunne interessen for den lehmannske linie ligge på et meget lille sted, så inden Krigsministeriet fik udpeget en ingeniørofficer til at forestå afviklingen, lod Weinholt efter ordre fra Generalpostdirektionen straks linien afmontere. Nyheden herom nåede Krigsministeriet i form af en meddelelse om, at dets telegram til Overkommandoen på Als om, at alle hjemsendelser straks skulle standses, ikke kunne gå igennem.[251] De politiske konjunkturer udviklede sig nu sådan, at Krigsministeriet ikke ville undvære telegrafforbindelsen, og resultatet blev en ordre af 17. marts om den militære linies genetablering under Lehmanns ledelse.[252] Han var på dette tidspunkt leder af det vestsjællandsk-lollandfalsterske vejdistrikt, men fik nu det fynske vejdistrikt at passe ved siden af telegraflinien.[253] Finansministeren fik altså ikke linien nedlagt ved sin intervention i Statsrådet, men udgifterne til linien blev flyttet fra Postvæsenets budget under Finansministeriet til Krigsministeriets,[254] og det var måske det, sagen fra begyndelsen havde drejet sig om.

Nyborgstationen på bæltlinien hørte dog stadig under Weinholt, og det måtte nødvendigvis skabe problemer. Lehmann påstod da også næsten med det samme, at Weinholt chikanerede ham. Når et vigtigt telegram var undervejs fra Sønderborg til Korsør, kunne den sidste af de militære stationer – station Pårup ved Ellinge – risikere, at Weinholts Nyborgstation standsede modtagelsen og dermed telegraferingen på hele linien fra Sønderborg blot for at sende et telegram fra Nyborg til Korsør om, at postskibet nu var afgået. Lehmann mente, at Weinholt ubetinget altid lod telegrammer om postens gang over bæltet få forrang for transmittering af de militære. Dette benægtede Weinholt,[255] men det er forståeligt, hvis han fortsat opfattede telegrammer om post-

Bestyreren af den optiske station i Ravnebjerg, J.P.G.P. Lund (f. 1821) blev temmelig bestyrtet ved medddelelsen om, at telegrafen skulle demonteres. I marts skrev han til Wilhelm Lehmann og opfordrede denne til via en folketingsmand at få rejst sagen på tinge. Samtidig viderebragte han rygter om »Postvæsenets komplot«, som skulle gå ud på at erstatte Lehmanns model med de ældre, femtavlede af den schumacherske type, der jo fortsat anvendtes ved Storebælt. Lund omtalte i øvrigt Skrams forslag om elektromagnetisk telegraf som det rene charlataneri. På dette punkt må han senere have skiftet holdning, for selv blev han telegrafist i 1853, telegrafassistent i 1870, og fra 1875 til sin afsked i 1887 var J.P.G.P. Lund telegrafkontrollør.

skibenes gang, der havde været hans hovedopgave siden 1816, som væsentlige.[256]

Efter at Lehmann havde overtaget den militære linie igen, fjernede han straks de ændringer, som Weinholt havde lavet.[257] Lehmanns hovedproblem var imidlertid, at der i virkeligheden ikke var ret meget brug for linien, i hvert fald ikke for den del, der gik fra Fredericia til Sønder Højrup. Nørrejyllands generalkommando havde afgivet stående ordre til telegrafen i Fredericia, at man herfra hver dag kl. 12 – med mindre anden ordre indtraf – skulle afsende telegrammet »Intet nyt er foreſaldet« til Krigsministeriet.[258] Hvis man så bort fra dette daglige telegram og telegraflinjens egne tjenestetelegrammer, blev der på linien Fredericia-Sønder Højrup i perioden fra begyndelsen af marts til midt i november 1850 i alt kun sendt ni telegrammer. Lehmann mente derfor, at de fem stationer fra Fredericia til og med Ravnebjerg burde nedlægges. Personalet og materiellet kunne så passende bruges enten til at forlænge linien fra Sønderborg til Slesvig by eller fra Korsør til jernbanestationen i Roskilde ved oprettelse af kun én yderligere station i forhold til dem, der kunne genbruges.[259]

På linien Sønderborg-Korsør havde der derimod med mellemrum været væsentlige telegrammer, som det, der kl. 9 morgenen efter slaget ved Isted passerede linien:

»Efter 2 dages kamp har armeen vundet en afgørende, men blodig sejr, og nået byen Slesvig. Vi have taget 5 kanoner og 1000 fanger. Vort tab er stort«.

Det er derfor forståeligt – om end nok ikke ganske korrekt – at Wilhelm Lehmann straks viderebefordrede denne nyhed med brev til broderen Orla, der på dette tidspunkt var amtmand i Vejle.[260]

Wilhelm Lehmanns mange henvendelser til Krigsministeriet om den optiske telegrafs fremtid forblev ubesvarede,[261] og da han i januar 1851 under et foretræde for ministeren forelagde sagen, synes denne at have svaret ham, at Lehmann jo selv havde skaffet sig ordrerne til at oprette telegrafer ved sit avisskriveri.[262] Det var nok ikke helt retfærdigt i og med, at Lehmanns første artikel om telegrafsagen fremkom i slutningen af august 1849 og altså efter, at linierne over Fyn var oprettet,[263] men det var vel udtryk for en vis irritation mod manden og hans evindelige talen og skriven om telegraf. Resultatet blev i alt fald, at Krigsministeriet den 20. januar 1851 beordrede de militære telegraflinier over Fyn nedlagt pr. 1. februar.[264]

Tilbage blev den optiske telegraflinie over Storebælt, der kom til at fungere endnu nogle år. Efter at den elektromagnetiske fra Helsingør over København til Hamburg var trådt i virksomhed

pr. 2. februar 1854, fungerede den dog kun som reserve. Reserve blev der imidlertid hurtigt brug for, idet Storebæltskablet allerede den 18. februar 1854 blev afbrudt mellem Korsør og Sprogø. Forbindelsen var først retableret den 2. april.[265] Telegrafdirektør Faber udstedte et foreløbigt cirkulære om befordringen af telegrammer via den optiske linie, og siden kom en kongelig resolution af 11. april – altså efter at kabelforbindelsen var retableret – om at privattelegrammer kunne befordres med den optiske bælttelegraf under afbrydelser af Storebæltskablet for en takst af to rigsdaler for indtil 50 ord.

Fra Telegrafvæsenets side var man ikke særligt interesseret i denne form for reklame for den optiske telegraf, når Storebæltskablet var afbrudt. Man kunne ikke permanent have det nødvendige ekstrapersonale i Korsør og Nyborg til i påkommende tilfælde at betjene den optiske telegraf. Under en afbrydelse af bæltkablet skulle de elektromagnetiske telegrafstationer i Korsør og Nyborg jo være bemandet som sædvanligt for at modtage og sende telegrammer på landlinierne. Desuden var telegrafordbøgerne til den optiske bæltlinie nu klart forældede. De indeholdt slet ikke de politiske og økonomiske begreber, som forekom i telegrammerne her i 1850'erne. Selve systemet var også så langsomt, at det selv under gode vejrforhold højst kunne befordre 7-8 telegrammer på op til 50 ord på en dag. Telegrafbestyrerne i Nyborg og Korsør ønskede derfor i hvert fald ikke taksten sat lavere end de to rigsdaler, for at ikke for mange skulle ønske deres telegrammer befordret på denne måde. Det hjalp dog lidt på miseren, at kikkerterne fra 1801 for Bæltliniens vedkommende nu endelig blev udskiftede.

Det var også på tide, hvis det skulle nå at ske, inden linien definitivt blev nedlagt. Allerede i 1857 forespurgte Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender, om den optiske Storebæltslinie ikke godt kunne nedlægges, men først i 1862, da der var udlagt endnu et Storebæltskabel, så risikoen for afbrydelse af forbindelsen var væsentligt formindsket, nedlagdes den optiske linie definitivt, og telegraferne afmonteredes.[266]

Ved Lillebælt havde man som nævnt fra 1846 haft optiske telegrafer til brug ved overfarten mellem Middelfart og Snoghøj. Denne blev ikke overflødiggjort, da den elektromagnetiske kom til i 1854. Ganske vist gik linien forbi her, men uden telegrafstationer hverken i Middelfart eller Snoghøj. I 1857 måtte Postvæsenet imidlertid erkende, at den optiske linie ikke fungerede tilfredsstillende. Posten var ofte ført over, inden telegrammet om, hvor mange bivogne der skulle stilles med på den anden side, nåede at blive færdigt. I mellemtiden var der ved at blive anlagt en privat

telegraflinie Fredericia-Middelfart-Assens. Denne foreslog Telegrafvæsenet, at Postvæsenet kunne benytte til telegrammerne om postens gang, hvis der oprettedes en station på linien i Snoghøj. Og det blev resultatet. Arbejdet med etableringen af denne forbindelse kunne sættes i gang ved udgangen af 1859, og også den optiske linie ved Lillebælt blev hermed overflødig.[267]

Holstenske Jernbanetelegrafer

Jernbanen Altona-Kiel fra 1844 med den et år yngre sidelinie Neumünster-Rendsborg havde som nævnt været det første sted, hvor det danske postvæsen transporterede på skinner, og hvor man begyndte med at sortere post i en kørende jernbanevogn. Hertugdømmerne var monarkiets mest udviklede del, og det er derfor ikke mærkeligt, at også den første elektromagnetiske telegraflinie etableredes her.

I forbindelse med åbningen af banen Altona-Kiel havde autoriteterne påtvunget selskabet et såkaldt politireglement – i dag ville det hedde sikkerhedsreglement. Det krævede et meget bekosteligt system med 121 banevogtere, der ved hjælp af signalmaster viderebefordrede informationer om, at der kom tog, og i hvilken retning.[268] Det var derfor sikkert med glæde, at direktionen på generalforsamlingen den 29. maj 1845 kunne meddele, at det gennem selskabets kommissionær i London havde fået tilbud om, at denne sammen med professor Wheatstone uden udgift for selskabet på prøve ville anlægge en elektromagnetisk telegraf fra Elbhavnen til Altona banegård, hvilket man forestillede sig siden kunne føre til en telegraflinie helt til Kiel.[269]

Om prøveanlægget overhovedet blev udført, er ikke ganske klart. Læser man banens driftsberetninger, fremgår det, at der stadig var 121 banevogtere og intet telegrafpersonale.[270] Det er derfor formentlig ikke rigtigt, når det er hævdet, at der var elektromagnetisk telegraf i drift fra banens åbning i 1844.[271]

I beretningen for 1847 kunne selskabet dog meddele sine aktionærer og andre interesserede, at det i 1848 ville forbedre signalsystemet og anlægge en elektromagnetisk telegraf.[272]

Allerede i 1847 havde en person ved navn Eduard Abraham Wiebe nemlig haft planer om sammen med amerikaneren W. Robinson at lægge en sådan telegraf fra Kiel over Lübeck til Hamburg. Generalpostdirektionen foretrak én langs banen Kiel-Altona. Slesvig-holstensk-lauenburgske Kancelli blev indraget i sagen, og også bystyret i såvel Kiel som Altona blev spurgt. De to byer ønskede naturligt nok en linie direkte langs jernbanen frem-

Udsnit af tysk telegrafkort fra omkring 1850. De holstenske jernbanetelegraflinier er alene om at repræsentere det nye kommunikationsmiddel i den danske konges riger og lande. Ret beset betød problemerne omkring Storebælt, at man på dette tidspunkt var langt bagefter i forhold til resten af Europa. Mod øst vil man på det originale kort kunne se linier helt til Königsberg i nord og Beograd og Rom i syd.

for over Lübeck, og selv om den amerikanske konsul intervenerede overfor det danske udenrigsministerium, var der frem til januar 1848 ikke foregået andet end gensidig korrespondance mellem lokale og centrale myndigheder.[273]

I mellemtiden var direktionen for Kiel-Altona banen kommet så langt i sine overvejelser, at den den 28. januar 1848 androg Jernbanekommissionen i København – som var det overordnede organ for enhver form for jernbaneanlæg i hele monarkiet – om at få lov til at anlægge en elektromagnetisk telegraf fra Altona til Kiel. Linien skulle både anvendes af jernbanen og fungere som offentlig telegrafforbindelse. Med det, der skete i Hertugdømmerne og mellem disse og Kongeriget fra marts 1848, kan det ikke undre, at selskabet ikke fik noget svar. Etableringen blev derfor udskudt.

Ved årsskiftet 1849/50 indgik jernbaneselskabet imidlertid en overenskomst med det (slesvig-)holstenske statholderskab om anlæg af en telegraflinie, der også skulle være åben for almindelig

trafik mellem de to byer.[274] På dette tidspunkt *var* den første elektromagnetiske telegraflinie over det danske monarkis territorium imidlertid lagt. Der var nemlig i 1849 etableret preussisk statstelegraf fra Berlin til Hamburg langs jernbanen mellem de to byer, og denne gik gennem Lauenburg.[275]

Telegrafen langs Kiel-Altonabanen blev først færdig den 7. januar 1851, og samtidig hermed anlagde det holstenske statholderskab for egen regning en tilsvarende langs sidelinien Neumünster-Rendsborg. Denne lidt mærkelige juridiske konstruktion hang sammen med, at vel var det Kiel-Altona jernbaneselskabet, der drev såvel Kiel-Altona som Neumünster-Rendsborg linierne, men den sidstnævnte var ejet af et separat selskab. Den holstenske ledelse afhændede dog allerede den 18. juni 1851 Neumünster-Rendsborg telegraflinien til dette jernbaneselskab,[276] hvilket medførte, at telegrafen ikke var statsejendom ved den danske regeringsmagts genetablering i Holsten efter januar 1852.

Telegraflinierne med telegrafstationer i Altona, Elmshorn, Neumünster og Kiel samt Rendsborg blev åbnet for offentlig benyttelse i henhold til en bekendtgørelse af 24. januar 1851.

Økonomisk blev det ikke nogen succes for de holstenske selskaber. Indtægterne ved telegrambefordring nåede sjældent op på mere end en femtedel af udgifterne, og det lykkedes heller ikke rigtigt at bruge telegraflinierne i sikkerhedssystemerne, så de mange banevogtere kunne undværes.[277] De holstenske jernbanetelegrafer fungerede dog videre og vedblev med at befordre private telegrammer.[278]

Øresundslinien

Da Lehmann i efteråret 1849 startede sin pressekampagne mod Weinholt og for forlængelse af den optiske telegraflinie til København, fik det som nævnt Finansministeriet til at udbede sig en udtalelse fra Generalpostdirektøren om sagen. Dette førte i første omgang kun til en forsvarsskrivelse for dettes og Weinholts dispositioner. Allerede inden den forelå, udbad Finansministeriet sig den 17. oktober en udtalelse fra Generalpostdirektionen om, hvorvidt det herfra blev anset for gørligt og tilrådeligt at anlægge en elektromagnetisk telegraflinie gennem Sjælland over Storebælt og Fyn til Als. En sådan linie anså man nemlig for at være særdeles ønskelig såvel i politisk som i kommerciel henseende.[279] Generalpostdirektørens svar forelå i januar 1850.

Baggrunden for Finansministerens forespørgsel var jernbanedirektør Chr.G. Skrams konkrete forslag om en sådan elektro-

magnetisk telegraflinie. Det skyldtes, at Sjællandske Jernbaneselskabs maskinmester, Otte Busse (senior), i Leipzig havde truffet »mekanikus« Stöhrer, der anlagde telegraflinier i Tyskland, og Skram havde derefter i september og igen i november 1849 henvendt sig til Generalpostdirektøren med et forslag, der byggede på Stöhrers teknologi. Forslaget var relativt billigt. Telegraftråden skulle føres på pæle tværs over Sjælland og Fyn. Problemet var Storebælt og stykket fra Fyn til Als. Stöhrer havde ganske vist lagt guttaperkaisolerede tråde gennem vand, men ikke over så lange afstande og ikke gennem saltvand.

Generalpostdirektionen havde derfor fornuftigt nok forelagt sagen for Polyteknisk Læreanstalt, og i slutningen af december fået et responsum fra Ørsted og de øvrige professorer sammenskrevet af læreanstaltens inspektør Peter Faber. Professorerne fandt Skram og Stöhrers projekt i orden rent teknisk, men mente, at det rimeligste ville være at entrere direkte med Stöhrer, som man udmærket vidste, hvem var. Med hensyn til »søtråden« ville det være bedst på forhånd at udbede sig en prøve fra Stöhrer til afprøvning på læreanstalten.

I overensstemmelse hermed indstillede Generalpostdirektøren i sit svar i januar, at man gik ind for en sådan linie fra København til Rendsborg, dog via Middelfart-Fredericia for at kunne undgå et søkabel til Als. Samtidig redegjorde man for, hvorfor Generaldirektoratet ikke hidtil havde ment at burde gå i gang med at anlægge en elektromagnetisk telegraflinie. Dette skyldtes, at man havde troet, at ledningen nødvendigvis skulle nedgraves i jernbanens underbygning, og havde derfor villet udskyde projektet til banens forlængelse til Korsør. Opsætningen af tråden på stænger langs landevejene var en meget bedre idé, både fordi man ikke vidste nok om nedgravede isolerede ledningers holdbarhed, og fordi en ledningsskade langt nemmere kunne opdages og repareres, når den var direkte synlig.[280]

Det er på denne baggrund, man skal se debatten mellem Skram og Lehmann i Fædrelandet i januar og februar 1850. Skram havde skrevet sine artikler for at skabe opbakning for sit telegrafprojekt. Lehmann kæmpede den håbløse kamp for at få lov til at oprette en optisk linie mellem Korsør og København. Selv om dette ikke kunne lade sig gøre, skulle Skrams projekt alligevel nedgøres for at forhindre, at Skram kom til at fremstå som en dansk telegrafspecialist. Af begge grunde var det nødvendigt for Lehmann at afvise Skrams billige løsning med en telegraftråd på pæle som teknisk umulig, hvad den naturligvis ikke var. Kun hvis en dyr nedgravet ledning var nødvendig for at realisere en elektromagnetisk telegraf, havde Lehmanns projekt for en op-

tisk telegraflinie over Sjælland været en rimelig mulighed. Der var dog ingen tvivl om de to herrers faglige udgangspunkt. Mens Skram havde kaldt sine artikler »Om elektromagnetiske Telegrapher«, hed Lehmanns artikler »Om elektromagnetiske og optiske Telegrapher i Danmark«.[281] Der kan om denne diskussion også være grund til at anføre, at Lehmann ikke var helt alene med sin opfattelse om, hvad der teknisk set var mest moderne. Debatten fortsatte nu mellem Skram og civilingeniøren C.J. Hanssen, som tilsluttede sig det preussiske system med nedgravede ledninger.[282]

Finansministeriet ville ikke umiddelbart acceptere Generalpostdirektoratets anbefaling af Skram og Stöhrers projekt. Det blev derfor sendt til udtalelse dels hos lederen af Udenrigsministeriets Departement for Handels- og Konsulatssager, Gotfred Garlieb,[283] dels hos chefen for Ingeniørkorpset, Oberst Schlegel. Garlieb var positiv og gav i sit svar en oversigt over, hvad der fandtes af telegraflinier i Europa. Specielt mente han, at der var grund til at interessere sig for det igangværende projekt til etablering af et telegrafkabel over Kanalen mellem England og Frankrig, da erfaringerne herfra ville være nyttige for danske forhold. Schlegel var heller ikke negativ. Han fandt ideen med at føre telegraftråden gennem luften på pæle interessant. Hvis der blev indgået kontrakt med Stöhrer, mente han dog, at det ville være nødvendigt med en sagkyndig kontrol, som Ingeniørkorpset passende kunne yde, især da det i forvejen var dette, der stod for bygningen og vedligeholdelsen af de chausseer, langs hvilke telegraftråden skulle føres. Af hensyn til problemerne ved Storebælt mente han samtidig, at man bedst kunne begynde med strækningen over Sjælland.[284]

Efter denne fase kunne man have troet, at Finansministeriet ville have forsøgt at starte sagen politisk, men hele resten af 1850 forløb, uden der udadtil skete noget. Det var imidlertid sivet ud, at Danmark havde planer om at anlægge en telegraflinie, så tilbud fra udenlandske »specialister« kom i en jævn strøm, og alene sagsbehandlingen af disse var nok til at holde den finansministerielle mølle malende. Det var dog heller ikke fremmende for beslutningsprocessen, at Stöhrer aldrig fremsendte den ønskede prøve på et Storebæltskabel, hvilket fik Polyteknisk Læreanstalt til at stille sig afventende. Samtidig blev der gennem Udenrigsministeriet systematisk indhentet oplysninger fra hele Europa.[285]

Midt på året 1850 dukkede en ny teknisk sagkyndig op. Det var højskolelæreren og botanikeren C.M. Poulsen,[286] der som folketingsmand stod finansminister Sponneck nær. Formelt var Poulsens funktion i Finansministeriet at være kommitteret for slesvig-

C.M. Poulsen (1818-85) var cand. pharm., botaniker, dr.phil. 1843, højskolelærer på Rødding Højskole fra 1845 og i årene 1846-48 fabrikkontrollør i Hertugdømmerne. Han interesserede sig levende for skovbrug, for dampskibsforbindelser til England, for jernbaner i Slesvig-Holsten og var tillige medlem af Folketinget 1849-53. Igen en af tidens »eksperter«, der dukkede op på utallige områder.

ske toldsager samt Øresundstold m.v., indtil han i 1854 blev generalbefuldmægtiget for den sydslesvigske jernbane.[287]

Poulsen var ikke den eneste nye ekspert på elektromagnetiske telegrafer. Midt på året 1851 udbad Krigsministeriet sig således rejseunderstøttelse fra Finansministeriet til ingen anden end kaptajn Lehmann, der ville til udlandet nogle uger for at studere telegrafforhold. Finansministeriet var egentlig villig til at rykke ud med 300 rigsdaler, men sendte dog sagen til udtalelse i Generalpostdirektoratet, som skulle betale, og her ønskede man aldeles ikke at finansiere Lehmanns videre studier.[288] Året 1851 gik med at behandle endnu flere forslag fra udenlandske ingeniører og entreprenører. Der fremkom bl.a. et om en telegraflinie fra Hamburg over Travemünde og Lolland-Falster til København.[289]

Ved slutningen af 1851 var det dog tydeligt, at Poulsen nu var sat i gang med at arbejde på et konkret telegrafprojekt. Færgelaugene ved Storebælt fik besked om at yde ham al mulig assistance i hans undersøgelser.[290] Allerede midt i februar kunne Finansministeriet derefter forelægge Frederik 7. et udkast til lovforslag, og til kongen blev det forklaret, at man hidtil havde afholdt sig fra at stille forslag om et dansk telegrafprojekt på grund af vanskelighederne ved Storebælt. Efter etableringen af kablet over den engelske kanal var denne betænkelighed nu faldet bort. Finansministeriet fandt derfor, at øjeblikket var kommet til »i sundfartens og handelens interesse at skride til anlæggelse af en elektro-telegrafisk forbindelseslinie fra Øresund over Bælterne til Hamburg«, der betegnedes som »et foreningspunkt for det europæiske fastlands telegraflinier«.

Denne pludselige sammenkædning af telegrafsagen med handel og sundfart havde sin gode grund. Poulsen fik som kommitteret for bl.a. Øresundstolden den geniale idé, at man kunne bruge pengene i »Øresunds og Strømtoldens Administrationsfond« til at anlægge telegraflinien for, hvis man bare argumenterede for, at den ville være til nytte for skibsfarten gennem Øresund. Og det kunne jo ikke nægtes, at de udenlandske redere fik gavn af, at deres skibe, der gik ind til Helsingør for at betale told, kunne telegrafere hjem. Med den voksende udenlandske modvilje mod Øresundstolden kunne det derimod være vanskeligt at anvende pengene fra administrationsfonden til et almindeligt dansk formål.

Finansieringsmåden medførte, at linien nødvendigvis måtte starte i Helsingør og gå over København, Korsør og Nyborg til Fredericia og derfra til Rendsborg eller Hamburg. På denne måde ville også den danske stats hovedprovinser blive sat i forbindelse med hinanden. Det var klart, at når man skulle argumente-

re for denne finansiering, kunne man ikke anlægge ret mange mellemstationer og slet ikke en linie op i Jylland.[291] Tanken om eventuelt kun at føre linien til Rendsborg, hang naturligvis sammen med at der herfra allerede eksisterede telegraflinie til Hamburg.

Forslaget blev forelagt i Folketinget den 13. februar 1852, og ni dage senere var det færdigbehandlet. Ingen gik ind på de tekniske forhold eller argumenterne for linieføringen. Derimod blev der føjet en øvre beløbsgrænse på 200.000 rigsdaler ind. I første omgang indeholdt lovforslaget blot en bemyndigelse til regeringen til at anlægge linien for midler fra Øresunds og Strømtoldens Administrationsfond. Heller ikke i Landstinget var der debat af nogen betydning, og den 17. marts kunne Frederik 7. underskrive loven.[292]

Telegrafstationer skulle kun anlægges i Helsingør, København, Korsør, Nyborg, Fredericia, Flensborg og Rendsborg eller Hamburg. Der var også kun én tråd, og den skulle isoleres og nedgraves, selv om det anførtes, at systemet med luftledning på pæle var det almindeligste i Amerika og England samt på store dele af kontinentet og tillige det billigste. Desuden anførtes det, at det ved luftledninger var let senere at forøge trådantallet. Når Poulsen ubetinget anbefalede en underjordisk ledning, var det først og fremmest ud fra den synsvinkel, at en sådan ikke var så udsat for tyveri og hærværk, selv om han også anførte, at en overjordisk ledning langt lettere lod sig reparere. Den tekniske baggrund, som Poulsen påberåbte sig, stammede fra Preussen. Her var telegraflinier siden 1847 i stor målestok blevet nedgravet. Isoleringsmaterialet var guttaperka, og det var Werner Siemens, der først og fremmest havde beskrevet processens teknik. At man så netop i 1852 var i færd med at opgive de underjordiske ledninger i Preussen, er en anden sag.[293]

Spørgsmålet var nu, hvem der skulle stå for selve anlægget. Store statslige anlægsarbejder var noget relativt nyt. Vejanlæggene i de foregående årtier havde det militære Ingeniørkorps stået for, mens de følgende årtiers jernbaneanlæg blev udført af engelske entreprenører med danske ingeniørofficerer som statens kontrollanter. På denne baggrund er der ikke noget mærkeligt i den løsning, der blev valgt for den første danske telegraflinie.

Meget tyder på, at Finansministeriet var nær ved at indgå en kontrakt med et engelsk firma. Man modtog tilbud fra Fox, Henderson og Co., som senere på året fik kontrakten på anlæg af banen fra Roskilde til Korsør, og fra ingeniøren Albert Robinson, som havde stået for leverancen af dampskibet *Jylland* til Staten. For Robinsons vedkommende kom man så langt, at der var udar-

Modstående ses øverst »søtovet« eller »søtraaden«, bæltkablet med de tre ledere – eller med en senere tids betegnelse: tre korer – hver omgivet af guttapercha. De tre isolerede ledere var snoet sammen og omgivet af blødt garn. Uden på garnet var kablet armeret med ni galvaniserede jerntråde, der var snoet om kablet og gjorde det rundt. Yderst var kablet beklædt med et lag bly. Én af kobberlederne anvendtes til telegraflinien mellem København og Hamburg, mens en anden benyttedes til den specielle bælttelegraflinie. På denne linie var indkoblet i alt fem viser-apparater af den såkaldte allanske type, der ikke krævede morse-uddannelse. De fem apparater var placeret henholdsvis i Korsør, på Halskov, på Sprogø, på Knudshoved og i Nyborg, idet formålet med linien var at sikre kommunikationen under postens overførsel, ikke mindst under istransport. Den tredie kobberleder var i første omgang i reserve.

Nedenunder ses den isolerede, enkelte tråd til nedgravning. Til venstre prøvekasse fra 1852, og i midten til højre isolatorer – telegrafklokker – den første fra 1854, de øvrige fra 1856. Det våde sandbatteri er ligeledes fra 1854.

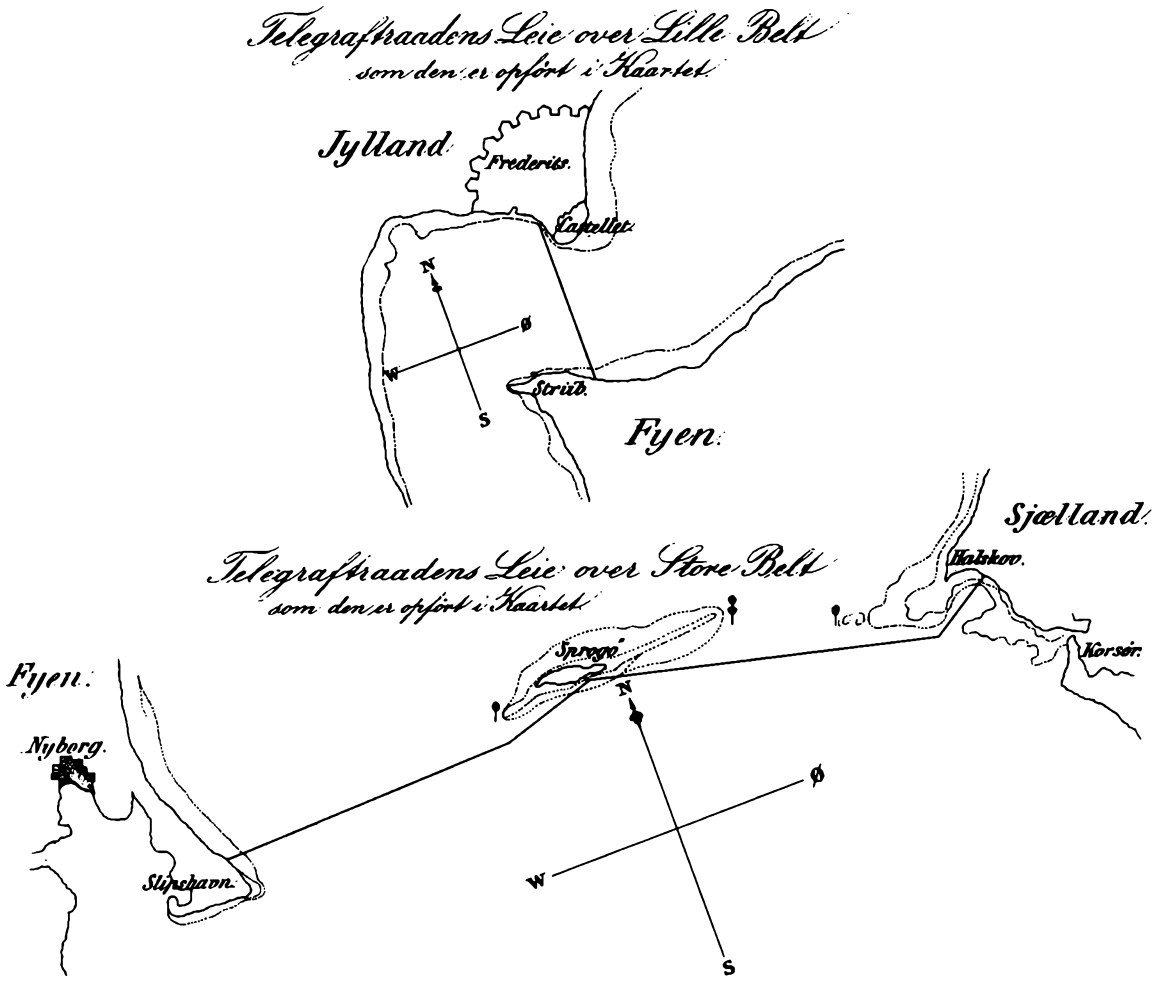
1852

bejdet et konkret kontraktudkast, som kammeradvokaten nåede at udtale sig om samme dag, som Finansministeriet indstillede til Frederik 7., at hele arbejdet overdroges Ingeniørkorpset.[294]

Fra Ingeniørkorpsets side havde man erklæret ikke at kunne afgive nogen fra de egentlige tjenestegrene, hvorimod man anbefalede Lehmann, som nok kunne erstattes som leder af det fynske vejdistrikt. Man undså sig dog ikke for samtidig at erklære, at denne vel nu måtte have det tilskud til studierejse, som Finansministeriet og Generalpostdirektoratet havde forholdt ham året før.[295] At Lehmann rent faktisk havde været af sted seks uger for egen regning, skulle de finansielle myndigheder naturligvis ikke nyde godt af. Forøvrigt var det heller ikke nogen tilfældighed, at Wilhelm Lehmanns navn nu dukkede op igen. I den periode, der var gået, siden han måtte forlade den optiske telegraf over Fyn, havde han gjort alt, hvad der stod i hans magt for at placere sig centralt i den nye telegrafsag. Forbindelsen til broderen Orla med de gode politiske kontakter var blevet udnyttet til det yderste. Under behandlingen af lovforslaget i Rigsdagen havde Wilhelm Lehmann således leveret broderen materiale til en tale for at søge udvirket, at anlægget ikke skulle forestås af udenlandske entreprenører. Tilsvarende var både Ørsted og Ingeniørkorpsets chef løbende blevet kontaktet om sagen. Til gengæld havde han på ingen måde hjulpet Poulsen, da denne havde søgt oplysninger hos ham.[296] Der er dog ingen tvivl om, at Lehmann ikke har ønsket at blive Statens tilsynsførende ingeniør ved et telegrafanlæg forestået af en udenlandsk entreprenør. Lehmann ville selv stå for anlægget og høste æren.[297]

Overdragelsen af hele arbejdet til Ingeniørkorpset gav sig udslag i en af de små episoder, som Frederik 7.s regeringstid var så rig på, fordi kongen endnu ikke havde vænnet sig til en konstitutionel monarks begrænsede råderum. Kongen saboterede simpelt hen i første omgang godkendelsen af aftalen mellem Finansministeriet og Ingeniørkorpset ved at forlange, at der skulle indledes brevveksling med Krigsministeriet om, hvorvidt der var nogen indvendinger mod, at Ingeniørkorpset påtog sig arbejdet. Hele sagen blev derfor udskudt over en uge, indtil denne formelle godkendelse var indhentet, til trods for at Krigsministeren selv var til stede i det geheimestatsrådsmøde, hvor Frederik 7. fik indstillingen om Ingeniørkorpsets overtagelse af arbejdet forelagt. I mellemtiden nåede Kongen på egen hånd at udstede et reskript om, at når telegraflinien blev anlagt, skulle linien gå via residensslottet Frederiksborg. Det måtte man senere med noget besvær overbevise ham om ikke kunne lade sig gøre ved denne lejlighed.[298]

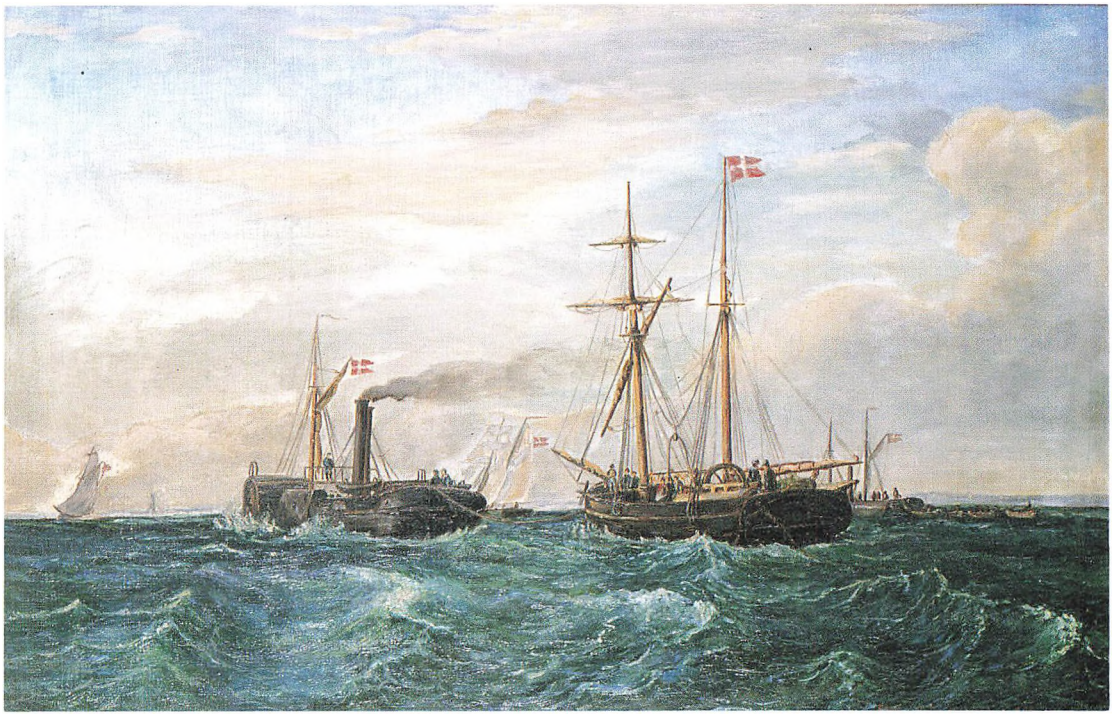
Nu gik det praktiske arbejde i gang. Lehmann blev sendt til



Kortet, der viser »Telegraftraadens Leie« over de to bælter, stammer fra en trykt rapport udgivet umiddelbart efter arbejdets færdiggørelse. En senere tid ville naturligvis have brugt betegnelsen »søkabel«.

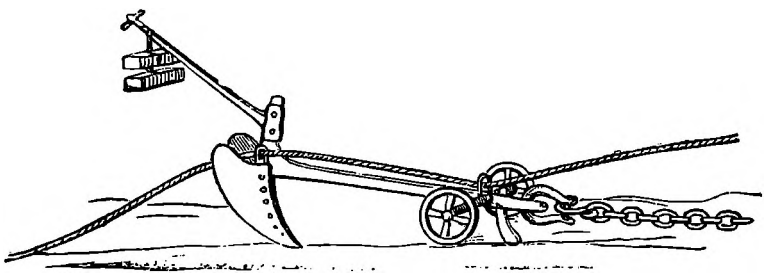
England for at foretage de nødvendige indkøb. Som et plaster på såret gik leverancen af den isolerede telegrafтråd til Albert Robinson, som havde været så nær ved at få entreprisen.[299] Når vi i dag ved, hvor mange problemer man havde med den nedlagte telegrafтråd, og at linien kun med meget god vilje kan siges at være blevet funktionsdygtig, ligger det nær for at konstatere, at Robinson med denne løsning på den ene side alligevel fik en væsentlig del af fortjenesten og på den anden side slap billigt for nogle forpligtelser.

Historien om nedlægningen af den isolerede telegrafтråd og vanskelighederne med at få den til at fungere er fortalt tit, men kan ikke helt forbigås i denne sammenhæng.[300] Der er næppe tvivl om, at den guttaperkaisolerede landledning ikke var af bedst opdrivelige kvalitet. Samtidig er der nok heller ikke megen tvivl om,



Skonnerten Mindet, *eller* Mindet 1847, *som dens egentlige navn var, ses her i rollen som kabelskib, slæbt af* Mercurius.

at en stor del af skylden for de mange isoleringsfejl på ledningen må tilskrives det danske mandskabs ukendskab til, hvordan man lodder og reisolerer en guttaperkaisoleret ledning. Den blev ført op til prøvekasser, der placeredes med fem pr. mil på landevejen og ti pr. mil i byerne,[301] men det eneste man med datidens teknologi kunne gøre, hvis der konstateredes en isoleringsfejl mellem to prøvekasser, var at grave hele ledningsstykket mellem disse op for at undersøge den. Ved gravearbejdet havde man god mulighed for at lave nye beskadigelser af trådens isolering. Det er formentlig ikke meget forkert, hvis man henfører et års forsinkelse til disse problemer.



På lavt vand kunne man ikke bare lægge kablet ubeskyttet på havbunden. Man konstruerede en undersøisk »plov«, bestående af et anker, hvis ene arm blev afhugget. På den anden blev der fastboltet to trekantede jernplader, der kom til at fungere som plovjern. På tegningen ser man, hvordan »søtraaden« førtes gennem to »øjer« for derefter at lægge sig på bunden af den nygravede rende. Det hele blev under vandet styret af en dykker, der altså fungerede som »plovmand«.

Mindet *med kabelhjul agter var også blevet brugt til at hente »jerntråd og telegraftråd«, som det hed. Skipper J.S. Rode afgik den 7. marts 1853 fra Sunderland og indklarerede den 12. april i sin hjemhavn Odense, hvorefter han samme dag fortsatte til Korsør med sin ladning. Skonnerten* Mindet *sejlede ellers i den gængse kornfart på engelske havne, hvor den normale returladning bestod af stenkul. Senere på året 1853 finder man igen* Mindet 1847 *i mere ordinær fragtsejlads.*

Der var dog ikke kun de tekniske vanskeligheder at tage hensyn til. Et væsentligt spørgsmål var, hvor linien skulle ende. Om den kun skulle gå til Rendsborg, hvor jernbanetelegrafen startede, eller den skulle føres helt til Altona eller Hamburg. Det var her ikke uden betydning, at man opfattede de holstenske jernbanetelegrafers personale som fjendtligt mod Danmark. Krigsministeriet turde således i efteråret 1852 ikke bruge linien Rendsborg-Altona til militære telegrammer og henstillede kraftigt, at Danmark hurtigst muligt erhvervede den.[302] Der var naturligvis også irritation over, at den holstenske regering havde sikret telegraflinien mellem Rendsborg og Neumünster mod at blive dansk statsejendom ved at afhænde den til det private jernbaneselskab.

Med hensyn til at føre linien helt til Hamburg måtte man gennem en række forhandlinger med byens senat. På den ene side var der allerede etableret preussisk telegrafstation i Hamburg for linien fra Berlin og linien fra Lübeck. På den anden side ønskede man i Hamburg ikke at få et betydeligt antal fremmede telegrafstationer på samme måde, som et stort antal nationer, herunder Danmark, havde egne postkontorer i byen. Det lykkedes dog endelig den 21. juni 1853 at få afsluttet en overenskomst om etable-

ring af en dansk telegrafstation.[303] Linien kunne åbnes den 2. februar 1854.[304]

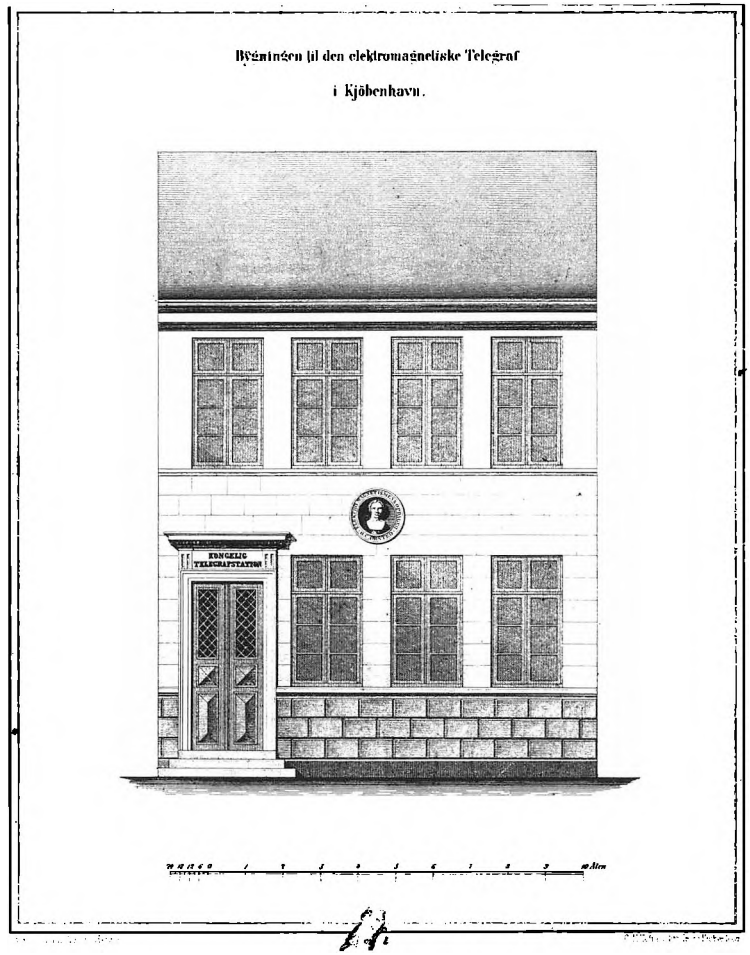
Mens landledningen havde givet store problemer, forløb udlægningen af kablet over Storebælt ret problemløst, selv om det var denne del af projektet, man på forhånd havde næret størst tvivl om gennemførligheden af. Tråden blev hentet i England af skonnerten *Mindet*, ført af skipper Rode. Udlægningen blev ledet af Lehmann sammen med chefen for vagtskibseskadren i Storebælt, kaptajnløjtnant Ipsen, og med hjælp fra krigsråd Dyrhauge, der var opsynsmand ved post- og færgetransporten i Korsør.[305] Ved udlægningen anvendtes foruden *Mindet* også dampskibene *Uffo* og *Mercurius*.

Det første forsøg blev gjort den 6. maj 1853, efter man i to dage forgæves havde ventet på passende vejr. Først efter middag blev det imidlertid så stille, at man turde gå i gang. *Uffo* slæbte *Mindet*, hvori kablet var oprullet, mens *Mercurius* trak en hel hale af bæltoverfartens isbåde, og kl. 2 var man klar ved Halsskov. Kablet blev rullet ud, lagt over en række isbåde og trukket i land på strandbredden ved et nedgravet anker. Alt gik planmæssigt, men tog temmelig lang tid på grund af kraftig brænding, og da vinden gik om i syd, hvilket ville medføre bølgegang ved Sprogø, blev projektet opgivet og kablet igen halet ombord på *Mindet*. Øvelse havde man dog fået, og dagen efter blev hele Storebæltskablet udlagt. Den 8. maj afgik *Uffo* med *Mindet* på slæb til Fredericia for at lægge Lillebæltskablet. Også her blev man i første omgang forhindret af vejret, men den 10. maj udlagdes kablet her fra Fyn til Jylland.

Ved udlægningen både i Storebælt og i Lillebælt var kablet kommet til at ligge meget nær på de valgte linier. Kabelforbruget havde derfor ikke været særlig stort, og inden *Mindet* blev slæbt til København med resten, udtog Lehmann et stykke til at bruge ved linien over Ejderkanalen ved Rendsborg. *Mindet* var til lejligheden udrustet med et stort støbejerns kabelhjul med bremse, monteret på et kraftigt træunderstel og må således betegnes som Danmarks første kabelskib.[306]

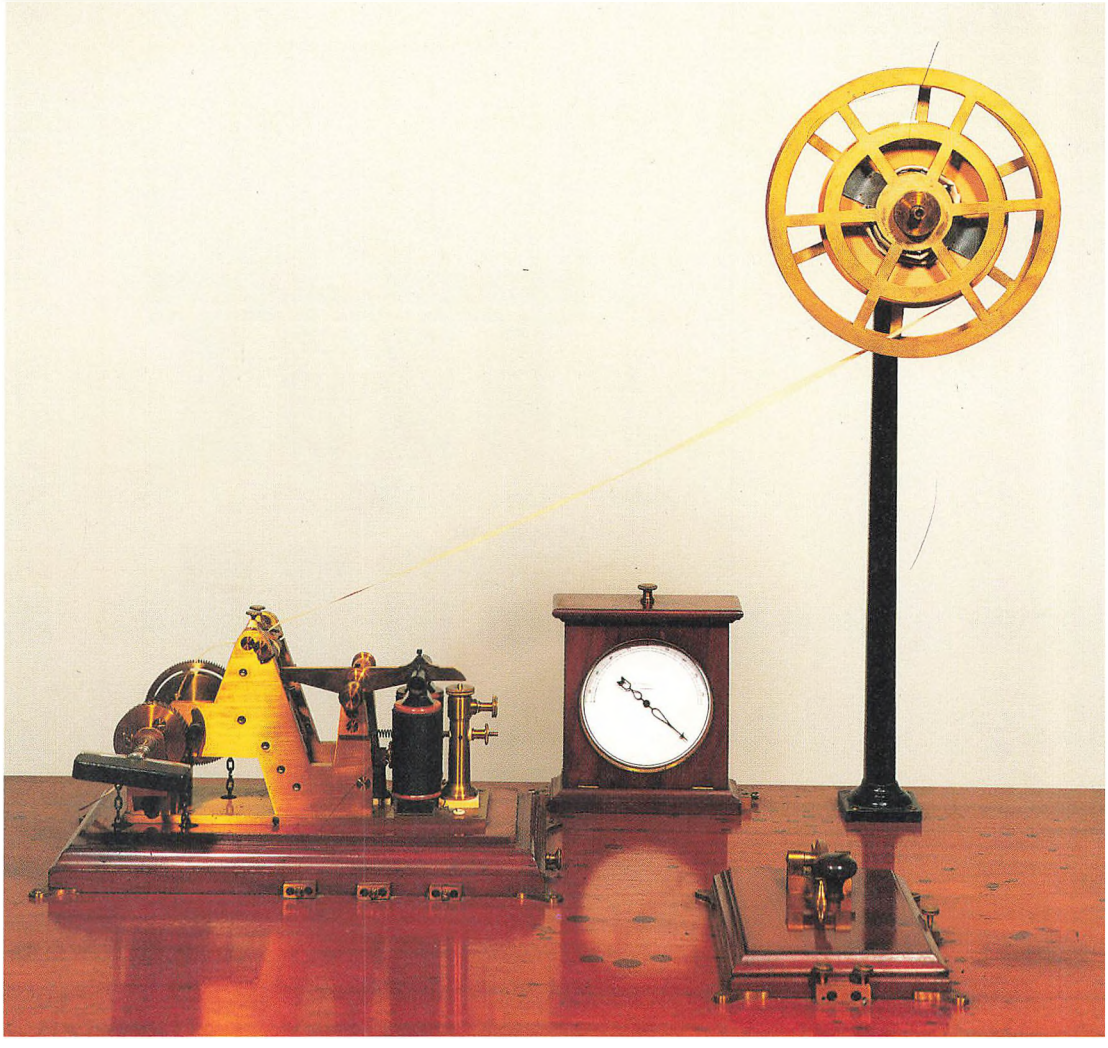
I august 1852 havde Generalpostdirektoratet indstillet, at Peter Faber blev udnævnt til telegrafdirektør. Faber havde ganske vist stillet betingelser. Hvis han skulle bestride denne post, ville han frigøres fra sine andre to embeder som inspektør ved Polyteknisk Læreanstalt og Justermester. Han ville have en gage på ikke under 2000 rigsdaler om året, og justermesterstillingen skulle foreløbig holdes åben til ham, hvis det viste sig, at han senere kunne bestride dette embede ved siden af.[307] I betragtning af, at det endte med, at de tre højstlønnede telegrafbestyrere fik en

Bygningen til den elektromagnetiske telegraf i København med en facade »forandret« til lejligheden af arkitekten C.F. Hetsch. Busten forestiller naturligvis H.C. Ørsted, »elektromagnetismens opdager«.



årsgage på hver 700 rigsdaler og de lavestlønnede telegrafister og bude en årsløn på 300 rigsdaler, var 2000 ganske anstændigt.[308] Men dengang var der ikke noget usædvanligt i en sådan lønforskel.

Finansministeriet var foreløbig kun indstillet på at konstituere Faber, men accepterede lønkravet. Opgaverne blev i første omgang ikke for tyngende. Faber kunne begynde i embedet med en studierejse bl.a. i Tyskland for at sætte sig ind i telegraferingens mysterier, mens Lehmann gik i gang med at holde forelæsninger for potentielle telegrafaspiranter.[309] Først i september 1853 kom Fabers definitive kongelige udnævnelse med den årlige løn på 2000 rigsdaler.[310] Der var for øvrigt ikke tvivl om, at telegrafsagen interesserede Frederik 7. Dagen før han udnævnte Faber, lod han udstede et reskript til Finansministeren, hvori denne blev pålagt



Telegrafbordet fra 1854, hvor strimmelen blev præget, når den passerede apparatet til højre, der blev trukket af et urværk udstyret med et lod, ophængt under bordet.

at udarbejde en forestilling om, hvordan der på bedste måde og for statskassens regning kunne anlægges elektromagnetisk telegraf fra København til Frederiksborg.[311] I første omgang var kongen blevet snydt med »Øresundslinien«, der var ført direkte fra Helsingør til hovedstaden.

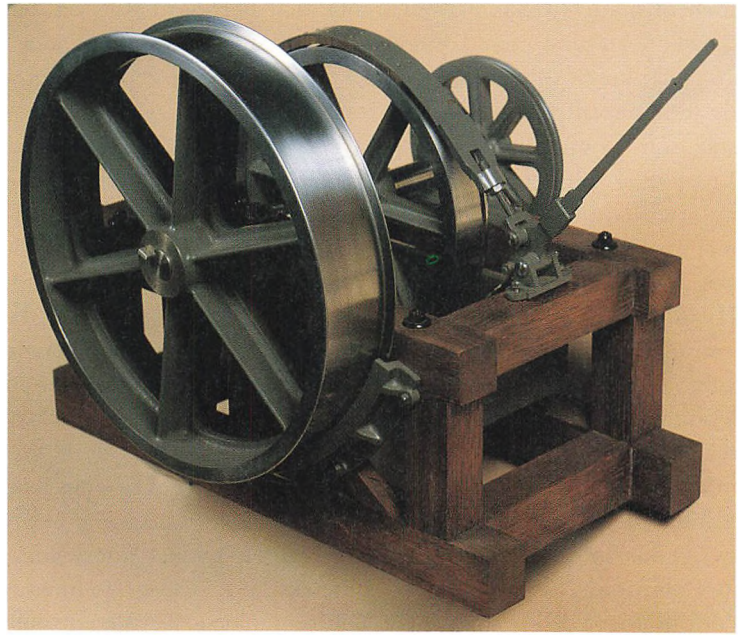
Alt mens Lehmann i 1853 kæmpede med at finde og reparere sine isoleringsfejl,[312] var Faber gået i gang med den praktiske optræning af personalet. Herunder må han være blevet klar over anlæggets teknisk set meget ringe tilstand. Som Telegrafvæsenet var organiseret, var der imidlertid ikke meget for ham at gøre. Lehmann stod for teknikken og Faber kun for driften. Det ville da

også have været politisk meget betænkeligt at kassere hele anlægget, inden det blev åbnet.

Da telegrafen den 2. februar 1854 endelig kunne tages i brug, skete det, ved at Lehmann fra København i overværelse af finansminister Sponneck og generalpostdirektør Danneskjold-Samsøe telegrafisk gav station Hamburg ordre til at bryde seglet på et brev, som han havde efterladt dér, og telegrafere teksten til København. Telegrammet lød:

> Kaptajn Lehmann til Finansministeren:
> »Fra Øresund, hvor bøgen gror,
> til Elbens gule strande,
> en spinkel kobbertråd sig snor,
> trindt gennem hav og lande.
> At den os tanker tolke kan,
> derfor en dansk vi ære.
> Det værk til hæder for vort land
> og for vor konge være«.[313]

Det var Faber, der læste digtet op, og det er vel ikke usandsynligt, at han også havde skrevet det. Begivenheden markerede i hvert fald mere end liniens åbning. Der var også tale om vagtafløsning. Selv om Lehmann uden tvivl ønskede det, blev han ikke teknisk



Model af kabelhjulet, som i sin tømmerramme kunne placeres på Mindet *– og tages bort igen til senere brug på andre fartøjer. Apparatet var udstyret med en vandkølet bremseanordning, derfor det trug, som er anbragt i bunden.*

chef, men kunne efter fuldførelsen efter de oprindelige planer vende tilbage til sit fynske vejdistrikt,[314] mens det nu var Faber, der skulle stå både for drift og videre anlæg.

Reaktionerne

Som nævnt var lovforslaget om anlæggelsen af »Øresundslinien« gået gennem Rigsdagen, stort set uden at nogen havde søgt at påvirke forslagets udformning. Mens anlægget stod på, blev det imidlertid mere og mere klart, hvilke muligheder der lå i telegrafen, og derfor ville man pludselig i mange provinsbyer have en telegrafstation. Samtidig satte kritikken af det igangværende arbejde hurtigt ind.

Allerede den 3. maj 1852 omtalte Aalborg Stiftstidende, at Ingeniørkorpset ifølge »Fædrelandet« nu skulle overtage telegrafanlægget, og bladets reaktion herpå var følgende:

»Vi håbe det ikke er så, thi landet vil da atter blive en usikker og langsom prøveklud for teoretikere uden praktisk kendskab til sagen, imens man fra England, hvor man forstår anlægget, har, og det efter foranledning af regeringen selv, gjort et særdeles billigt tilbud om udførelsen, hvor denne endog (er) betrygget ved en garanti, som vore militære ingeniører ikke kunne stille«.[315]

Det kan måske synes ret ligegyldigt, hvad en tilfældig provinsavis mente om sagen. Men det var begyndelsen til en kampagne, som kom til at løbe i flere år. Baggrunden var et samarbejde mellem bladets redaktør, venstremanden Bernhard Rée, og den danske forretningsmand Ragner Westenholtz fra London, som i 1853 var vendt tilbage til Danmark, hvor han bl.a. repræsenterede jernbaneentreprenøren sir Morton Peto, samt Albert Robinson, som jo gik glip af entreprisen. I debatten slog Rée på, at Lehmanns udførelse af anlægget både var dyr og dårlig. Rée anførte derimod ikke, at anlægget i stedet burde have været udført med tråd på pæle. Robinsons tilbud byggede jo på den danske regerings projekt, og det var med underjordisk telegraftråd. Hvad der derimod gav Rée en betydelig slagkraft i det jyske område, var hans gentagne henvisning til, at hvis man havde valgt en billigere løsning, kunne pengene også have strakt til en ledning op i Jylland. At det ville have været svært at forklare brugen af pengene fra den specielle Øresundsfond til dette formål, er en anden sag, men undervejs med anlægget så man ikke så nøje på, hvor pengene faktisk kom fra. Rée's kampagne blev i øvrigt ikke ført med samme styrke hele tiden, hvilket kan skyldes, at Robinsons (og Westenholtz') interesse i at bekrige Lehmann faldt kraftigt i den periode, hvor Robinson fik og effektuerede hele

Gentagne gange måtte der advares, således også i august 1863. »Den, som forsætlig beskadiger den elektriske Telegraph, f.Ex. sønderslaaer de paa Telegraphstængerne anbragte Porcellainsklokker, vil ifølge Lovgivningen blive straffet med simpelt Fængsel indtil 3 Maaneder eller Fængsel paa Vand og Brød indtil 6 Gange 5 Dage, eller under formildende Omstændigheder med Bøder fra 50 Rd. til 500 Rd.

Telegraphvæsenet udlover en Belønning af 20 Rd. til den, der kan give saadanne Oplysninger om Gjerningsmanden til de her omhandlede Beskadigelser, som kunne lede til hans Opdagelse og Afstraffelse«. – Man kan bemærke et skred i sprogbrugen. Man talte efterhånden om den »elektriske telegraf«, ikke mere den »elektromagnetiske«, som ellers havde været den gængse benævnelse.

Advarsel.

Den, som forsætlig beskadiger den elektriske Telegraph, f. Ex. sønderslaaer de paa Telegraphstængerne anbragte Porcellainsklokker, vil ifølge Lovgivningen blive straffet med simpelt Fængsel indtil 3 Maaneder eller Fængsel paa Vand og Brod indtil 6 Gange 5 Dage, eller under formildende Omstændigheder med Bøder fra 50 Rd. til 500 Rd.

Telegraphvæsenet udlover en Belønning af 20 Rd. til den, der kan give saadanne Oplysninger om Gjerningsmanden til de her omhandlede Beskadigelser, som kunne lede til hans Opdagelse og Afstraffelse.

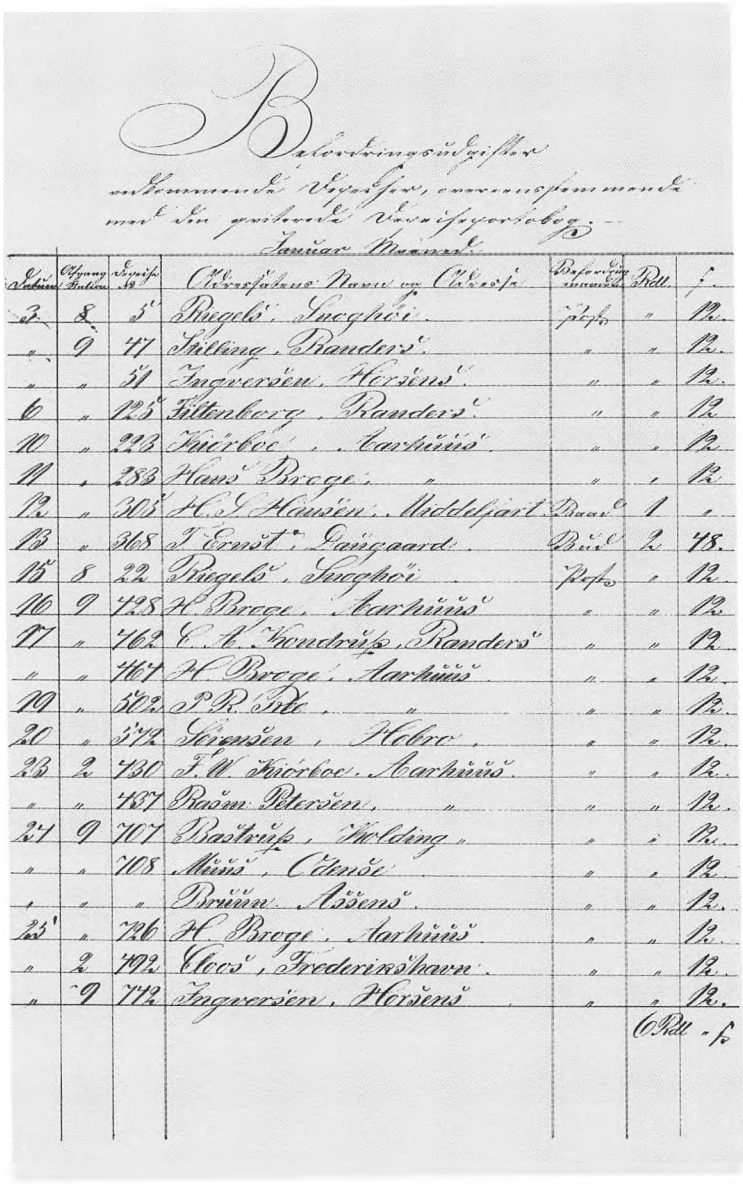
Kjøbenhavn, i August 1863.

Faber,
Telegraphdirecteur.

materialeleverancen til anlægget. I kampen mod den nordjyske avis kunne Lehmann som tidligere regne med støtte fra det nationalliberale »Fædrelandet«, mens det ligeledes nationalliberale »Dagbladet« under redaktion af C.St.A. Bille vendte sig imod ham. Dagbladet gik så vidt som til at bruge ord som »ubrugeligt« og »forfejlet« om Lehmanns telegrafanlæg.[316]

Efterhånden som året 1853 gik, måtte det da også være klart for alle, at projektet havde alvorlige tekniske vanskeligheder. Det lykkedes for øvrigt også Lehmann, hvis samarbejdsevner ikke kan have været særligt overbevisende, at blive indviklet i en heftig debat med lederne af ingeniørfirmaet English og Hanssen. Lehmann beskyldte firmaet for under arbejdet med vand- og gasanlæggene i Odense gentagne gange at have ødelagt den nedlagte telegraftråd, hvorimod firmaet forsvarede sig med, at tråden var dårligt markeret.[317]

Som et led i processen med at placere ansvaret for de mange problemer vedtog Rigsdagen i december 1853 i lyntempo en lov om straf for beskadigelse af telegrafledninger og undersøiske telegrafkabler. I Folketinget afvikledes alle tre behandlinger over to dage og i Landstinget over tre.[318] Baggrunden var bl.a. efterretninger fra Holsten om, at linien dér skulle være skåret over tre steder,[319] men planerne om en sådan lovgivning havde verseret siden anlæggets påbegyndelse. Især havde Ingeniørkorpset presset på for at få en lovbeskyttelse af kablerne.[320] I Altona havde

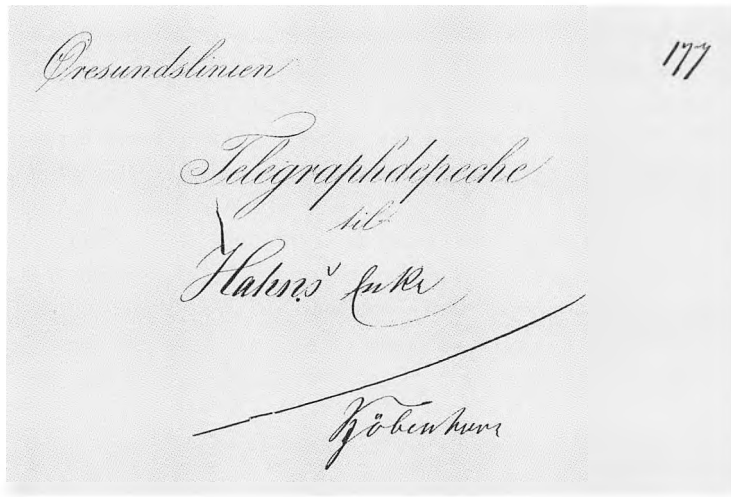


En opgørelse fra telegrafstationen i Fredericia fra januar 1855 viser noget om, hvem det var, der benyttede det nye kommunikationsmiddel. Fra Fredericia sendtes de modtagne depecher – telegrammer – med post, båd, bud eller estafette til Horsens, Aarhus, Hobro, Randers, Odense, Frederikshavn etc. Navnene fortæller alt. Det var helt overvejende handelens folk, som fik telegrammer fra deres korrespondenter. En mand som Hans Broge behøvede endna ingen nærmere adresseangivelse.

man også i december 1853 været ude for, at det skilt, der var ophængt over indgangen til telegraflokalet med det kongelige »navneciffer med krone« og indskriften »Königliche Telegraphenstation«, blev »overstænket med skarn«, hvilket Ingeniørkorpset naturligvis indberettede til rette vedkommende.[321]

I Holsten fortsatte jernbanetelegraferne med at fungere langs linierne Altona-Kiel og Neumünster-Rendsborg, og udgjorde foreløbig den eneste linie til Kiel. Den danske modvilje mod de

Telegrammet – eller med datidens betegnelse »Telegraphdepechen« – blev i København udsendt i en lille kuvert som den her gengivne. Telegrammet ligger stadig inden i og fortæller, at Hahns' Enke, der var et fremtrædende københavnsk vekselleresterfirma, den 18. februar 1857 fik telegrafisk meddelelse fra Hamburg om nogle obligationskurser i det sydlige udland.



holstenske telegrafer var tydelig, dog ønskede man ikke at fraskrive sig retten til at benytte systemet til Kiel samt i tilfælde af nedbrud på den danske linie også på strækningen Rendsborg-Altona.[322]

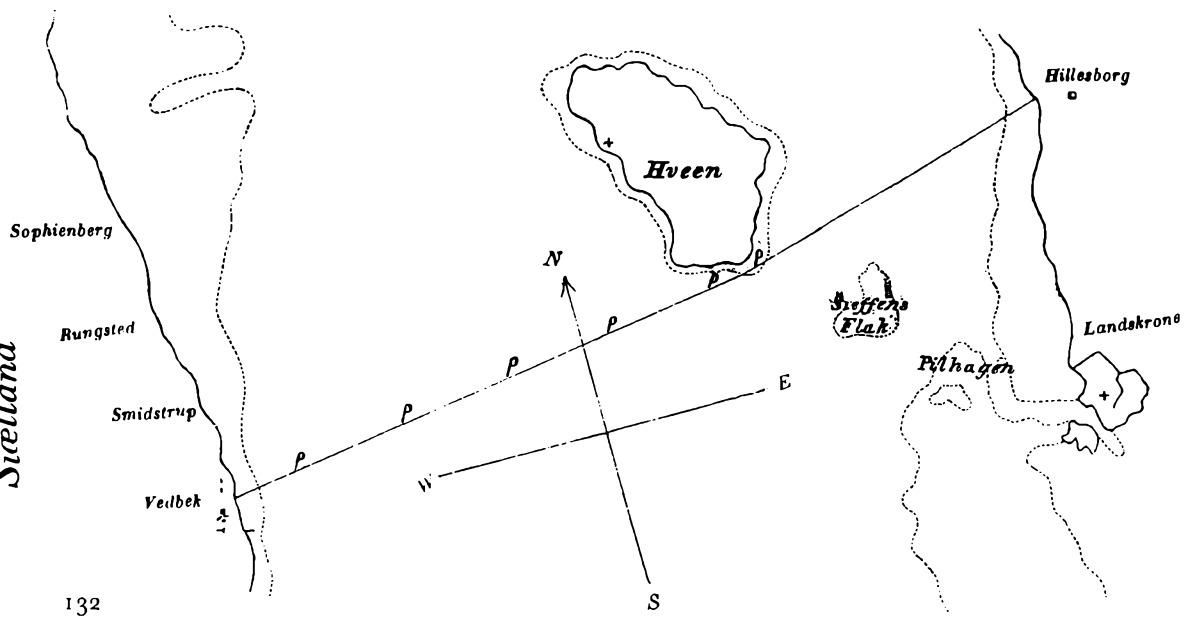
Sverigesforbindelsen

Med forlængelsen af den danske telegraflinie til Hamburg var man blevet sammenknyttet med det europæiske net. Alene dette forhold måtte gøre en tilslutning interessant for Sverige. Her og i Norge var man af forståelige grunde ikke tilbøjelige til at forsøge en systematisk nedgravning af telegraflinierne. Da man kom i gang, skred arbejdet derfor hurtigt frem. Resultatet var bl.a., at linien mellem Stockholm og Uppsala var færdig i sommeren 1853.[323]

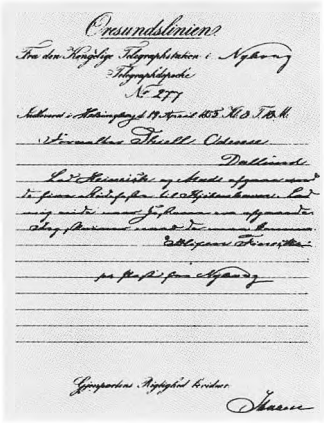
I juni 1853 tog to repræsentanter for de svenske myndigheder, Heland og Akrell, på studierejse til Danmark for at undersøge mulighederne for et Øresundskabel. På grund af de uafklarede danske forhold både med hensyn til Telegrafvæsenets organisation, og hvornår linien kunne åbnes, kunne der dog ikke træffes nogen form for overenskomst. Men Lehmann, som svenskerne traf i Hamburg, mente dog, at det stykke kabel, der var blevet tilovers efter udlægningen af de to bæltkabler, var langt nok til at kunne anvendes mellem Helsingborg og Helsingør. Det kunne svenskerne så overtage til indkøbspris. Lehmann var også villig til at påtage sig udlægningen.[324]

I midten af juli 1854 var Akrell sammen med A.U. Fahnenhjelm igen i Danmark for at indgå en aftale med den danske stat. Fra svensk side fik man hurtigt den opfattelse, at finansminister Sponneck ikke så nogen grund til at forhaste sig, idet han anså forbindelsen over Sundet for at være næsten udelukkende i svensk (og norsk) interesse, hvorfor Sverige-Norge passende kunne betale mest muligt. For at forsøge at bringe situationen ud af dødvandet anmodede Akrell derfor om at få tilladelse til at etablere en midlertidig svensk forbindelse til Helsingør. Fra dansk side synes man at have opfattet dette som bluff og gav tilladelsen, men Akrell bestilte straks en guttaperkaisoleret tråd i Berlin, samtidig med at han via Frederik 7. forsøgte at påvirke den danske regering.

Resultatet var, at man efter to måneders forhandlinger i midten af september kunne træffe en foreløbig overenskomst. Anlægs- og driftsomkostningerne for kablet skulle deles ligeligt mellem Danmark og Sverige, i lighed med de kommende indtægter. Overgangen mellem de to systemer skulle ske ved, at der i Helsingborg etableredes en dansk telegrafstation ved siden af den svenske. Overenskomsten indeholdt desuden den betingelse, at hvis Sverige anlagde et andet kabel mod syd, f.eks. til Tyskland, skulle den danske stat have refunderet hele sin investering i Øresundskablet, men uden at det deraf nødvendigvis fulgte, at svenskerne derefter fik hele nettooverskuddet. Det eneste, der blev garanteret, var, at der så skulle forhandles en ny konvention. Selv om den svenske regering knurrede over disse betingelser, blev overenskomsten undertegnet den 23. november 1854. Kablet,



Kort over linieføringen i Øresund. Det stammer fra marineministerens »Notice to Mariners« fra november 1854 om den nye »Submarine Electric Telegraph in the Sound«. Det var først og fremmest en advarsel mod at ankre op på bestemte, afmærkede positioner. Man havde på det tidspunkt dårlige erfaringer fra Storebælt – se side 134.


Øresundslinien

Fra den Kongelige Telegraphstation i Nyborg

Telegraphdepeche

No 277

Indleveret i Helsingborg d. 19 April 1855 H. 8 T. 8 M.

Forvalter Thiell Odense

Dallund

Lad Heinrich og Mads afgaae med de fire Rideheste til Kjøbenhavn. Lad mig vide naar Hestene ere afgaaede. Jeg skriver naar de maa komme. Blixen Finecke.

Blixen Finecke

Gjenparten Rigtighed bevidner

En anden gruppe brugere repræsenteres af dette telegram fra den 19. april 1855. Det var indleveret i Helsingborg og skulle til forvalter Thiell på Dallund ved Odense. Den fynske hovedstad havde ingen telegrafstation, så det blev sendt som brev fra Nyborg. Teksten forklarer situationen: »Lad Heinrich og Mads afgaae med de fire Rideheste til Kjøbenhavn. Lad mig vide naar Hestene ere afgaaede. Jeg skriver naar de maa komme. Blixen Finecke«. Baronen kunne altså med fordel anvende det nye kommunikationsmiddel, når han ville have bragt sine rideheste til hovedstaden.

som forbandt de to lande, var dog allerede blevet udlagt den 5. november, og linien åbnedes for trafik den 1. januar 1855. Indtil da sejledes de svenske telegrammer over til Helsingør. Også efter kablets åbning måtte man dog fra svensk side være beredt på langsommelig telegrambefordring på grund af de første års mange problemer med den nedgravede telegraftråd gennem Danmark.[325]

Som kabelskib ved udlægningen blev anvendt skonnerten *Christopher Hage*, og det var ikke den af svenskerne bestilte guttaperkatråd, der blev anvendt, men et rigtigt søkabel bestilt af Faber hos Kuper og Co. i England.[326] Ved udlægningen blev foruden *Christopher Hage* anvendt dampskibene *Uffo* og *Ægir*. Til forundersøgelserne inden udlægningen af Øresundskablet havde Lehmann været kaldt over fra Odense, men det blev også hans sidste praktiske opgave for det danske telegrafvæsen. Lehmann var dog ikke ene om opgaven, idet den blev udført af en tremandskommission bestående af ham, Faber og lederen af vagteskadren i Sundet.

Man undgik ved udlægningen den direkte linie mellem Helsingør og Helsingborg på grund af den ringe vanddybde og de mange opankrende skibe. I stedet førtes kablet over sydenden af øen Hven fra Vedbæk på den danske kyst til Hillesborg på den svenske.[327]

På dansk side blev der etableret en telegrafledning fra Helsingør til Vedbæk. Denne kunne synes uden væsentlig interesse i vores sammenhæng, men dette korte stykke betød afskeden med den Lehmannske epoke i dansk telegrafanlæg. Faber lod nemlig linien etablere med tråd på pæle. Herefter blev der i adskillige årtier ikke gravet telegraflinier ned, når der ses bort fra nødvendig kabelføring i byområder.

Overjordiske linier

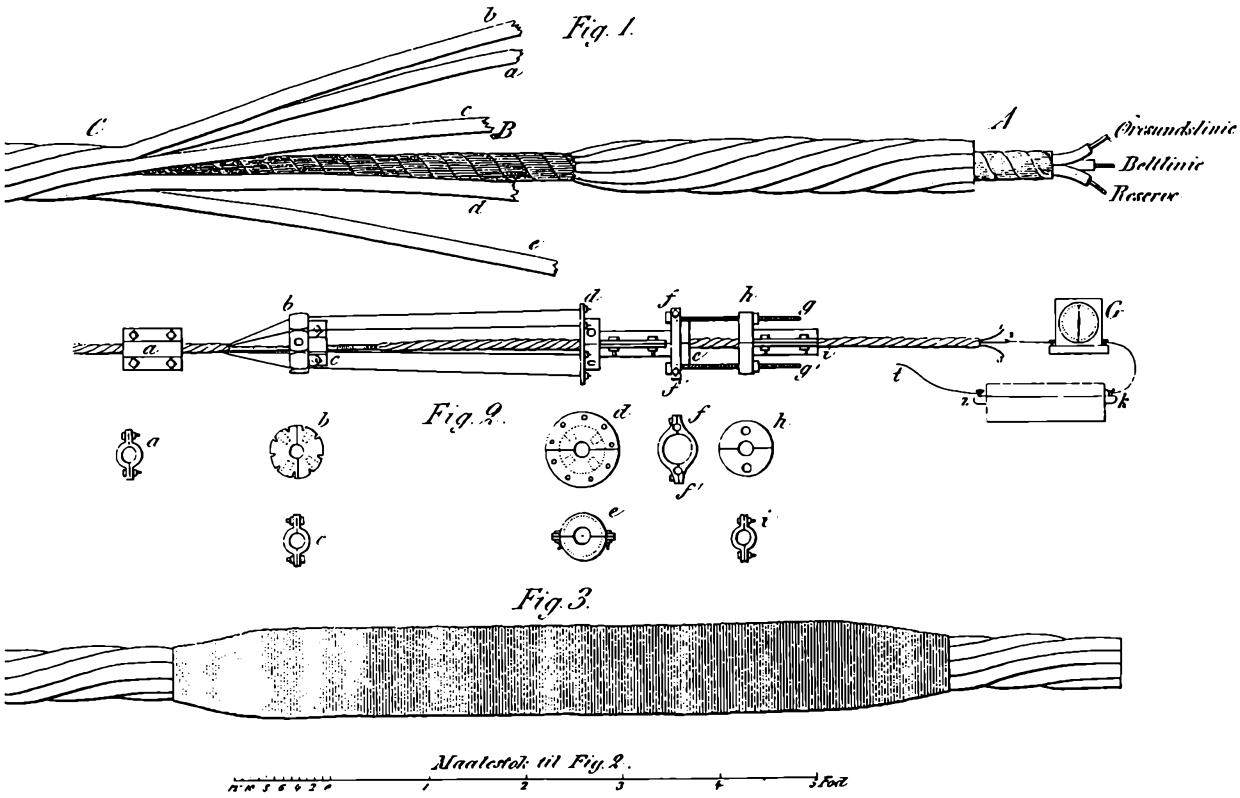
Det, Faber havde været mest nervøs for i de første måneder af 1854, var en afbrydelse på Storebælt. De mange problemer med den nedgravede landtråd havde hans organisation efterhånden vist sig i stand til at håndtere. Under dårlige forhold kunne man være nødt til at omtelegrafere fra station til station. Man kunne også sende telegrammer med kurerpost mellem to stationer, når linien mellem dem var ubrugelig. Dette gav ikke tilfredsstillende forbindelse mellem Helsingør og København i den ene ende og Hamburg i den anden, men dog noget, der lignede telegrafi – om end med alt for lange ekspeditionstider. En afbrydelse af Storebæltskablet i en længere periode ville derimod være en katastrofe.

Problemet var indtruffet første gang allerede to uger efter liniens åbning nemlig den 15. februar 1854, da en brig var ankret op tæt ved og drev med vinden slæbende kablet efter sig over havbunden. Kablet blev naturligvis sprængt. Lehmann og Dyrhauge gik ud med *Mercurius*, og det lykkedes at opfiske de to kabelender. Et reservekabel kom fra København i en pram, men først den 27. marts kunne arbejdet med udbedringen begynde. Resultatet var, at der ikke før den 2. april igen var forbindelse over Storebælt.[328]

Faber anmodede derfor via Generalpostdirektoratet Finansministeriet om at skaffe penge til et nyt separat Storebæltskabel, så man ved brud på det ene kunne anvende det andet. I Finansministeriet afviste man imidlertid i juli at skaffe de ønskede 50.000 rigsdaler, idet der højst kunne hentes 15.000 rigsdaler i Øresunds- og Strømtoldvæsenets Administrationsfond. Samtidig blev Generalpostdirektoratet og Faber henvist til om muligt at presse en kapitaludbetaling ud af svenskerne i forbindelse med det svenske telegrafvæsens tilslutning til det europæiske net via Danmark.[329] Dette blev der dog ikke noget ud af, så de følgende år frem til etableringen af endnu et Storebæltskabel i 1860 levede Telegrafvæsenet og Faber livet farligt.

Faber startede med at spille meget forsigtigt ud, da han den 19. juli 1854 henvendte sig til Generalpostdirektoratet for at få de underjordiske ledninger erstattet med overjordiske. Sandheden, at Finansministeriet havde spildt hovedparten af de over 200.000 rigsdaler ved at forlange en ubrugelig teknologi, ville formentligt være ilde hørt. Han henviste derfor både til »den vundne erfaring med den nuværende linies beskaffenhed og afbenyttelse« og til »den snart fuldendte svenske telegraflinie«. Begge disse forhold ville »upåtvivlelig« kræve en forøgelse af landledningstråden. Idet Faber derfor anbefalede, at man snarest traf beslutning om yderligere én eller to telegraftråde mellem Helsingør og Hamburg, var han dog nødt til straks at udtale sig for et overjordisk anlæg »og det ikke fordi jeg i det hele taget undervurderer fordelene ved underjordiske anlæg, men fordi det førstnævnte er betydeligt billigere, når der straks kun er tale om én eller to tråde, fordi de bedre tillader en successiv forøgelse af trådene, og fordi de passer godt til vore telegrafapparater, medens de underjordiske lægger dem væsentlige hindringer i vejen«.[330] Den sidste del af argumentationen var mere end søgt, men noget skulle Faber jo finde på for at få sit forslag igennem, uden at Finansministeriet stod i fare for at tabe ansigt.

I Generalpostdirektionen var man godt klar over det kontroversielle i Fabers udsagn. Mens man normalt blot gjorde telegrafdirektørens udsagn til sine egne, blev det her, da man skriftligt



I 1854 kunne teknisk interesserede læse en rapport om splejsning af »telegraphsøtraaden«, der jo ved et uheld meget hurtigt var blevet afbrudt. Heraf fremgår også anvendelsen af de tre tråde til henholdsvis langdistancebrug, lokal anvendelse og reserve.

videregragte sagen til Finansministeriet, anført, at det var telegrafdirektøren eller »han«, der mente dette. I Finansministeriet må sandheden om den underjordiske telegrafledning kvalitet imidlertid være sivet ind, for man rejste ikke nogen tvivl om, at kommende anlæg skulle udføres på den foreslåede måde.[331]

Faber havde imidlertid yderligere et problem. Finansministeren havde mundtligt overfor ham givet udtryk for, at sådanne større anlæg, der på længere strækninger berørte landevejene, burde udføres af Ingeniørkorpset. Han var derfor nødt til at anmode om, at Ingeniørkorpset blev pålagt at udarbejde projektet. I modsat fald ønskede han tilladelse til at ansætte en erfaren preussisk telegrafingeniør.[332] På dette punkt var Faber heldig. Finansministeriet opfordrede ganske vist ved skrivelse af 30. juli 1854 Ingeniørkorpset til at overtage opgaven, men dette svarede

allerede den 12. august, at man her havde så mange arbejder under udførelse eller projektering, at det ikke så sig i stand til at klare mere.[333] Det er svært at se, at Lehmann nu ikke kunne undværes ved sit fynske vejdistrikt, hvor man ellers havde måttet savne ham i adskillige år, men sagen er formentlig den, at Lehmann havde fået tilbuddet, men betakket sig. En så stor tort, som at skulle til at anlægge en overjordisk linie til aflastning for den underjordiske, som han i de følgende år stadig forsvarede, har han ikke villet lide.[334]

Resultatet blev således, at Telegrafvæsenet selv kom til at stå for de kommende anlæg. Det første års tid skete der dog ikke noget, da Finansministeriet ikke ville sætte konkrete forberedelser i gang uden bevilling fra lovgivningsmagten, og inden man nåede dertil, var det blevet klart, at det ville være fremmende for den politiske velvilje for projektet, hvis man ikke bare lagde yderligere to linier fra Helsingør over København-Fredericia til Hamburg, men også to linier fra Fredericia nordpå langs den jyske østkyst til Ålborg-Frederikshavn.[335]

Forslaget blev først fremsat i Rigsrådet i marts 1856, selv om det ikke havde skortet på opfordringer. Selv »Fædrelandet« havde mistet tålmodigheden med det eksisterende telegrafanlæg.[336] Bladets redaktør, Carl Ploug, var også blandt underskriverne, da Regnar Westenholtz i marts 1855 sammen med 55 andre folketingsmænd stillede spørgsmålet: »Agter Finansministeren ikke i det tilstundende finansår at træffe de fornødne foranstaltninger til fuldstændiggørelse og udvidelse af den danske statstelegraf«. Som svar fik de, at de økonomiske muligheder ikke var til stede, men at regeringen ønskede at anlægge en supplerende overjordisk linie mellem Helsingør og Hamburg, samt en supplerende jysk linie fra Fredericia til Frederikshavn, også selv om driftsindtægterne ved en jysk linie ikke forventedes at kunne dække driftsudgifterne. Dette sidste medførte en længere debat, hvor regeringen blev belært om, at noget sådant ikke var en nødvendig forudsætning for anlæg af en telegraflinie, da også egnsudviklingssynspunkter burde inddrages.[337] I Rigsdagens ekstraordinære samling i efteråret 1855 blev der stillet et tilsvarende spørgsmål, men det var altså først i marts 1856, at regeringen mødte op i Rigsrådet med et forslag.[338]

I mellemtiden havde Faber i 1855 anlagt endnu en kort overjordisk linie. Mellem Kolding og Haderslev havde han simpelt hen ladet to trekvart mil underjordisk linie erstatte af én overjordisk. Et anlæg af en ny landevejsstrækning havde gjort det umuligt at holde det nedgravede kabel i funktion.[339]

Lovforslaget var meget kortfattet og dets eneste paragraf be-

Regnar Westenholz (1815-66) var grosserer, i årene 1845-48 virksom i Hamburg, derefter i London i samarbejde med broderen Anders Westenholz. Brødrene drev først og fremmest kornhandel, men kunne også optræde som kontaktpersoner i andre sammenhænge. Regnar Westenholz var fra december 1859 til februar 1860 finansminister, og det faldt sammen med tidspunktet for åbningen af telegraflinien til England – se side 150.

stod stort set kun i en bemyndigelse til regeringen til at anvende 320.000 rigsdaler over den følgende toårsperiode til de året før nævnte linier, herunder oprettelse af i alt 14 nye telegrafstationer. Af forslagets motiver fremgik det, at man forestillede sig anlagt dobbelte linier, så man sammen med den underjordiske havde tre telegraftråde mellem København og Hamburg og to tråde nordpå i Jylland. Når der ikke kunne være tale om et yderligere antal tråde på dette tidspunkt, hang det sammen med den simple kendsgerning, at man ville klare sig med det eksisterende Storebæltskabel, og her var der netop tre ledere. Én af disse havde hidtil været reserveret til brug for Postvæsenets kommunikation om bælttransporten, men ved at inddrage denne tråd til almindelige telegrafformål, kunne man komme op på tre øst-vestgående forbindelser via det eksisterende kabel.

Inden forslaget nåede gennem Rigsrådet, havde det fået yderligere to paragraffer, som viste, at nu var en telegrafstation et af de goder, som enhver købstad ønskede sig formidlet af egnens valgte repræsentant. Paragraf 2 bestemte, at byer, der lå på telegraflinien, men hvor Staten ikke umiddelbart oprettede stationer, kunne kræve en sådan, hvis man stillede sikkerhed for stationens eventuelle driftsunderskud i 10 år samt for 4% forrentning af investeringen ved oprettelsen. Paragraf 3 bestemte, at de købstæder, der lå uden for statstelegrafnettet, frit kunne oprette linier for egen regning, men at Statstelegrafen skulle lade den private linie indmunde i en passende statstelegrafstation og betjene den. Under behandlingen havde der da også været luftet mange projekter, som skulle bringe telegraf til hjemegnen. F.eks. ønskedes en vestjysk linie svarende til den af regeringen foreslåede østjyske.

Under forslagets udvalgsbehandling var flertallet barokt nok kommet frem til, at Telegrafvæsenet burde overlades til privat entreprise, men at der skulle være tale om et monopol, hvor den, der havde monopolet, var forpligtet til at betjene alle købstæder. Da det under behandlingen blev klart, at det ansås for usandsynligt, at nogen ville acceptere at overtage det på sådanne betingelser, frafaldtes privatiseringsforslaget. For at sikre nettets udbredelse var man derefter ved at gå i den modsatte grøft ved at forsøge at pånøde regeringen 500.000 rigsdaler i stedet for det af regeringen foreslåede beløb på 320.000. Resultatet blev dog det oprindeligt foreslåede.[340]

Selv om der ikke var tale om udlægning af et nyt Storebæltskabel, sætter beløbet på de 320.000 rigsdaler udgiften til »Øresundslinien« i relief. Ved dens anlæg havde man fået en enkelt underjordisk linie fra Helsingør til Hamburg for 224.000 rigsdaler. Nu regnede man med at kunne få yderligere en dobbelt linie

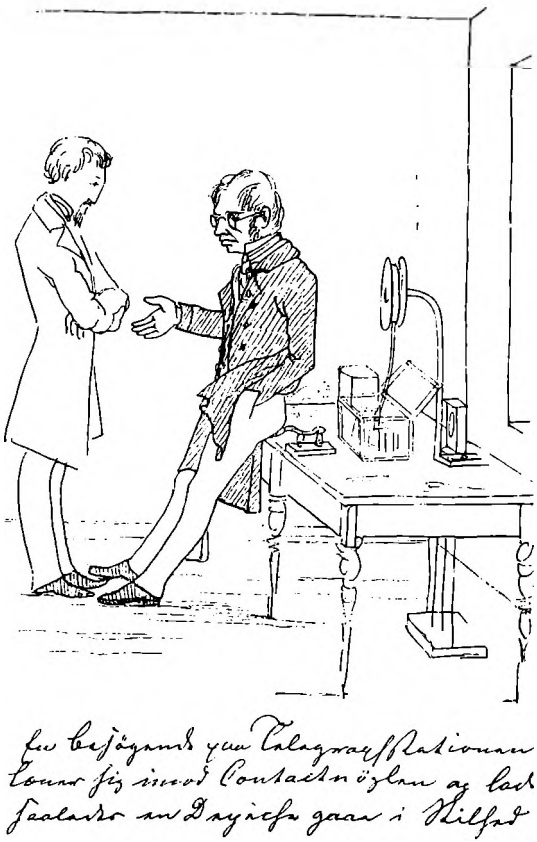
på strækningen samt en dobbelt linie fra Fredericia til Ålborg og enkelt derfra til Frederikshavn for mindre end 100.000 rigsdaler mere. Anlægstempoet var også nu et helt andet. Stationerne på linien fra Fredericia til Ålborg åbnedes den 1. januar 1857. Hjørring og Frederikshavn samt de nye stationer Haderslev og Åbenrå på den sydgående linie kom til den 18. januar. Samme dag åbnedes også statstelegrafstation i Kiel på en sidelinie fra Neumünster. Herefter behøvede man i Kiel ikke længere at benytte jernbanetelegrafen. Allerede inden årsskiftet havde man den 4. december fået telegrafstation i Odense – hidtil var linien bare gået gennem byen. Samme dato åbnedes også en station for enden af en sidelinie til Frederiksborg. Frederik 7. fik sit længe nærede ønske opfyldt.[341]

Det første Englandskabel

Ved at føre den første danske telegraflinie igennem til Hamburg, var Danmark blevet knyttet til det store europæiske net. Som nævnt ved kortet side 113 strakte dette sig allerede før den danske linies anlæg østpå til Königsberg (i Østpreussen), Warszawa og Lemberg (Lwów i Polen), sydpå til Beograd og Rom samt dækkede Vesteuropa, hvor hele Holland, Belgien, Frankrig og England var omfattet. Etableringen af den danske Sverigesforbindelse i 1855 betød derfor ikke bare, at det blev muligt at telegrafere mellem de to lande. Den var samtidig Sveriges og Norges tilgang til hele Europa.

Selv om der således fra begyndelsen var telegrafisk kontakt med England, dukkede de første planer om en direkte kabelforbindelse mellem Danmark og England op allerede i efteråret 1854. Inden vi ser nøjere på dette projekt, som først var helt gennemført ved årsskiftet 1859/60, er det imidlertid nødvendigt at strejfe et andet, som ikke blev gennemført, men som gentagne gange blev inddraget i de danske overvejelser om landets kabelforbindelser med udlandet.

Dette projekt – Shaffner-projektet – skal ses i et globalt perspektiv. Vi vender derfor tilbage til etableringen af det første fungerende Kanalkabel i 1851. Det blev lagt af The Sub-Marine Telegraph Company, hvis hovedmænd da var John Watkins Brett, jernbaneingeniøren T.R. Crompton, pengemanden Sir James Carmichael og John Pender, der senere fik tilnavnet kabelkongen. Etableringen af et fungerende Kanalkabel medførte nærmest en søkabelepidemi. Der blev lagt kabel mellem England og Irland i 1853 og samme år to fra England til henholdsvis Holland



Fritz Jürgensen opholdt sig i 1859 hos sin svoger i Hadersley og tegnede til glæde for familiens børn og andre barnlige sjæle dette lidt ildelugtende forløb. »En Besøgende paa Telegraphstationen læner sig imod Contactnøglen og lader saaledes en Depeche gaae i Stilhed«. Og den fantasifulde forsættelse: »Depechen ankommer paa en fjern Station«. Der er dog en pointe mere. Svogeren var faktisk ansat på telegrafstationen i Hadersley, og Fritz Jürgensen har dermed – omend kun let skitseret -givet eftertiden et storartet indtryk af interieuret på de tidlige telegrafstationer, hvor apparaturet ikke fyldte mere, end at det kunne stå på et bord.

og Belgien, ligesom der blev lagt kabler i Middelhavet.[342] De to helt store projekter, som både ville være prestigefulde og vanskelige, var imidlertid etableringen af en forbindelse mellem England og Indien og en mellem Europa og USA. Den sidstnævnte til USA var kommercielt klart den vigtigste, men den var også langt den vanskeligste at gennemføre, fordi den krævede et udelt søkabel af hidtil uset længde. Problemerne blev da også først definitivt løst i 1865.

Det lykkedes ganske vist efter mange genvordigheder den 5. august 1858 at etablere forbindelsen over Atlanten, men allerede den 20. oktober måtte man – efter at signalerne over en periode var blevet mere og mere utydelige – opgive at benytte det.

Det kan synes mærkeligt, at planerne om at skabe en telegrafforbindelse til Amerika skulle have betydning for mulighederne for oprettelse af en direkte kabelforbindelse mellem Danmark og England. Ikke desto mindre var det tilfældet. Årsagen var, at en amerikansk sagfører fra Kentucky ved navn Tallifero Preston Shaffner, der i øvrigt foretrak at lade sig titulere oberst, var blevet

grebet af interesse for telegrafens muligheder. Fra 1847 havde han udelukkende beskæftiget sig med telegrafspørgsmål, og han fik det helt korrekte indfald, at et Atlanterhavskabel, der blev ført fra Canada over Grønland, Island og Færøerne til Europa, ville bestå af kortere stykker og derfor teknologisk var et mindre problem end et kabel fra New Foundland til Irland.[343]

Grønland, Island og Færøerne var dele af det danske monarki, og det var derfor i København, Shaffner søgte og den 16. august 1854 fik koncession på et sådant kabel »forsåvidt det danske monarkis territorium angår« og naturligvis på egen regning og risiko. Betingelsen var, at kablet, når det nåede til Færøerne, skulle gå over Norge og Sverige til København. Man var dog nok allerede fra begyndelsen fra dansk side klar over det urealistiske i dette krav, selv om man lovede at gøre alt for at sikre viderebefordringen af telegrammerne. Alle måtte være klar over, at en meget stor del af trafikken mellem USA og Europa ville være til eller fra England. Det indgik derfor i koncessionen, at Shaffner kunne vente tilladelse til senere at ændre liniens retning eller lade den forgrene sig, så København ikke blev det eneste endepunkt. Det ville dog være en forudsætning for en sådan tilladelse, at han forhandlede sig frem til en aftale med den danske regering om de nærmere betingelser for den ændrede linieføring. Det, sagen her drejede sig om, var naturligvis Danmarks mulighed for at få transitindtægter. Hvis kablet kom til at ende i København, kunne Danmark påregne betydelige indtægter ved viderebefordring af telegrammerne.[344] Selv om det var Indenrigsministeriet som ministerium for de nordlige bilande, der udstedte koncessionen, havde sagen først været til udtalelse hos Faber.[345]

Shaffners koncession var på 100 år. Det var dog en betingelse, at anlægget var fuldført inden 10 år fra koncessionsdatoen. De 10 år var – i sammenligning med senere danske telegrafkoncessioner – en meget lang frist at give til anlægget, men det var et projekt af hidtil usete dimensioner. Shaffner blev heller ikke afkrævet nogen sikkerhedsstillelse. Han skulle dog inden tre år godtgøre, at han havde anvendt mindst 100.000 rigsdaler på projektet eller deponere differencen. Ellers faldt koncessionen også bort. Hvis han ikke fik fuldført projektet inden de 10 år, gik et sådant deponeret beløb også tabt ved koncessionens bortfald.[346]

Vi kan nu vende tilbage til spørgsmålet om et direkte kabel mellem England og Danmark, der som nævnt blev rejst i efteråret 1854. Fra dansk side ville det naturligvis være politisk ønskværdigt at få en direkte Englandsforbindelse. Samtidig kunne man formode, at en sådan siden ville medføre lavere telegraftakster. På dette tidspunkt kunne imidlertid hverken den danske telegraftra-

Tallifero Preston Shaffner (1818-81) var en lidt eventyrlig skikkelse, som åbenbart var glad for sin obersttitel, der stammede fra en milits i Kentucky. Det er næppe tilfældigt, at man på Det kongelige Bibliotek i København kan finde et samtidigt, signeret fotografi. Han har med garanti selv delt ud af dem.

fik på England eller denne trafik kombineret med trafikken mellem England på den ene side og Norge og Sverige på den anden side forrente et direkte kabel, som kun ville være rentabelt, hvis det overtog en del af telegraftrafikken mellem England og den nordlige del af Centraleuropa. Det ville nemlig give transitindtægter på samme måde, som den eksisterende telegrafforbindelse mellem Danmark og England skabte transitindtægter i Tyskland, Holland, Belgien og evt. Frankrig, alt efter hvilken vej telegrammerne gik.

Der var dog på intet tidspunkt tale om at lægge et dansk-engelsk kabel for danske offentlige midler. Hvis et sådant projekt

skulle gennemføres, måtte det blive ved privat finansiering. Problemet var blot, at man ikke kunne være sikker på, at de, der søgte om koncession til et sådant anlæg, ville være i stand til at finansiere det. Det var heller ikke sikkert, at en ansøger overhovedet havde til hensigt at lægge et kabel, når han havde fået koncession og dermed eneret for en periode. For et selskab, der havde kabelforbindelser mellem England på den ene side og Holland eller Belgien på den anden side, ville den bedste måde at sikre sig mod konkurrence fra kabelforbindelser fra England til den tyske og danske kyst være selv at opnå sådanne koncessioner, men ikke udnytte dem. Fra dansk side måtte det derfor være en absolut betingelse, at kablet skulle lægges inden for en begrænset tid.

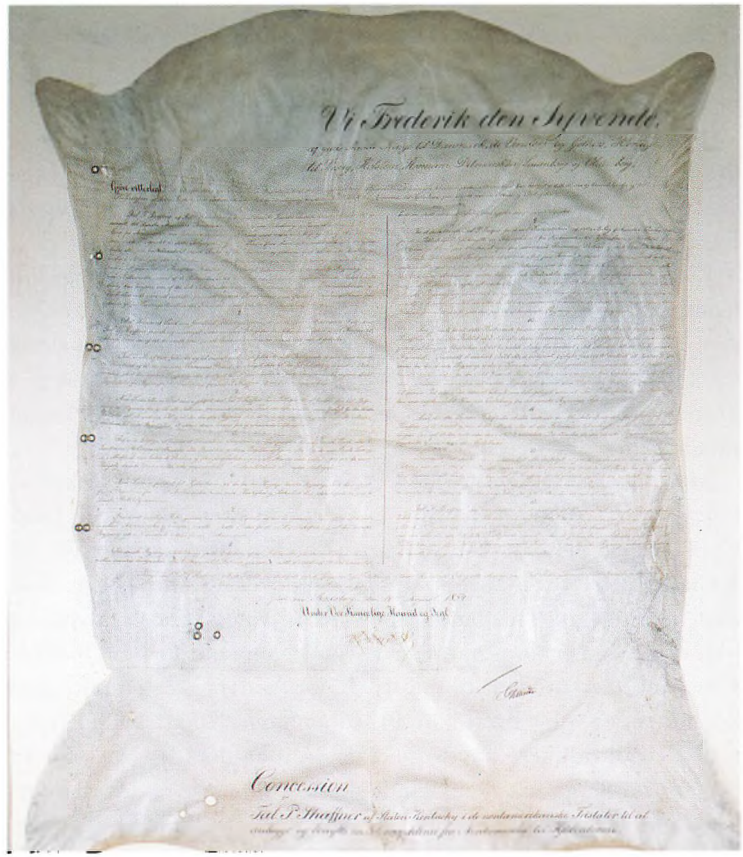
Den første formelle ansøgning om koncession på et direkte kabel mellem England og Danmark dukkede altså op allerede i efteråret 1854 – nærmere betegnet i september. Det var det engelske firma R.S. Newall og Co., der sammen med landsmanden R. Schram søgte om koncession til et sådant mellem England og Danmark via den da engelske ø Helgoland.[347] Newall havde allerede i maj 1854 været i kontakt med Faber om sagen.[348] Newalls firma var og forblev de følgende år et af de fremtrædende i kabelfabrikationsbrancen, hvorimod Schram ellers ikke havde gjort sig bemærket på dette område. Han var formentlig kun inddraget som finansieringskilde, og Newall udmanøvrerede ham da også undervejs i ansøgningsprocessen.[349]

En koncession skulle i givet fald udfærdiges gennem Finansministeriet. Ministeriet lod imidlertid i praksis Faber stå for forhandlingerne med Newall og Schram samt udfærdigelse af koncessionsudkast. Den formelle kommandovej blev dog opretholdt, og Fabers kommunikation med Finansministeriet gik hele tiden gennem Generalpostdirektoratet.

Faber havde allerede i december et udkast klar. Hovedpunkterne var, at kablet skulle føres i land på Slesvigs vestkyst ikke langt fra Tønning, at det skulle gå hertil direkte fra England uden nogen forgrening på vejen, og at det skulle indeholde mindst to ledningstråde. Faber var klar over, at dette ville være helt utilstrækkeligt, hvis Shaffner-projektet blev gennemført, og mente derfor ikke, at koncessionen kunne gives for en længere tid end til den 16. august 1864, da Shaffners tiårs anlægsperiode udløb, og da man derfor med sikkerhed kunne vide, om hans projekt var blevet gennemført.[350]

Inden Faber var nået ret langt med forhandlingerne, dukkede de næste ansøgninger imidlertid op, nemlig i slutningen af november 1854 fra en i øvrigt ukendt C. Weidenbach i London og i februar 1855 fra J.W. Brett. Faber fik dog gennemtrumfet, at man

Uvist af hvilken grund skulle Shaffners koncession have så højtidelig en udformning som overhovedet muligt. Originalen er på pergament, og et helt fåreskind blev anvendt til noget, der nærmest bringer tanken hen på det vilde vesten. Dokumentet er nu arkiveret i glas og ramme på Post- og Telegrafmuseet.


Vi Frederik den Syvende

Concession

skulle søge at forhandle færdig med Newall, inden man eventuelt inddrog de andre, selv om Finansministeriet tilsyneladende hellere ville have haft alle boldene i luften på én gang. Fabers indstilling skyldtes måske, at han rent faktisk havde forhandlet med Newall i London, før denne overhovedet indgav sin ansøgning. Faber synes i hvert fald på dette tidspunkt at have haft en vis tilbøjelighed til at lade Newall få koncessionen. Det skulle dog vise sig, at han ikke ville give ham den for enhver pris.

Finansministeriet pressede imidlertid på – ikke af hensyn til Weidenbach – men af hensyn til Brett, der dels med sin deltagelse i The Sub-Marine Telegraph Company ikke var hvem som helst i branchen, dels i den konkrete sag repræsenteredes af det politiske Danmarks økonomiske hovedforbindelse i London på dette tidspunkt: Anders Westenholtz. Det lykkedes dog indtil januar 1856 Faber at sikre, at der kun forhandledes med Newall – også efter at alle telegrafsager i slutningen af 1855 var gået over fra Finansministeriet til Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender. Fabers forståelse med Newall kan dog ikke have været fuldstæn-

dig, for da en endelig koncession til Newall med kongelig underskrift af 5. januar 1856 ekspederedes til London til antagelse inden tre uger, blev resultatet, at Newall afslog. Han nægtede nemlig at gå ind på den betingelse, at kablet udelukkende skulle forbinde Danmark og England, idet han krævede ret til at bruge det til kommunikation med Helgoland og ret til senere at lægge endnu et herfra til kontinentet.[351] Noget sådant ville naturligvis have mindsket Danmarks transitindtægter.

Undervejs havde The Electric and International Telegraph Company's repræsentant i Hamburg, Harry Rée, forsøgt at afspore sagen ved at tilbyde Danmark en fast ledning via dette selskabs Englandsforbindelse over Holland. Faber afviste dog – formentlig med rette – dette som urealistisk, fordi det ville kræve tilladelse fra alle de lande, som forbindelsen gik igennem.

Mens forhandlingerne med Newall stod på, havde Westenholtz, Brett og deres nu åbent erklærede medspiller, Sir John Carmichael, der var kendt fra sin medfinansiering allerede af Kanalkablet i 1851, lovet Danmark guld og grønne skove, hvis man i stedet ville forhandle med dem. Med Newalls afvisning blev dette konsortium naturligvis vanskeligere at forhandle med. Faber måtte vente helt til maj 1856, før Anders Westenholtz som befuldmægtiget for Brett kom til København. Nu krævede Brett – som Newall tidligere havde gjort det – at kablet, der også i dette projekt skulle gå via Helgoland, skulle kunne anvendes til kommunikation mellem denne ø og England, samt tilladelse til at føre nogle af linierne i kablet fra Helgoland videre direkte til den tyske kyst. Dette ville som nævnt formindske Danmarks transitindtægter, og selv om Brett hurtigt gav sig med hensyn til det sidste punkt – i hvert fald i denne omgang – var der i oktober 1856 endnu ikke opnået enighed om et koncessionsudkast.[352]

Så optrådte pludselig en ny ansøger. Det var den på dette tidspunkt ikke særligt kendte københavnske grosserer C.F. Tietgen. Han »troede at have sikret sig ... engelske kapitalisters medvirken til et sådant forehavende«. Ansøgningen var helt uspecificeret med hensyn til, på hvilke betingelser han forestillede sig koncessionen udstedt.[353]

Faber fik tilsendt Tietgens ansøgning til udtalelse, og samtidig anmodede ministeriet Faber om at give Brett en frist på en måned til at svare på, om han ønskede en koncession på de ham tilbudte betingelser. Ministeriets irritation var forståelig. Bretts repræsentant havde fået udkastet i begyndelsen af juni. Først i december 1856 kom der via Westenholtz svar på, hvilke ændringer Brett ønskede.[354] Uden at have noget nøjere detailkendskab til, hvad der fik Brett – og hans samarbejdspartnere – til at reagere så

C.F. Tietgen (1829-1901), der på et meget tidligt tidspunkt i sin karriere gik i lag med telegrafanlæg. Portrættet hører til den tidligst kendte type, men »den unge Tietgen«, som ses ovenfor, var dog næsten 40 år.

langsomt, er det nærliggende at antage, at det dansk-engelske projekt i denne periode var nedprioriteret af Brett. Som kraftigt engageret i Atlantkabelprojektet, der forsøgtes gennemført i 1857, har Brett ikke skullet sprede kræfterne for meget.[355]

Ministeriets håb om at bruge Tietgen til at presse Brett viste sig udsigtsløst. Da Brett i december 1856 meddelte ikke umiddelbart at kunne antage regeringens udkast uændret, forsøgte Faber at få Tietgen til at udtale sig om, hvorvidt han i givet fald ville antage disse betingelser, men nu kunne Tietgen »ikke for øjeblikket underhandle«. Han ville simpelt hen ikke forhandle, så længe Brett havde fortrinsret til at sige ja til regeringens forslag. Denne argumentation gik Faber i slutningen af februar 1857 ind på og foreslog Ministeriet, at man, når man nåede frem til et nyt udkast, lod det tilgå både Brett og Tietgen, og så gav koncessionen til den af parterne, der først accepterede forslaget.

Inden man kom videre hermed, dukkede i marts endnu en ansøger op – denne gang The Electric and International Telegraph Company. Denne ansøgning var dog helt uacceptabel set fra dansk side og blev derfor ikke realitetsbehandlet. Selskabet ville ikke bare eje en linie fra England til Danmark, men også videre til Sverige. Det var nemlig en Ruslandsforbindelse *uafhængig* af de tyske landlinier, som selskabet ønskede at skabe.[356] Det var således ikke nogen ny idé, Tietgen fik et årti senere, da han med Store nordiske Telegrafselskab realiserede en sådan forbindelse over Danmark.

Tilbage her i slutningen af april 1857 synes Tietgen at have været opsat på at få Englandskoncessionen. Han meddelte nu, at hans partnere var de to englændere, sagføreren William Gill og ingeniøren Thomas Allan. Tietgen fremsendte også ved denne lejlighed et konkret koncessionsudkast, som Faber fandt relativt acceptabelt. Når Tietgen ønskede depositum'et nedsat fra 5000 pund til 2500 pund tyder det dog ikke på, at han i givet fald ville have let ved at finansiere projektet.

Faber fandt åbenbart, at Tietgen skulle have mulighed for at få det ønskede, for i udkast fra hans hånd fra maj-juni 1857 blev Bretts navn erstattet af betegnelsen NN, som udtryk for at det ikke var sikkert, hvem koncessionen skulle udstedes til. Sagen endte imidlertid med, at der delvis mod Fabers anbefalinger den 17. juli udstedtes en koncession til Brett og hans konsortium, som accepterede. Tietgens intervention havde dog haft den effekt, at Bretts depositum kun blev på 2500 pund.[357] Om Tietgen virkelig ønskede koncessionen og i givet fald ville have kunnet skaffe den nødvendige kapital, må stå hen i det uvisse. Det er muligt, at han bare spillede med og forsøgte at sikre sig koncessionen i den

hensigt senere at kunne afsætte den til højestbydende. Med et mindre depositum blev risikoen ved ikke at få den afsat naturligvis mindre.

Det fremgår imidlertid med al tydelighed af sagen, at Faber allerede på dette tidspunkt opfattede Tietgen som en seriøs partner for den danske statstelegraf.

Med udstedelse af koncession til konsortiet James Carmichael, James William Brett, Richard Atwood Glass og Anders Westenholtz den 17. juli 1857 var der ikke længere tvivl om, hvem der skulle have mulighed for at lægge kablet. Spørgsmålet var derfor nu kun, om koncessionshaverne økonomisk magtede opgaven.

Samtidig med at Generalpostdirektionen meddelte Faber, at ministeriet havde ladet Frederik 7. udstede resolution om koncessionen, fik Faber også at vide, at det ved samme lejlighed var lovet koncessionsmodtagerne, at den danske regering i fem år fra koncessionens dato ikke ville kræve, at de nedsatte taksten til de i koncessionen fastsatte beløb, når blot taksten for indtil 25 ord mellem den danske kyst og London ikke blev højere end 9 shilling.[358] Der var altså flere lag i aftalen.

Selv om det var en gruppe af personer og ikke et selskab, der havde fået koncessionen, var det i praksis allerede fra begyndelsen Sub-Marine Telegraph Company, der stod for anlægget. Dette selskab var, som det kunne forventes, kun i mindre grad interesseret i en telegraf til Danmark med transitforbindelse videre til Norge og Sverige. Selskabet var først og fremmest ude efter trafikken mellem Storbritannien og Hamburg samt via Hamburg til hele Centraleuropa. Dette var i hvert fald Faber udmærket klar over, men hvis selskabet fik etableret det kabel, som det nu havde fået koncession på, ville Danmark både få en direkte Englandsforbindelse og transitafgifter for den del af trafikken, der gik sydpå til Hamburg. Foruden koncessionen til anlæg af kablet fra England over Helgoland til den slesvigske kyst opnåede selskabet imidlertid også koncession fra den hannoveranske regering på et kabel fra England til Emden, og dette kabel blev nedlagt allerede i 1858, selv om den danske koncession var udstedt først.

Et udtryk for den engelsk-tyske telegraftrafiks betydning for selskabet er også, at da det i begyndelsen af december 1857 mente at have hørt, at der skulle være indgået en aftale mellem Danmark og Preussen om, at alle telegrammer mellem Preussen og England skulle gå gennem den projekterede dansk-engelske linie, bad selskabet straks Faber om at bekræfte dette. Formentlig ville en sådan aftale have hjulpet på mulighederne for at rejse kapital. Faber måtte dog bedrøve selskabet med, at en sådan aftale ikke forelå og ikke kunne indgås, da man på kontinentet havde det

princip, at et telegram, hvor afsenderen ikke havde angivet befordringsvej, ubetinget skulle gå billigst muligt.

I hele 1858 skete der intet med hensyn til udlægning af det engelsk-danske kabel, selv om koncessionen formelt ville bortfalde den 17. juli 1858, hvis det ikke var lagt inden. Grunden hertil var, at selskabet havde betydelige vanskeligheder med at rejse den nødvendige kapital på 150.000 pund. Pengekrisen i slutningen af 1857 havde naturligvis ikke forbedret situationen. Faber forhørte sig derfor privat om sandsynligheden for, at projektet overhovedet ville blive gennemført – både hos sine Hamburgforbindelser og hos Anders Westenholtz i London. Westenholtz underrettede ham om, at Tietgen igen var begyndt at røre på sig, og at det økonomisk mere velfunderede The Electric and International Telegraph Company havde forespurgt, om det kunne overtage koncessionen. Faber opfordrede derfor kraftigt Westenholtz til at tilsende den danske regering en erklæring, der skulle godtgøre, at forsinkelsen skyldtes forhold, som ikke kunne regnes selskabet til last, og at anlægsfristen derfor burde forlænges.

Efter opnåelse af både den danske og den hannoveranske koncession havde det været selskabets ønske at lægge et fælles kabel til Helgoland og derfra kabler til Hannover og Slesvig. Nu valgte selskabet formentlig på grund af likviditetsproblemer at lægge ét direkte til Emden på den hannoveranske kyst, og kun føre Slesvigskablet over Helgoland. Dette opfattede Faber i og for sig som en forbedring, men mens hannoverkablet nåede at blive lagt i efteråret 1858, var det først i april 1859, at selskabet meddelte, at det havde valgt Vester Hever på kysten af landskabet Ejdersted som dansk landingspunkt, og at det nu var klar til at begynde udlægningen. Først herefter kunne Faber planlægge de nødvendige landledninger, der skulle bringe Englandskablet i forbindelse med telegrafnettet.

Faber foretog i forbindelse hermed en ikke uinteressant vurdering af kapacitetsbehovene i det danske telegrafnet. Englandskablet ville komme til at indeholde tre ledninger. De to af disse foreslog Faber, at man førte sydpå fra Rendsborg til Hamburg. Fra Rendsborg gik der allerede fire forbindelser både sydpå til Hamburg og nordpå til Fredericia. Faber mente, det var tilstrækkeligt med de eksisterende fire nordgående ledninger. Af dem kunne tre anvendes henholdsvis til den jyske, den svenske og den sjællandsk/fynske korrespondance med Hamburg og den fjerde til korrespondancen med England. Der ville imidlertid være et problem over Fyn og Sjælland. Her var kun tre ledninger. Den ene af disse blev brugt til forbindelsen til Jylland nordpå fra Fredericia, mens de to andre blev brugt til forbindelsen til Hamburg, nemlig

henholdsvis den svenske og den sjællandsk/fynske. Der manglede altså én til Englandsforbindelsen. Faber foreslog derfor, at der nu anlagdes en fjerde ledning over Sjælland og Fyn, selv om den i begyndelsen kun kunne komme til at fungere som lokal reserveledning, idet alle tre ledere i Storebæltskablet var i brug. Over Lillebælt kunne der derimod straks etableres en fjerde forbindelse, idet der i slutningen af 1857 var blevet udlagt et kabel nr. to, hvoraf kun én af de tre ledere var i brug, nemlig til den private telegraflinie Fredericia-Middelfart-Assens.[359]

Det er måske værd at bemærke, at Faber i denne opgørelse faktisk regnede den underjordiske Øresundslinie med, selv om han ikke direkte anfører, at dette er tilfældet.[360] På den ene side må det betyde, at denne linie endnu ikke var helt ubrugelig. På den anden side forklarer det, at han foreslår lagt en fjerde forbindelse over Fyn og Sjælland, selv om den, så længe der ikke er lagt et nyt Storebæltkabel, kun kan bruges som »lokal reservelinie«. Vi har altså her endnu et eksempel på, at Faber gik stille med dørene i sine bestræbelser på at erstatte den underjordiske linie.

Med hensyn til ledningsføringen fra landingsstedet Vester Hever ville Faber placere stænger herfra til Garding langs digerne og herfra langs chausseen til Tønning.[361] Når man først var kommet så langt, blev det mindre problematisk. I 1854 var tværbanen Flensborg-Tønning nemlig blevet åbnet, og denne havde en sidelinie fra Øster Ørsted til Rendsborg.[362] Derfor kunne telegrafstængerne langs banen anvendes til den videre linieføring fra Tønning. Det kan synes mærkeligt, at Faber først ville føre linien fra Tønning mod nordøst til Øster Ørsted og derfra mod sydøst til Rendsborg, men han må have skønnet, at det ville være lettere at følge banelinien, end at skulle rejse nye stænger langs ofte ikke særligt gode veje.[363]

Faber forestillede sig på dette tidspunkt, at den danske modtagestation skulle være i Tønning, men i praksis blev det station Flensborg, der kom til at styre korrespondancen med England. Det viste sig nemlig, at signalerne teknisk set ikke behøvede at modtages i Tønning. Flensborg fik derfor indtil 1864 en funktion, som svarer til den, Fredericia senere kom til at indtage i øst-vest-korrespondancen.[364]

I sommeren 1859 gik det pludselig hurtigt for The Sub-Marine Telegraph Company, og kun godt en måned efter at Faber havde opstillet projektet for de tilsluttende landlinier, nemlig den 17. juli, var kablet færdigudlagt. De danske landlinier skulle man imidlertid komme til at vente noget på, og i mellemtiden forsøgte selskabet endnu en gang at få ændret koncessionsbetingelserne. I stedet for at bruge alle tre ledninger i kablet mellem Helgoland og

Vester Hever, ønskede selskabet nu kun at bruge de to. Den tredie forbindelse fra England til Helgoland ville selskabet så føre videre via et kabel fra Helgoland til Bremen. Fra dansk side ville man imidlertid ikke af med nogle af de forudsete indtægter på transit af telegrammer fra kablet til Hamburg, og man krævede derfor – efter indstilling fra Faber – at koncessionens bestemmelser blev respekteret.[365]

Ret sent, nemlig den 1. juli 1859, fik ministeriet den idé at spørge Krigsministeriet, hvad dette mente om kablets tilknytningspunkt på kysten.[366] Krigsministeriet gav i sit svar udtryk for en efter tidens forhold betydelig realisme og – skulle det vise sig – forudseenhed i sin opfattelse af Danmarks militære situation ved at erklære: »at da søtovet allerede er ført i land på hertugdømmets sydlige kyst og der således til anvendelse som tilknytningspunkt kun haves valget mellem Tønning og Husum, af hvilke den første formenes at tilbyde væsentlige fordele og lettelser ved landliniens anlæg, så finder ministeriet ikke tilstrækkelig grund til at rejse nogen indvending imod, at Tønning gives fortrinsret. Gennembrydes nemlig Dannevirkestillingen ved et fjentligt indfald over monarkiets grænse, da vil Husum omtrent samtidig med Tønning blive okkuperet af fjenden og således forbindelsen mellem London og de danske telegraflinier upåtvivleligt straks blive ophævet«.[367]

Kort sagt: I en situation, hvor man politisk virkelig havde brug for kablet, ville man formentlig hurtigt miste det.

Når det trak ud med den danske del af forbindelsen, hang det sammen med, at Finansministeriet først skulle finde pengene, og at selve arbejdet tog en vis tid. Faber fik først lov til at gå i gang, da han garanterede, at udgifterne til liniearbejdet m.v. ikke ville overstige 25.000 rigsdaler. Finansministeriet hentede så pengene på kontoen for uforudsete udgifter og slap på den måde for at skulle skaffe bevillingsmæssig dækning ved at forelægge lovforslag i Rigsrådet.[368]

Den del af linien, der skulle føres på digerne gennem landskabet Ejdersted, viste sig mere besværlig at etablere end forudset, og desuden indløb der klager fra den lokale myndighed, »Overstallerskabet for Landskabet Ejdersted«. Det engelske selskab pressede naturligvis på. Det havde lagt søkablet og afholdt udgifterne, men selskabet kunne ingen indtægter få, før danskerne blev færdige med deres del af arbejdet.[369]

Faber forsøgte at begrunde forsinkelsen med, at man fra engelsk side havde ventet for længe med at meddele, hvilken type apparater, der skulle bruges til linien, og at apparaterne derefter på grund af patentforhold var vanskelige at skaffe, men det synes

ikke at have været hele sandheden. Man var faktisk kraftigt forsinket med det danske anlæg. På sin vis virker det, som om man fra dansk side havde mistet troen på, at englænderne nogen sinde ville få lagt kablet, og derfor ingen forberedelser havde truffet. Hvis selskabet ikke havde fået lagt kablet, ville dets depositum på 2.500 pund ganske vist være gået tabt, men med det besvær, det havde haft med at rejse den nødvendige kapital, kunne dette være blevet enden på historien. Den danske tøven med at forberede landlinierne, før man var sikre på, at kablet blev lagt, var derfor ikke ganske uberettiget. Resultatet blev imidlertid, at der kom til at gå over et halvt år, fra søkablet var lagt, til linien til England åbnedes den 18. januar 1860.

Det var ikke nogen lang periode, Danmark fik fornøjelse af dette første Englandskabel. Den 1. februar 1864, efter de tyske troppers indmarch i Holsten, blev forbindelsen fra Slesvig sydpå afbrudt. Telegrammer til Hamburg måtte derfor gå via Englandskablet over London. Denne mulighed faldt dog bort allerede den 4. februar, da rømningen af Dannevirke medførte, at forbindelsen til England blev afbrudt. Telegrammer hertil måtte under resten af krigen dirigeres ad landlinien over Sverige-Finland-Rusland og tilbage syd om Østersøen.[370] Denne linie, der gik nord om Den botniske Bugt over Haparanda, var blevet åbnet i 1860.[371]

The Sub-Marine Telegraph Company var naturligvis af økonomiske grunde interesseret i en genåbning hurtigst muligt. Dette indvilligede Faber i, selv om Danmark ikke kunne benytte forbindelsen. Han krævede dog, foruden at Danmark skulle have afgift af telegrammerne, at der ingen tekniske ændringer måtte foretages m.h.t. linieføring etc., for at det ikke skulle opfattes som en dansk anerkendelse af, at man havde mistet linien.[372]

Selv om Danmark ikke kunne anvende den genåbnede linie direkte til England, fordi telegrafforbindelsen gennem Slesvig var afbrudt, fik man den idé, at den del af kablet, der gik mellem England og Helgoland, kunne bruges til at sende telegrammer fra den danske Londonambassade til den danske eskadre ved Helgoland. Dette indvilligede det engelske selskab i, men man mente, at det var sikrest, at der ansattes danske telegrafister både i London og på Helgoland, da det tysksprogede personale ikke ansås for pålideligt. Dette arrangement, der var aftalt mellem selskabet og den danske Londonambassade fandt man i København unødvendigt. Det fremgår ikke af sagen, om man slet ikke ønskede at benytte forbindelsen, eller om telegrammerne i givet fald skulle gå i kode. Fabers breve til London om sagen gik i hvert fald i klart sprog gennem tysk område, selv om muligheden for, at de blev åbnet og læst undervejs, berøres i brevene.

Allerede i august 1864 kunne det forudses, hvad den endelige fredstraktat ville komme til at indeholde, og Faber forsøgte derfor at overtale The Sub-Marine Telegraph Company til at lægge et nyt kabel fra Helgoland til Fanø. Hans argumenter var imidlertid ikke særligt stærke. Selskabet vidste naturligvis godt, at Danmark ville sende sine telegrammer gennem Slesvig og det eksisterende kabel, så længe der ikke var andre muligheder. Faber måtte derfor bruge det ret søgte argument, at de høje transitgebyrer gennem Slesvig formentlig ville få Sverige til hurtigt selv at etablere et kabel over Østersøen til Preussen, og at den svenske trafik til England derefter ville gå tabt for The Sub-Marine Telegraph Company, hvis dette selskab ikke etablerede en ny forbindelse over dansk område.[373] Det var rigtigt, at Sverige havde sådanne planer, men de skyldtes snarere, at man ønskede et alternativ til den danske forbindelse syd- og vestpå, nu da man havde fået demonstreret, hvor sårbar den var. En svensk linie til Rügen åbnedes i juni 1865,[374] hvorefter hovedparten af den svenske transittrafik gennem Danmark ophørte.[375]

Englænderne svarede høfligt, at med den for tiden værende rentefod på 9%, ville der ikke kunne rejses kapital til et sådant projekt, medmindre der blev givet garanti fra den danske stat for projektets forrentning. Forespørgslen førte altså ikke til noget, men den 11. september 1864 kunne Faber meddele alle stationer, at der igen kunne telegraferes over Flensborg-Vester Hever-Helgoland til England.[376] Med Danmarks opfattelse af landets udenrigspolitiske position var det dog klart uholdbart, at den eneste forbindelse over Nordsøen til England gik over tysk område. Efter et stykke tid ophørte forbindelsen over Vester Hever og Helgoland endda med at fungere, og telegrammer til England måtte dirigeres over Hamburg og herfra til de hollandske eller belgiske Englandskabler.[377]

Landnettets udbygning til 1864

Efter at arbejderne i henhold til den store anlægslov fra 1856 var afsluttet i begyndelsen af 1857, blev der i resten af dette år og i 1858 stort set ingen statslige linier anlagt. I 1859 kom der sidelinier til Skodsborg og Glücksborg, så Frederik 7. også på disse to residenser kunne være i kontakt med omverdenen. Desuden blev der dette år anlagt de for Englandskablet nødvendige landlinier.[378]

Det betød dog ikke, at anlægget af telegraflinier gik i stå. For mange købstæders handelsstand var det helt afgørende at få en telegrafforbindelse for at kunne følge med. Resultatet var, at kom-

muner eller private anlagde sidelinier til statstelegraflinierne for at få deres by i forbindelse med nettet.

I praksis blev disse ikke-statslige sidelinier anlagt med helt samme teknologi som Statstelegrafens, og i de fleste byer så man da også gerne, at Statstelegrafen hurtigst muligt overtog dem. Når de blev anlagt, skyldtes det ikke ønsket om at tjene penge, men at de mindre købstæders handelshuse og skibsredere var bevidste om, at de ville blive totalt udkonkurrerede, hvis de ikke kunne følge med i konjunkturer og begivenheder på samme måde som konkurrenterne i de byer, hvor man havde fået telegrafforbindelse.

Når linierne uden problemer kunne anlægges efter Statstelegrafens standard, hang det bl.a. sammen med, at det var statstelegraffolk, der ledede arbejdet. Vest for Storebælt optrådte telegrafbestyrer Jagd i Nyborg direkte som entreprenør. Først stod han for den private linie fra Nyborg til Svendborg. Denne forlængedes siden til Rudkøbing og i 1863 herfra til Marstal og Ærøskøbing.[379] For skibsrederne i Marstal var en telegraflinie nu en absolut nødvendighed. Nyborg-Svendborg-linien fik desuden en sidelinie fra Svendborg til Fåborg.

Jagd anlagde også den jyske private tværlinie fra statstelegrafstationen i Hobro til Thisted i 1857 og linien fra Århus til Silkeborg samme år. Her var det typisk nok papirfabrikant Drewsen, der var liniens bagmand. Da bestyreren klagede til Statstelegrafen over, at Drewsen som bestyrelsesformand ville have ret til at gennemlæse telegrammerne, fik han dog medhold. Der var grænser for en lokal matadors rettigheder.[380]

I foråret 1857 ønskede de to vestfynske købstæder Assens og Middelfart at få telegrafstationer med linier, der skulle udmunde i statstelegrafstationen i Odense – naturligt nok, da det var den by, de havde mest samkvem med. Fra Middelfart ville man gerne montere tråden på Statstelegrafens stænger hele vejen fra Middelfart til Odense, mens man i Assens tænkte sig en linie til Vissenbjerg mellem Middelfart og Assens for derfra at hænge ledningen på Statstelegrafens stænger til Odense.

Det er svært at gennemskue, i hvilket omfang Jagd i denne sag repræsenterede Statstelegrafens interesser, og i hvilket omfang han repræsenterede sine egne som potentiel anlægsentreprenør. Så snart han hørte om disse projekter, foreslog han i hvert fald Faber, at de to lokale selskaber skulle overtales til i stedet at koble sig på statstelegrafstationen i Fredericia via en linie fra Assens til Middelfart og derfra videre til Fredericia. Hans argumentation for denne løsning var, at man derved ville undgå at få hængt to nye tråde op på Statstelegrafens stænger mellem Middelfart og

Chr. Jagd (1821-95) var skolelærer fra 1841 og deltager i Treårskrigen, hvor han organiserede et frikorps, der gik under betegnelsen »De gule Kanariefugle«. Denne foretagsomme politiker – mangeårigt folketingsmedlem – var i årene 1857-63 telegrafbestyrer, siden amtsforvalter. Han havde helt åbenbart særdeles vindende egenskaber og omtaltes som et oplivende islæt på Rigsdagen.

Odense, hvilket ville medføre, at der senere kunne monteres færre gennemgående ledninger. Jagd fremhævede også, at hvis der siden blev skabt forbindelse mellem Assens og Fåborg, ville man på denne måde få en alternativ linie over Fyn, nemlig Nyborg-Svendborg-Fåborg-Assens-Middelfart.

Assensfolkene havde søgt om koncession til projektet, og såvel her som i Middelfart ønskede man stadig egen forbindelse og helst til Odense. Faber accepterede imidlertid Jagds argumentation og gav tilsagn om, at hvis de to byer kunne enes om en Assens-Middelfart-Fredericia-linie, kunne de vederlagsfrit benytte en tråd i Statstelegrafens kommende nye Lillebæltskabel.

Det lykkedes Jagd ved personlige forhandlinger at få de to byers repræsentanter til at enes om en linie til Fredericia på disse betingelser. Denne skulle Jagd i følge en kontrakt af 12. maj 1857 anlægge for 11.000 rigsdaler, hvoraf Assens-selskabet skulle betale 7.000 rd. for linien til Middelfart, og Middelfart-selskabet 4.000 rd. for linien derfra til Fredericia. Assens-selskabet skulle gratis kunne telegrafere gennem Middelfart til Fredericia.

Problemet var bare, at det Lillebæltskabel, hvori Jagd havde givet Assens- og Middelfartfolkene tilsagn om en gratis tråd, slet ikke var lagt endnu, ja pengene til det var ikke engang bevilget. Jagd, hvis kunder var utålmodige, gjorde sig derfor betydelige anstrengelser for at lette vejen for det nye Lillebæltskabel bl.a. ved personligt at undersøge, hvor det bedst kunne udlægges. Anstrengelserne kronedes da også med held, idet Generalpostdirektionen den 23. september 1857 kunne meddele Statstelegrafen, at ministeriet dels havde foranlediget udstedelse af koncessionen til den private linie Assens-Middelfart-Fredericia, dels havde godkendt, at der blev anvendt indtil 2.000 rd. af det beløb, der var afsat til uforudsete udgifter, til et nyt Lillebæltskabel, samt at Assens- og Middelfartselskaberne vederlagsfrit kunne benytte den ene af de tre linier heri. Linien fra Assens over Middelfart til Fredericia kunne derefter åbnes for trafik den 14. januar 1858.[381]

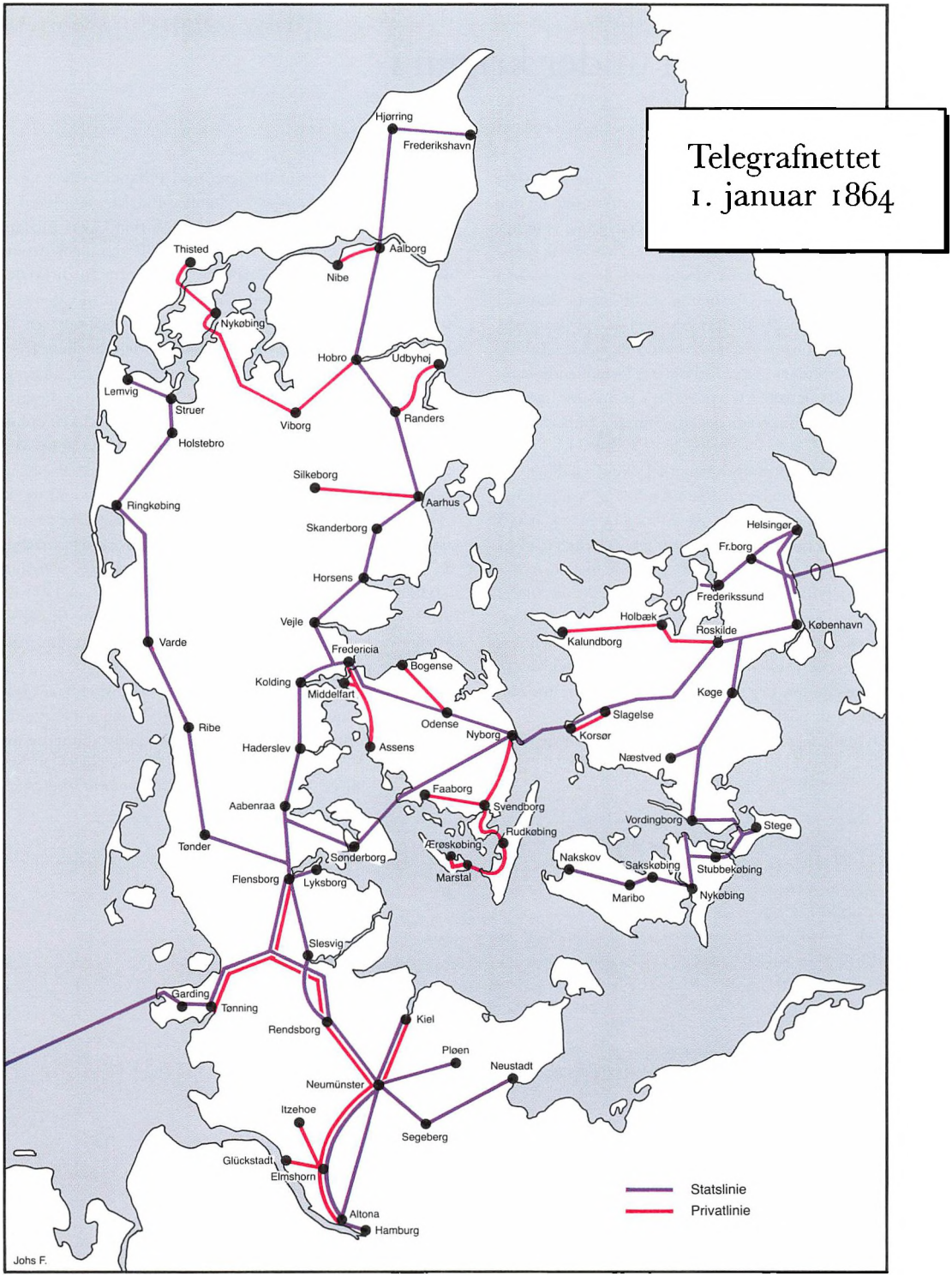
I 1859 blev der igen fremlagt et regeringsforslag om udvidelse af Statstelegrafen, hvilket naturligvis medførte en strøm af andragender om at få telegraf til enhver egn af landet. Samtidig anmodede Silkeborgs kommunalbestyrelse om, at Staten ville overtage byens telegraflinie til Århus og direktøren for den private telegraf fra Hobro til Thisted havde et tilsvarende ønske.

Regeringen tænkte sig en dobbeltlinie fra København over Sydsjælland til Lolland og en linie med udgangspunkt i Kolding op langs den jyske vestkyst. Desuden ville man etablere yderligere to tråde på hovedlinien fra København mod Hamburg. Dette krævede et nyt Storebæltskabel, som man valgte allerede nu at

give seks ledere. I stedet for at tage vejen over Fredericia, skulle de to nye tråde gå tværs over Sydfyn til Als og derfra over Flensborg til Slesvig by. Argumentationen for at lægge forbindelsen denne vej var ikke overbevisende. Sydfyn var jo i forvejen dækket med private telegrafer f.eks. til Fåborg, som de nye tråde ville passere. Det lykkedes da også vor gamle bekendt, Wilhelm Lehmann, der nu sad i Rigsrådet sammen med broderen Orla, at få trampet grundigt i dette forhold i et indlæg, selv om han, der havde etableret den optiske telegraf over Fyn til Sønderborg i 1849, umiddelbart burde kunne indse, at det, regeringen ønskede, ikke bare var yderligere to tråde på hovedlinien fra København til det sydlige udland, men også en forbindelse til Als og dermed Dybbølstillingen, som ikke gik over Fredericia-Kolding. Ud fra en sådan synsvinkel var det for øvrigt mindre betænksomt, at linieføringen for den vestjyske linie ændredes under udvalgsbehandlingen. I stedet for som af Regeringen foreslået at blive ført over Kolding-Ribe, kom der i loven til at stå, at den skulle føres fra Flensborg over Tønder, men så om muligt helt til Lemvig.

Wilhelm Lehmann nåede som udvalgets ordfører at komme med en enkelt bemærkning, som viste en vis fremsynethed. Han forudså således, at man på store telegrafstationer med 6-12 apparater kunne opstille enkelte af disse i et værelse for sig. Apparaterne kunne så »betjenes af fruentimmere, som slet ikke have andet at udføre end det mekaniske arbejde (nemlig) afskrivningen ved telegrafen«. Derimod mente han ikke, at kvinder kunne anvendes på helt små stationer. I modsætning til i England, hvor noget sådant fandt sted, var der efter hans mening i Danmark uden for København nemlig ikke folk, der havde et sådant kendskab til telegrafforhold, at de kunne »vejlede ved indtrufne vanskeligheder«.[382]

De nye anlæg på Øerne blev taget i brug 1860/61. Ved samme lejlighed fik Frederik 7. en linie til Jægerspris. Linien fra Flensborg over Tønder til Lemvig kunne derimod først tages i brug 1. november 1861. I 1860 blev der anlagt en privat linie fra København til Holbæk, og 1862 kom der yderligere en privat til fra Randers til Udbyhøj ved mundingen af Randers fjord. I 1863 lagde Statstelegrafen yderligere to tråde fra København til Korsør. Samme år åbnedes de private linier Ålborg-Nibe og Odense-Bogense, og den private linie København-Holbæk forlængedes til Kalundborg. I krigsåret 1864 blev der etableret statstelegraflinie fra Kalundborg til Refsnæs og videre over Samsø til Helgenæs. På grund af fjendens besættelse af Jylland kunne kablet dog ikke landes her, men måtte fastgøres til en bøje ud for kysten. Denne alternative Jyllandsforbindelse blev derfor først færdig i 1865.[383]


Telegrafnettet
1. januar 1864
Hjørring
Frederikshavn
Thisted
Aalborg
Nibe
Nykøbing
Hobro
Udbyhøj
Lemvig
Struer
Viborg
Randers
Holstebro
Silkeborg
Ringkøbing
Aarhus
Skanderborg
Horsens
Vejle
Varde
Fredericia
Kolding
Bogense
Middelfart
Ribe
Odense
Nyborg
Haderslev
Assens
Aabenraa
Faaborg
Svendborg
Rudkøbing
Tønder
Ærøskøbing
Sønderborg
Marstal
Flensborg
Lyksborg
Slesvig
Garding
Tønning
Rendsborg
Kiel
Pløen
Neustadt
Neumünster
Itzehoe
Segeberg
Glückstadt
Elmshorn
Altona
Hamburg
Helsingør
Fr.borg
Frederikssund
Holbæk
Roskilde
København
Kalundborg
Køge
Slagelse
Korsør
Næstved
Vordingborg
Stege
Nakskov
Sakskøbing
Stubbekøbing
Maribo
Nykøbing
Statslinie
Privatlinie
Johs F.

Post og telegraf under krigen i 1864

Med de tyske troppers indmarch i Holsten i januar 1864 blev forsendelser af dansk post herigennem umulig, og den 4. februar kunne Generalpostdirektøren meddele, at al udlandspost for fremtiden skulle sendes over Sverige og sydpå via det svenske postvæsens postdampskibsfart mellem Ystad og Warnemünde. På denne måde kunne man så sende post igennem eller til det tysk/østrigske postområde, herunder også Holsten. Senere anvendtes ruten Malmø-Lübeck. I andre tilfælde var forholdene forbløffende uændrede. Mens det danske Overpostamt i Hamburg blev sat ud af virksomhed, fungerede det tilsvarende i Lübeck videre.

Da fjendtlige troppers optrængen i Jylland medførte, at postdampskibsforbindelsen mellem Korsør og Århus måtte opgives, sejlede man i stedet på Älborg. Den 30. marts kunne imidlertid meddeles, at der nu igen kunne sejles på Århus. Det kunne dog være svært at følge med i, hvilke postkontorer i Jylland, der på et givet tidspunkt var under dansk kontrol. Den 3. maj indskærpedes det derfor, at postkontoret i en by, der blev besat eller rømmet af fjenden, snarest med estafette eller pr. telegraf skulle meddele det til nærmeste postkontor, der straks skulle lade denne meddelelse gå videre til postkontorerne på hovedruten.

Efter Dybbøls fald den 18. april var en del af de fjendtlige tropper igen blevet dirigeret op i Jylland, hvilket medførte, at den danske post i Jylland standsede, efterhånden som tropperne trængte frem. Også forbindelsen mellem Jylland og Øerne blev derved stoppet. Efter våbenstilstanden den 12. maj genoprettedes forbindelserne Strib-Fredericia og Korsør-Århus dog. Dette varede kun til våbenstilstandens ophør, og fra den 26. juni blev forbindelsen til Jylland opretholdt ved dampskibsforbindelse mellem Korsør og Frederikshavn seks gange ugentligt. Syd for Limfjorden ophørte al dansk postgang, og da fjenden besatte Vendsyssel, måtte også besejlingen af Frederikshavn ophøre. Fra den 24. juli befordrede den preussiske feltpost i Jylland dog også privat korrespondance, indtil Preussen den 1. september lod det danske postvæsen i Jylland træde i virksomhed. Det skete under ledelse af den danske postinspektør Schultz, men under formel preussisk overledelse, da Preussen forbeholdt sig retten til Postvæsenets overskud i Jylland. Derfor er der ikke noget mærkeligt i, at Fr. Visbys billede viser den danske postvogn ankomme til det af østrigerne besatte Fredericia med en preussisk soldat med pikkelhue på bukken ved siden af postillonen.

For telegrafvæsenets vedkommende var forholdene i Jylland endnu vanskeligere. Under fremrykningen besatte de fjendtlige tropper naturligvis straks telegrafstationerne for

Peter Fabers forholdsordre til telegrafstationerne.

Stationsbestyrerne ville alt være underrettede om, at de, naar en By ventes besat af Fjenden, ikke maae flytte Stationen, før dertil er given Ordre eller Tilladelse fra den Afdeling af vor Armee, der holder Byen besat. Det paalægges Stationerne forud at sætte sig i Forbindelse med Commandeuren for Afdelingen, for at Alt kan være forberedt til en hurtig Oprykning.

Naar der ikke ligger nogen militair Commando i Byen, maa Stationen ikke flyttes uden Aftale med Stedets civile Øvrighed. Denne maa itide gjøres opmærksom paa, at Apparaternes Bevarelse ikke alene er vigtig, fordi man, naar de gaae tabt, ikke vil være istand til ved given Leilighed at gjenoprette Stationen, men ogsaa af militaire Hensyn, idet Fjenden kan benytte Apparaterne til Skade for Armeen. At dette ogsaa tilsigtes af Fjenden, fremgaaer deraf, at Noget af det Første, han gjør, naar han er kommen ind i en By, er at omgive Telegrafstationen og søge efter Apparaterne. Saafremt vedkommende Øvrighedsperson vil paatage sig Ansvaret i denne Henseende, og tillige vil forsyne Stationen med den Hjælp, der maatte behøves til Flytningen, maa denne ikke foregaae uden hans specielle Tilladelse.

Nægter Øvrigheden at overtage dette Ansvar og findes der altsaa hverken nogen militair eller civil Myndighed, til hvilken Stationsbestyreren kan holde sig, maa han handle efter Conduite og i Overensstemmelse med de Grundsætninger, der saavel ved denne som andre Leiligheder af mig ere udtalte.

at forhindre, at der blev sendt meddelelser til danske militære myndigheder, og nogle telegrafbestyrere blev taget til fange. Fra dansk side var opgaven at holde stationerne åbne så længe som muligt, og når de rømmedes, da at efterlade dem i en stand, så de ikke umiddelbart kunde bruges af fjenden. Dette kunne være en vanskelig balancegang. En ulykkelig telegrafbestyrer i Sønderjylland telegraferede flere gange med korte mellemrum til Faber, om han måtte bryde op, men fik hver gang telegrafisk svaret: »Nej Gu maa de Nej!«.

Bestyrer Krarup i Vejle havde for øvrigt fået en genial idé, som han foreslog Faber at gennemføre, når stationen skulle forlades. Den gik ud på at sabotere linien ved at opsætte falske isolatorer. Han gennemborede isolatoren foroven og loddede en tynd jernstang til det stykke af højlen, hvor klokken var befæstet. Tråden kom derved til at hvile umiddelbart på jern.

Med tilbagetrækningen af den danske hær til Dybbølstillingen mistede det danske telegrafvæsen forbindelsen til Vestjylland, idet den vestjyske linie udgik fra station Flensborg. Den 18. februar kunne Faber dog meddele, at der var etableret forbindelse til den vestjyske telegraflinie ved dagligt ridende bud mellem Skive på den private telegraflinie Hobro-Thisted og Holstebro på den vestjyske linie, og den 3. marts var der via Struer etableret telegrafisk forbindelse mellem de to linier.

Med de fjendtlige styrkers optrængen i Jylland blev forbindelsen over Fredericia dog afbrudt i slutningen af april, og så havde man hverken telegrafisk forbindelse til Vest- eller Østjylland. Under våbenstilstanden blev der derimod fra den 28. august gennemført en ordning, hvorefter også private telegrammer kunne sendes med båd fra Middelfart til Snoghøj og videre med telegraf i det besatte Jylland eller via Holsten til udlandet. Telegrammerne skulle dog være affattet på tysk, fransk eller engelsk. Først med fredsslutningen blev forholdene normaliserede, og på årets sidste dag blev den almindelige telegrafforbindelse mellem Jylland og Slesvig genåbnet.[384]

Et kobbel heste ved Lindenborg kro. Farvelithografi efter Otto Baches kendte maleri fra 1878.

Kontakt til verden 1865-1883

Ministerieskift og formel adskillelse af de to etater

Efter tabet af Slesvig og Holsten i 1864 var det naturligt at indskrænke Postvæsenets centrale ledelse. Der var ikke noget specielt kontor for Slesvig og Holsten, fordi opgaverne ikke var fordelt efter geografiske kriterier. Derfor var det noget af en tilfældighed, at man netop nedlagde Tredie Postsekretariat, der var blevet oprettet, da det slesvigske postvæsen i 1851 var blevet henlagt under Generalpostdirektøren. Kontoret havde som nævnt også som opgave at tage sig af befordrings- og færgevæsenet i hele monarkiet og blev vel netop nedlagt, fordi der i løbet af 1850'erne var sket en betydelig indskrænkning i ekstrapostvæsenet.[1]

Tredie Postsekretariats resterende opgaver blev henlagt under Andet Postsekretariat. Dog beholdt dette kontor kun færgesagerne til den 1. april 1872, da de overgik til Indenrigsministeriets Departement for Offentlige Arbejder.[2] Hermed ophørte Postvæsenets tilsyn med det danske færgevæsen, tilbage blev kun sagerne vedrørende Postvæsenets egne overfarter.

Som Postvæsenets transportstruktur udviklede sig, var dette en naturlig udvikling. Efterhånden som en større og større del af posten gik med jernbane ad hovedruterne, faldt Postvæsenets interesse i de lokale færgerier. Det var derfor naturligt, at tilsynet med dem kom til at ligge det samme sted som det overordnede statslige vejtilsyn.

Da den kommitterede Vilhelm Billeskov Hjort afgik ved døden i november 1867, blev stillingen som et led i indskrænkningen ikke nybesat. Chefen for Andet Postsekretariat, N.H.H. Lund, fik et funktionstillæg for også at overtage posten som kommitteret.[3]

Første Postsekretariat fik i 1866 Kasserer- og bogholderkontoret lagt under sig som en særlig afdeling. Finansministeriet havde

Niels Holm Hostrup Lund (1817-94) fotograferet i særdeles repræsentativ stil. I dette opslag finder man den øverste ledelse af Posten afbildet i lidt bagvendt orden. N.H.H. Lund var fra 1867 kommitteret i direktionen. Mange år senere var det med hans konstituering som generaldirektør i 1883, at Post- og Befordringsvæsenet formelt igen blev selvstændigt – se side 219. Lund var da 66 år, men blev først endeligt udnævnt i 1889. Han blev i øvrigt siddende til sin død.

haft planer om helt at ophæve dette kontor og henlægge bogholderiet under Statsbogholderiet og de resterende kassererforretninger under dels Finanshovedkassen, dels Københavns Overpostmester. Resultatet blev dog, at Postvæsenets bogholderi opretholdtes. Kassererforretningerne overførtes derimod efter planen.[4]

Indtil 1870 var det også Første Postsekretariat, der var den sagsbehandlende enhed, når Telegrafdirektøren kommunikerede med sin formelle overordnede, Generalpostdirektøren, eller gennem denne til Finansministeriet. Herefter overtog Telegrafdirektoratet selv sine sekretariatsforretninger, ikke bare for Telegrafdi-

Frederik Christian Heinrich Emil (Fritz) Tobiesen (1829-1908) blev Danneskjold-Samsøes efterfølger, da denne tog sin afsked i 1873. Men det var som departementschef for de offentlige arbejder under Indenrigsministeriet, at Tobiesen tillige en kort overgang blev generaldirektør for ikke alene Post og Telegraf, men også Statsbanerne.

Johan Laurits Schou (1833-83) var cand.jur. og med en karriere i Indenrigsministeriet bag sig efterfulgte han i 1874 Tobiesen i den kombinerede stilling som både departementschef og generaldirektør for hele tre etater.

rektøren, men også for Generalpostdirektøren i telegrafanliggender.[5]

Snart fulgte en yderligere slankning af statsadministrationen i årene efter rigets formindskelse. Et Folketingsudvalg, der i samlingen 1869-70 behandlede et forslag om ministeriernes embedsmænd, nåede frem til, at Post og Telegraf samt Jernbanevæsenet, der hørte under henholdsvis Finansministeriet og Indenrigsministeriet, ikke bare burde samles under samme ministerium, men under en fælles styrelse. Regeringen tilsluttede sig en sådan sammenlægning, når de bevilgede jernbanestrækninger var fuldendte, idet arbejdspresset ved Indenrigsministeriets Departement for Offentlige Arbejder så ville falde betydeligt.

Resultatet blev en lov af 2. juli 1870, hvorefter antallet af departementschefer, hvortil Generalpostdirektøren blev henregnet, skulle indskrænkes til 11, hvoraf én mod et årligt honorar på 400 rd. også skulle fungere som Generaldirektør for jernbane, post- og telegrafvæsenet. Ordningen skulle træde i kraft den 1. april 1874, og da Danneskjold-Samsøe på dette tidspunkt næsten ville være 70, var det ret klart, at han ikke skulle være den nye kombinerede departementschef og generaldirektør, hvad han formentlig heller ikke ønskede. Han indgav derfor den 22. august 1873 sin afskedsansøgning allerede til den følgende 1. september.[6] Danneskjold-Samsøes 31-årige styre havde bragt Postvæsenet dets hidtil kraftigste udvikling. Nu gjorde den politiske udvikling, som vel i meget var ham fremmed, hans videre forbliven som Generalpostdirektør umulig.[7]

Efter at Danneskjold-Samsøe havde indgivet sin afskedsansøgning, kunne Postvæsenet den 17. november 1873 overflyttes til Indenrigsministeriet, hvor det fra den 1. januar 1874 henlagdes under Departementet for Offentlige Arbejder. Det betød, at Generalpostdirektoratet som sådant ophævedes ved udgangen af 1873, idet Departementschefen for Indenrigsministeriets Departement for Offentlige Arbejder, F.Chr.H.E. Tobiesen, herefter tillige blev generaldirektør for Post- og Telegrafvæsenet samt Statsjernbanedriften.[8]

Tobiesens embedskarriere var ikke uden sammenhæng med politik. Som landstingsmand 1866-78 stod han indenrigsminister C.A. Fonnesbech nær, og denne lod ham udnævne til posten. Da Fonnesbech i 1874 selv dannede regering, gjorde han Tobiesen til indenrigsminister.

Efter ministeriet Fonnesbechs afgang i 1875 vendte Tobiesen ikke tilbage til departementschefposten, selv om den kun havde været besat ved konstitution. Han udnævntes til kongelig kommissarius for den ene banestrækning efter den anden.[9]

Som chef for Departementet for Offentlige Arbejder og dermed også på generaldirektørposten efterfulgtes Tobiesen af Johan Lauritz Schou, der sad på posten til sin død i december 1883.[10] Schou var en dygtig embedsmand og havde som kontorchef gjort udmærket fyldest, men han savnede evnen til at koncentrere sig om det væsentlige, hvilket så afgjort var nødvendigt, når han skulle bestride en departementschefpost og tre generaldirektørfunktioner på én gang. Han døde da formodentlig også nærmest af overanstrengelse.[11]

Kontormæssigt skete der efter Generaldirektoratets overførsel til Indenrigsministeriet det, at Første og Andet Postsekretariat samt bogholderfunktionen og den specielle materialafdeling de facto smeltede sammen til ét ekspeditionskontor under ledelse af den hidtidige leder af Første Postsekretariat, Pierre August Arlaud. Lederen af Andet Postsekretariat, N.H.H. Lund, var som nævnt også kommitteret, og han kom nu til udelukkende at fungere i denne funktion.[12]

Generalpostdirektionen blev hermed formelt og reelt et kontor i Indenrigsministeriet, og personalet indgik i ministeriets almindelige avancementsystem. Det underordnede personale her kom derfor til efterhånden at bestå af unge mænd uden postal baggrund.[13] Rent fysisk flyttede man også ind i Den røde Bygning. Alt dette satte større skel end hidtil mellem folkene i den centrale postledelse og de overordnede postfunktionærer rundt om i landet. Værre var det dog, at Lund opfattede det som en personlig forbigåelse, at han, der havde højere anciennitet end Schou, ikke blev udnævnt til den kombinerede stilling som departementschef og generaldirektør for trafiketaterne. Det medførte i de første år et spændt forhold, og Lund gav sig til at handle »efter reglementet«. Han ekspederede de sager, der forelå, men tog ikke initiativ til noget som helst.[14]

Da departementschef Schou døde i 1883, genvandt Postvæsenet sin formelle selvstændighed, idet Lund i en alder af 66 år den 15. december konstitueredes som leder af Postvæsenet direkte under ministeren.[15]

Da Lund blev chef, kunne han se tilbage på en lang karriere i Etaten. Her havde han ydet en betydelig indsats og gjort sig fortjent ved flid og grundighed, men sjældent ved initiativ og visioner, og nu var det vel for sent.[16]

Når man fra 1874 kunne sammenlægge hele den centrale postadministration til et enkelt kontor, hang det bl.a. sammen med, at en række sager, der hidtil var blevet behandlet i styrelsen, fra den 1. februar 1874 blev lagt ud til afgørelse hos postinspektører-

Pierre August Arlaud (1828-1914) blev student i 1846, læste medicin, men endte så i 1855 som assistent i Generalpostdirektionen. Siden avancerede han til kontorchef. I virkeligheden er han i eftertiden langt mere kendt for sin indsats som litteraturhistoriker, bl.a. med højt anerkendte udgivelser af Baggesen og Brorson.

Peter Christopher Nørgaard (1835-1917), atter en jurist fra Indenrigsministeriet, som i 1884 blev ikke alene departementschef for de offentlige arbejder, men tillige generaldirektør for Telegrafvæsenet. I denne stilling forblev han til sin afsked i 1901.

ne. Det samme skete fra 1876 for Københavns vedkommende med afgørelser hos overpostmesteren.

Embedet som overpostmester var som tidligere nævnt oprettet i 1850, men det var først ved lønningsloven af 2. juli 1870, at overpostmesteren blev chef for hele det københavnske postvæsen, idet Københavns Jernbanepostkontor, hvis navn nu ændredes til Banegårdspostkontoret, blev underlagt overpostmesteren.[17] Under Jernbanepostkontoret lå tre postekspeditioner for henholdsvis Vesterbro, Nørrebro og Østerbro, alle oprettet i 1862, da København for alvor var begyndt at vokse ud over de gamle volde.[18]

De sager, der blev udlagt til postinspektørerne og overpostmesteren, var bl.a. afslutning af kontrakter om postbefordring, antagelse af landpostbude og brevsamlere, behandling af klager og andragender om nye landpostruter og brevsamlingssteder, fastsættelse af rejsepenge for postekspedienter og pakmestre ved jernbanepostbureauerne, samt godkendelse af en stor mængde forskellige udgifter. Hvis en klager ikke fik medhold ved postinspektøren, kunne sagen naturligvis appelleres til Postbestyrelsen i Indenrigsministeriet. Det væsentlige ved reformen var dog, at en betydelig del af ansvaret for Postvæsenets udgifter på denne måde blev decentraliseret, uden at det blev sikret, at man i de tre områder fulgte den samme linie.[19]

Både Postinspektøren for Østifterne og Postinspektøren for Jylland boede i København, og fra 1874 fik de kontorer på Postgården i Købmagergade. Som konsekvens af de arbejdsopgaver, de nu fik overladt, fik de også tillagt en vis assistance, mens det tidligere stort set havde været enmandsjob. Først fik de en postassistent i fællesskab til hjælp, senere fik de hver én, hvilket dog skulle vise sig helt utilstrækkeligt.[20]

Ved Post- og Telegrafvæsenets henlæggelse under Indenrigsministeriet i 1873 overtog de to nu sammensmeltede ekspeditionskontorer igen Generaldirektørens sekretariatsforretninger vedrørende Statstelegrafen. Ekspeditionskontoret betegnedes derfor Post- og Telegrafvæsenets Ekspeditionskontor. Da Lund i 1883 konstitueredes som generaldirektør, var det dog kun for post- og befordringsvæsenet. Den nye departementschef for Departementet for Offentlige Arbejder, Peter Christopher Nørgaard, der udnævntes i januar 1884, overtog stillingen som generaldirektør for Telegrafvæsenet, men sekretariatsfunktionen forblev i Post- og Telegrafvæsenets Ekspeditionskontor. Fra 1883/84 havde Postvæsenet altså én generaldirektør og Telegrafvæsenet en anden, men disse to havde fælles sekretariat.[21] I praksis var dette set fra Telegrafvæsenet kun små krusninger på overfladen.

Telegrafdirektørens faktiske selvstændighed i forhold til Postvæsenets øverste ledelse havde også tidligere været meget stor.

Telegrafdirektør Faber var i 1877 afgået ved døden. Han efterfulgtes af Heinrich Høncke fra Ingeniørkorpset, der nu gjorde den civile telegraf til sin levevej.[22] Høncke har ofte i eftertiden fået en ikke særlig venlig omtale som telegrafdirektør. Selv om dette måske ikke er helt uberettiget, må man dog ikke glemme, at hans periode som telegrafdirektør faldt sammen med den store politiske strid mellem Venstre og Højre, som bremsede næsten enhver form for reformer.

Generaldecisoratet for Postvæsenets Regnskabssager forblev under Finansministeriet og blev i 1876 til Andet Revisionsdepartement. Hertil henlagdes i 1881 også hele toldrevisionen i forbindelse med ophævelsen af Generaldecisoratet for det Indirekte Skattevæsen.[23]

I forbindelse med den centrale postadministrations indlemmelse i Indenrigsministeriet ændredes den ordning, der var indført i 1862, hvorefter Generaldecisoratet for Postvæsenets Regnskabsvæsen ikke blot reviderede post- og telegrafkontorernes regnskaber men også Postvæsenets hovedregnskab og Telegrafvæsenets årsregnskab. Ingen, heller ikke Rigsdagen, reagerede på, at Indenrigsministeriet herefter ville kontrollere sig selv.[24]

Heinrich Høncke (1834-98) efterfulgte i 1877 Peter Faber som telegrafdirektør og sad i stillingen de følgende tyve år.

Indskrænkning af Post- og Telegrafnettet efter 1864

Med tabet af Hertugdømmerne og dermed to femtedele af monarkiets befolkning blev mangt og meget anderledes også inden for Postvæsenet og Telegrafvæsenet. Selv om man skulle synes, at den nye tilstand ved afståelsen var veldefineret, tog det imidlertid flere år, før situationen var ganske afklaret for de to etater. Det skyldtes, at Slesvig, Holsten og Lauenburg først i 1866 efter krigen mellem Preussen og Østrig blev indlemmet i Preussen. I de to mellemliggende år eksisterede der et selvstændigt Slesvig-Holsten, selv om det fra 1865 var noget af en formalitet. Den 14. august dette år havde Østrig og Preussen nemlig lavet en foreløbig deling, hvorved Slesvig var kommet under preussisk forvaltning og Holsten under østrigsk. Hermed fik de to hertugdømmer hver sit postvæsen.[25] Det var også først efter Preussens sejr i 1866, at magtforholdene ved og nord for Elben definitivt ændrede sig. Indtil dette tidspunkt kunne Danmark endnu have håb om genetablering af det danske Overpostamt i Hamburg og videreførelse af det stadig eksisterende danske overpostamt i Lübeck.

Besejlingen af ruten Korsør-Kiel var ophørt ved forbundstroppernes indrykning i Holsten og var på samme måde som under treårskrigen blevet erstattet af en rute mellem Korsør og Lübeck. Efter fredsslutningen fortsattes besejlingen af Lübeck, først og fremmest fordi man fra dansk side ikke ønskede at indgå en overenskomst med det nye slesvig-holstenske styre og ej heller en formel overenskomst om den danske posts transport gennem Slesvig og Holsten. Man valgte simpelt hen at stikke hovedet i busken, indtil vintervejret medførte, at besejlingen af Lübeck måtte ophøre den 5. februar 1865. Hele den danske post til det sydlige udland samt den svenske og norske transitpost måtte herefter dirigeres gennem Slesvig-Holsten. Det slesvig-holstenske postvæsen nægtede da heller ikke at befordre brevene, men i stedet for at lade de danske postsække gå uåbnede igennem til Hamburg, åbnede man dem og pålagde hvert brev en transitafgift på to skilling slesvigholstensk kurant pr. brev.

Nu var man fra dansk side nødt til at forhandle med den slesvigholstenske postforvaltning, og postinspektør H.G. Petersen blev sendt af sted for at indgå et forlig, der kunne sikre, at den

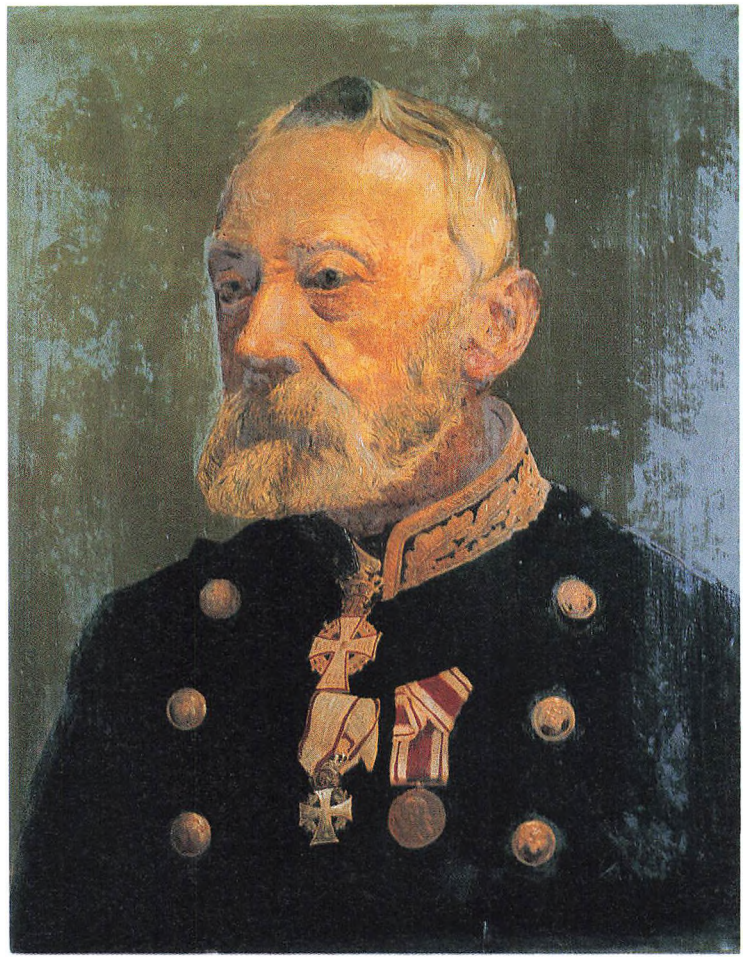
danske post kunne passere Slesvig-Holsten i lukkede sække. Det lykkedes, og aftalen gik ud på, at der fra dansk side skulle betales 2 rd. 64 sk. pr. pund breve i lukket sæk, hvilket ville give en dansk besparelse på 80-90 rd. pr. dag samt hurtigere befordring. Den danske postledelse ville dog ikke godkende en så høj takst, og resultatet blev, at man fortsat lod det slesvig-holstenske postvæsen åbne sækkene og pålægge enkelttaksten, med den deraf følgende højere omkostning.

Systemet fortsatte til den 1. april 1865, da dampskibssejladsen på Lübeck kunne genåbnes. Herefter foreslog Hertugdømmernes østrigske og preussiske civilbestyrelser forhandlinger om normalisering af postforholdene, men ønskede samtidig at inddrage repræsentanter for Hamburg og Lübeck. Fra dansk side ville man hellere forhandle med Preussen og Østrig end med slesvig-holstenerne, men man var bekymret for, at forslaget om inddragelse af Hamburg og Lübeck var et forsøg på at få Danmarks postrettigheder i de to byer ophævet. Derfor valgte man i stedet at forhandle med det slesvig-holstenske postvæsen, og med dette afsluttedes den 30. juni 1865 en overenskomst, hvorefter lukkede danske postsække igen kunne gå gennem Slesvig-Holsten og nu til en lavere takst end i den mislykkede overenskomst. Til gengæld måtte disse sække kun indeholde breve til Hamburg og Lübeck by, ikke breve til viderebefordring. Alle andre breve skulle behandles af det slesvig-holstenske postvæsen som enkeltbreve. Forliget var derfor i realiteten ikke bedre end det, man tidligere havde forkastet.[26]

Med hensyn til forholdet til Preussen afsluttedes en konvention med gyldighed fra den 1. august 1865. Herefter sendtes posten mellem Danmark og Preussen via dampskibsruten Malmö-Stralsund. Samme dag fik man en overenskomst med Lübeck, der stort set sikrede videreførsel af de danske postrettigheder i byen.[27]

Alt dette var imidlertid kun foreløbige ordninger, og efter afslutningen af krigen mellem Preussen og Østrig i juni 1866 blev der indgået overenskomster i overensstemmelse med de nye magtforhold. Slesvig og Holsten var blevet preussiske provinser, og deres postvæsen gik op i det preussiske.[28] Danmark kom til at opgive sine postrettigheder i både Hamburg og Lübeck, og der blev i december 1866 indgået en konvention mellem Danmark og Preussen om genåbning af dampskibsfarten mellem Korsør og Kiel. Herefter var det dog ikke en dansk rute, men en fælles dansk-preussisk rute med deling af indtægter og udgifter. I første omgang blev den kun besejlet med danske skibe, men Preussen kunne med et varsel på fem kvartaler til en 1. april kræve at overtage halvdelen af afgangene.[29]

Harald Georg Petersen (1819-98) begyndte allerede i 1834 som volontør i Postvæsenet og er således en af de få fremtrædende postembedsmænd fra denne periode, hvis hele karriereforløb faldt inden for etaten. I 1850 blev han postkontrollør i København, to år senere konstitueret postinspektør for Østifterne, fra 1858 tillige postinspektør for Slesvig – indtil 1864. I årene 1876-97 var han overpostmester i København. H.G. Petersen arbejdede i 1850'erne med oprettelse af brevsamlingssteder, i begyndelsen af 1870'erne reorganiserede han det islandske postvæsen og gennem årene blev han flittigt brugt i international sammenhæng ved forhandlinger om en række postkonventioner.



Den hidtidige danske postrute mellem Lübeck og Hamburg var der ikke noget tilbage af. Efter åbningen af den direkte jernbane mellem Lübeck og Hamburg den 15. juli 1865 blev der indsat bureauvogne på strækningen. Jernbanepostbefordringen over Büchen såvel som den gamle direkte diligencerute mellem Hamburg og Lübeck ophørte.[30]

Som et led i Preussens overtagelse af magten i Nordtyskland blev der etableret et nyt nordtysk forbund, hvortil også Lübeck og Hamburg kom til at høre. Post var et forbundsanliggende. Det var derfor med Det nordtyske Forbund under Preussens forsæde, at Danmark i april 1868 indgik en overenskomst, ifølge hvilken Danmark opgav alle postrettigheder i såvel Hamburg som Lübeck samt retten til at lade lukkede brevpakker befordre til de to byer. Som erstatning for postrettighederne fik Danmark 220.000

preussiske thalere, og forbundet påtog sig pensionsforpligtelserne for de ansatte. Post fra Danmark til Belgien, Frankrig, Storbritannien, Nederlandene, Rusland og De forenede Stater kunne gå gennem det nordtyske forbunds område i lukkede sække. Overenskomsten trådte i kraft den 1. maj 1868, og en epoke i dansk posthistorie var dermed slut.

Der skete dog også andre bemærkelsesværdige ændringer for det europæiske postnet på dette tidspunkt. Fyrst Maximilian af Thurn und Taksis solgte med virkning fra den 1. juli 1867 alle sine postrettigheder i samtlige stater til Preussen for 3 millioner preussiske thalere. Det var tydeligt, at tiden for »fremmede« postadministrationers operation inden for nationalstaters grænser var ovre.[31]

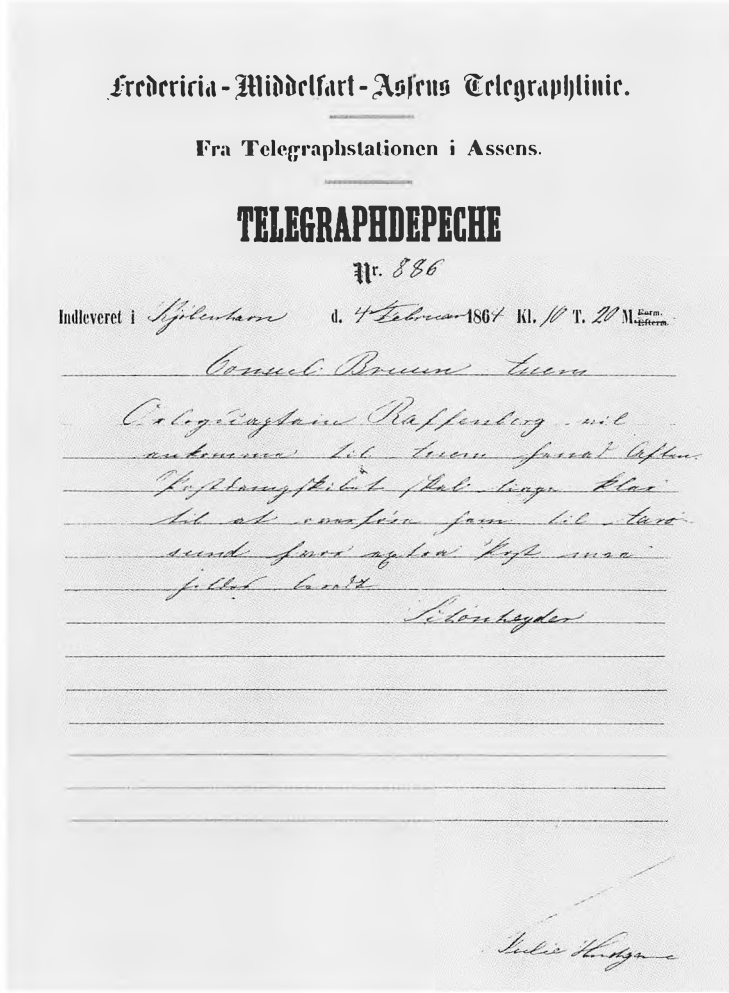
Konkret betød tabet af Hertugdømmerne, at det danske postnet indskrænkedes så meget, at indtægten faldt med 31 % fra 1862/63 til 1865/66, nemlig fra 1,74 million til 1,20 million rd. Selv om det meste af det postale produktionsapparat var af let justerbar størrelse, faldt udgifterne i samme periode kun med 25 %, nemlig fra 1,60 til 1,20 million rd.[32] Antallet af ekspederede brevforsendelser gik i samme periode ned med 29 %.[33] Hvad angår rejsende med posterne er det ikke rimeligt at sammenligne de to år, da jernbanenettet blev væsentligt forøget i den mellemliggende periode. Her har vi imidlertid tal for de direkte omsætningstab, idet antallet af rejsende med posterne i Hertugdømmerne i 1862/63 udgjorde 33 % af det samlede antal rejsende.[34]

Disse tal skal ikke tages som udtryk for, at det danske postvæsen blev sat varigt tilbage i sin udvikling ved tabet af Hertugdømmerne. F.eks. var antallet af ekspederede breve inden udgangen af 1860'erne på et højere niveau end nogensinde.[35] Men overgangen fra monarki til kongerige betød altså umiddelbart en aktivitetsnedgang på skønsmæssigt en trediedel.

For Telegrafvæsenet var tilbagegangen i produktionsapparatets størrelse ikke mindre markant. Ved udgangen af 1863 var længden af linierne 2070 km og den samlede trådlængde 5384 km. Ved udgangen af 1864 var disse to tal faldet til 1387 og 3076 km dvs. henholsvis med 33 % og 43 %. Også her var der altså tale om en formindskelse med omkring en trediedel. Det er endvidere værd at bemærke, at trådlængden faldt mere end linielængden. Det var altså relativt veludbyggede linier med stor telegramtrafik, der gik tabt.[36]

På grund af den stærke vækst i antallet af telegrammer, kan det være vanskeligt at se, hvor stort tabet egentlig var. I 1862 blev der i alt ekspederet 190.000 telegrammer via det danske net og i 1865 194.000. Året efter var tallet 232.000 og dermed det højeste no-

gensinde. Samtidig havde tabet af den direkte Englandsforbindelse kombineret med Sveriges etablering af eget kabel til Tyskland betydet, at antallet af telegrammer, der transiteredes gennem det danske område, faldt fra næsten 34.000 i 1863 til under 5.000 i 1867.[37]



Fredericia - Middelfart - Assens Telegraphlinie.

Fra Telegraphstationen i Assens.

TELEGRAPHDEPECHE

Nr. 886

Indleveret i Hjelmstrup d. 4 Februar 1864 Kl. 10 T. 20 M. Eftm.

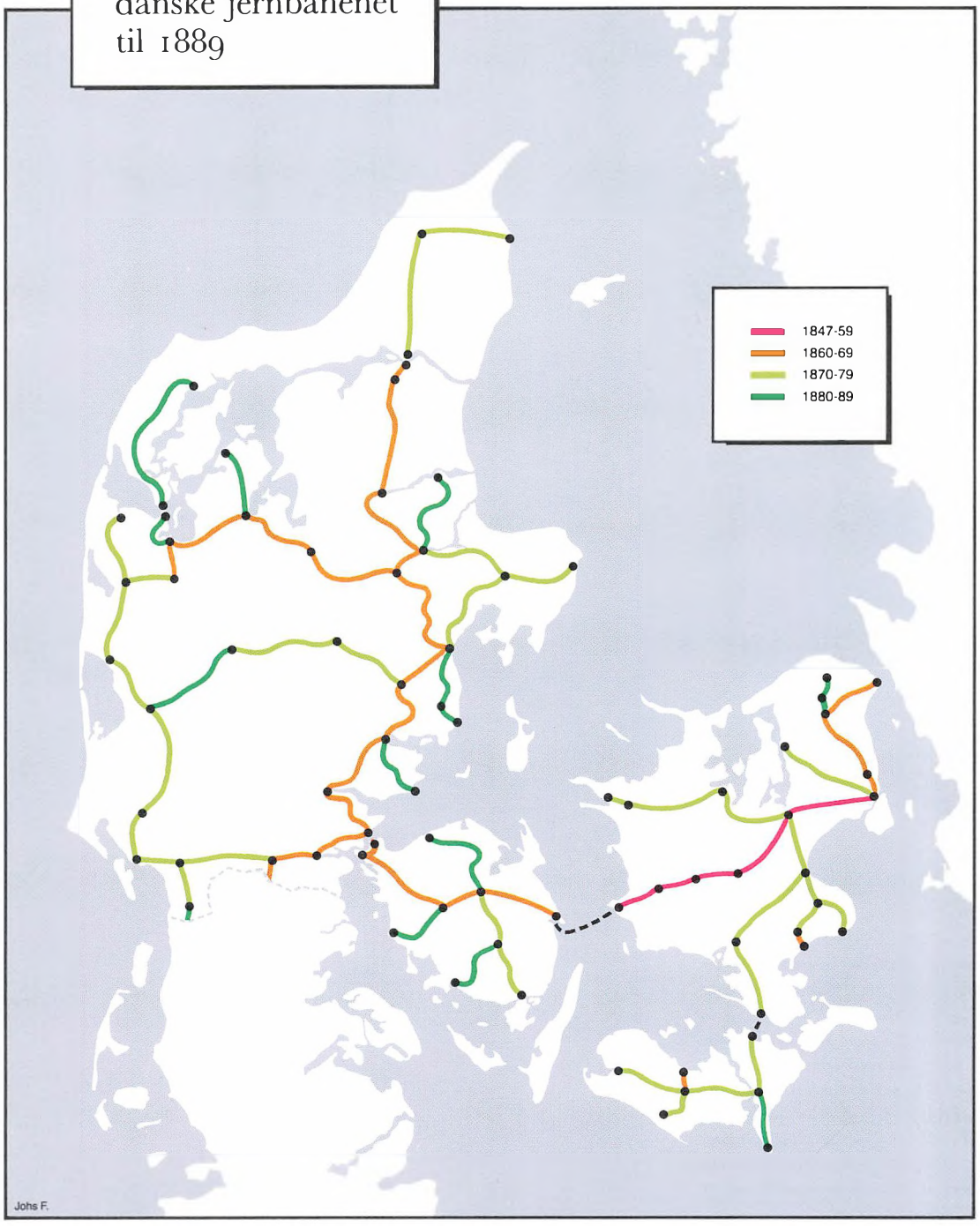
Consul Bruun Assens

Orlogskaptajn Raffenberg vil ankomme til Assens henad Aften. Postdampskibet skal ligge klar til at overføre ham til Aarøsund hvor extra Post maa holdes beredt. Schønheyder.

Schønheyder

Et af de sidste telegrammer fra helstatens tid. Den 4. februar 1864 fik Consul Bruun i Assens besked om, at »Orlogskaptajn Raffenberg vil ankomme til Assens henad Aften. Postdampskibet skal ligge klar til at overføre ham til Aarøsund hvor extra Post maa holdes beredt. Schønheyder.« Det var en besked fra Admiralitetet til Bruun, der havde koncession på overfarten. Raffenberg var søofficer, og det skulle altså gå stærkt. Man benyttede først Statstelegrafen til Fredericia og derefter den private telegraflinie herfra over Middelfart til Assens.

Udviklingen af det danske jernbanenet til 1889



Postvæsenets udvikling

Det første tjenestefrimærke fra 1871.

Postlovene af 1865 og 1871

Ved portoreformen i 1851 var grundenheden et enkeltbrev med vægten 1 lod svarende til 15,6 gram. Imidlertid trængte metersystemet frem i Europa, og man opererede her med en brevvægt på 15 gram. I Danmark havde man allerede i 1839 nærmet sig metersystemet ved at bestemme, at et pund herefter skulle være nøjagtig 500 gram, men havde imidlertid beholdt inddelingen af pundet i 32 lod og derved en underinddeling, der ikke »gik op i« metersystemets gram. Et lod var fire kvint og en kvint følgeligt 3,9 gram. I 1861 indførtes en ny underinddeling af pundet. Lod faldt bort og i stedet inddeltes pundet i 100 kvint. Med et pund på 500 gram blev 1 kvint følgelig 5 gram.[38] Hvis man ændrede vægten af et enkeltbrev fra 1 lod til 3 af de nye kvint, fik man således netop 15 gram.

Det var en af grundene til, at der i Rigsrådets samling i 1865 fremsattes forslag om »Ændringer i og tillæg til de gældende bestemmelser om postforsendelser«. Da man nu var i gang, nøjedes man ikke med denne tekniske justering. I det gamle system steg portoen proportionalt med det påbegyndte antal lod, som brevet vejede. Et brev mellem 2 og 3 lod kostede altså tre gange så meget i forsendelse, som et brev, der vejede under ét lod. Dette progressive system var naturligvis uretfærdigt, idet langt den største del af håndteringsomkostningerne var helt uafhængige af brevets vægt.

Regeringen foreslog derfor og fik vedtaget, at portoen for et enkeltbrev af 15 gram (3 kvint) fortsat skulle være 6 sk., mens breve på mellem 15 og 125 gram (3-25 kvint) skulle koste 12 sk. og breve fra 125 til 250 gram (25-50 kvint) kom op på 18 sk. De tre beløb var ved kontant frankering. Ved anvendelse af frimærker blev taksten 4, 8 og 12 sk.

Også pakkeposttaksterne blev sænket. Officielt var begrundelsen, at postbefordringen med jernbane havde billiggjort pakkebefordringen. I praksis var årsagen nok lige så meget, at jernbanerne netop på pakkeområdet, hvor Postvæsenet ikke havde monopol, var en alvorlig konkurrent, og man var derfor nødt til at sænke taksterne.[39]

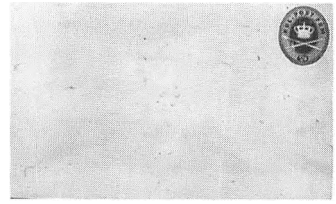
Allerede fra den 1. januar 1869 nedsattes taksterne for breve over 125 gram yderligere. Mens de indtil 15 gram stadig kostede 6 sk. eller med frimærke 4 sk., kunne alle breve mellem 15 og 250 gram herefter forsendes for 12 sk. eller med frimærke 8 sk. Begrundelsen for reformen var den enkle, at der stort set ikke forekom breve med vægt mellem 125 og 250 gram. Loven passerede da også Rigsdagens to ting uden nogen synderlig debat.[40]

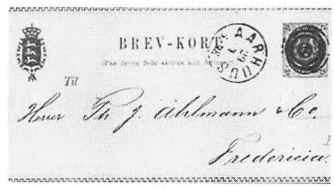
Ved behandlingen af portoreformen i 1851 var der som nævnt fra flere sider ytret ønske om at få en egentlig postlov. Det var dog blevet frafaldet, da det blev klart, at forsøg på at ændre lovforslaget i den retning formentlig ville medføre, at reformen ikke kunne gennemføres inden samlingens slutning. Først næsten 20 år senere, i 1870, forelagde regeringen et forslag til en postlov, som kunne samle og erstatte hovedparten af de gældende postforskrifter, hvoraf nogle gik så langt tilbage som til 1694.

Da loven i det væsentlige kun var en opsamling og kodifikation af gældende bestemmelser, er der ikke den store grund til at beskæftige sig med den. Det er dog ikke uden betydning, at begreber som f.eks. forsendelse af penge ved hjælp af postanvisning og anvendelse af postopkrævning nu fik lovmæssig sanktion. Hidtil havde disse postprodukter kun deres baggrund i administrative afgørelser. Med hensyn til forståelsen af begrebet var det også væsentligt, at »ordrer på indkassering af penge« nu fik denne betegnelse eller betegnelsen »postopkrævning«. Hidtil havde de heddet »postforskud«, hvilket var yderst misvisende, da Postvæsenet under ingen omstændigheder udbetalte pengene, før de var modtaget fra den person, som postopkrævningen var rettet til. Ekspresbreve, hvorved forstås breve, der straks ved ankomsten udbragtes med særligt bud, havde man administrativt indført fra den 1. august 1865 – nu blev disse også optaget i loven.

Hele landpostsystemet, som var under stærk udvikling, blev der derimod ikke lovgivet om, selv om det naturligvis fik mange gode ord med på vejen af de folketings- og landstingsmænd, som opfattede sig som repræsentanter for landsognene. Befordringsvæsenet, der havde været så væsentligt, men som nu var under afvikling, fik kun én paragraf – om straffen for at lade sig befordre som uindskrevne rejsende, nemlig pålæggelse af seksdobbelt billettakst.

Der var kun to virkelig nye ting i loven. Den første var den endelige ophævelse af embedsmændenes portofrihed. Det havde været ventet så længe, at portofriheden, hvorom der havde stået så meget strid, nu faldt bort næsten af sig selv. For at være helt sikker på, at man ved at læse loven ikke overså nyheden, fik paragraffen overskriften »portofrihed«, selv om dens første linie



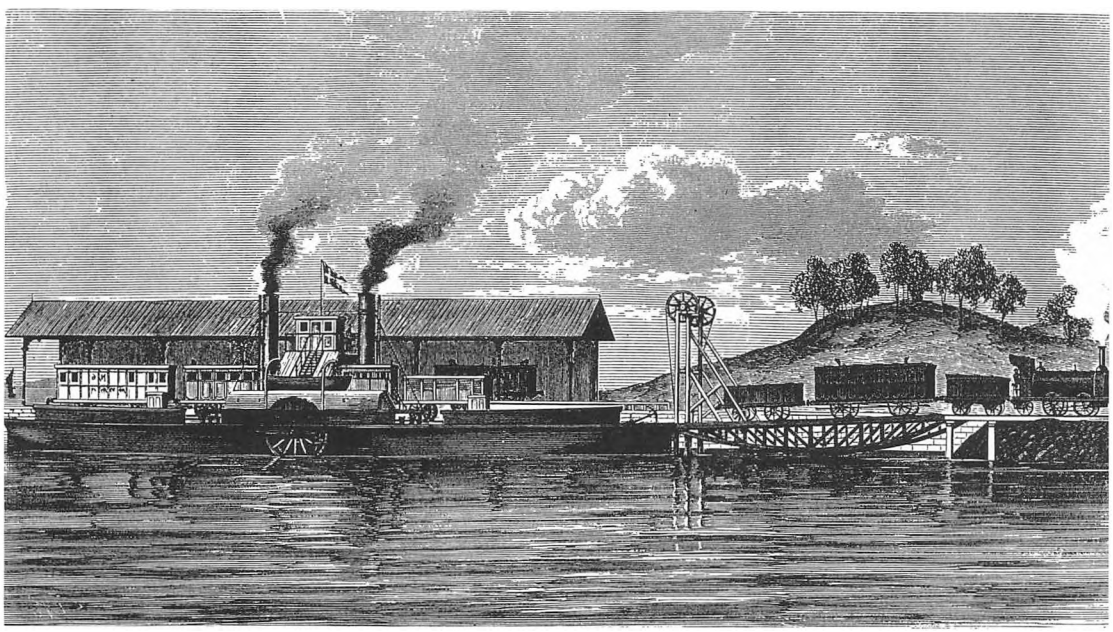


Postale nyheder fra denne tid var også frimærkekonvolut fra 1865 påtrykt 2 sk., altså lokalporto – de to øverste. Nederst postkort med påtryk fra 1871.

lød: »Al portofrihed ophæves«. Det andet nye var, at den gamle grænse mellem enkeltbreve og dobbeltbreve nu blev ophævet. Ved anvendelse af frimærke blev taksten 4 skilling for breve helt op til de 250 gram, som var øverste vægtgrænse. Til gengæld blev incitamentet til at bruge frimærker øget, idet den kontante frankering svarende til et fireskillingsmærke hævedes fra seks til otte skilling.[41]

Overfarterne

Perioden fra 1864 til 1883 danner afslutningen på Postvæsenets dampskibsperiode. Den 1. januar 1867 var postdampskibsruten mellem Korsør og Kiel blevet genåbnet og dermed atter hovedpostforbindelsen til det europæiske kontinent. Med åbningen af den sidste del af jernbaneforbindelsen mellem Nyborg og Århus den 4. oktober 1868 skønnede man til gengæld, at den anden del af denne rute, strækningen mellem Korsør og Århus, var overflødig, hvorefter den overgik til privat drift. Det var dog en rute, hvor man havde lidt svært ved at bestemme sig til, i hvilket omfang den skulle drives af Staten. I 1873-74 genåbnede den således med to gange ugentlig sejlads, men da Kalundborgbanen kom til den 1. maj 1875, nedlagdes den igen og erstattedes af



Dampfærgen Lillebelt ifærd med at »optage vogne fra et jernvejstog ved den bevægelige bro i Fredericia«. Denne reportage af ombordkørsel over broklappen findes i Illustreret Tidende og stammer fra åbningsåret 1872.

ruten Kalundborg-Århus, hvor man allerede var begyndt at sejle i 1874. Der var seks ugentlige afgange, men allerede i 1876 nedsattes frekvensen til tre, og i 1877 privatiseredes den.

Da Masnedsundbanen åbnede den 4. oktober 1870, omdannedes postdampskibsruten Vordingborg-Gåbense til Masnedsund-Gåbense. Siden blev den til Masnedsund-Orehoved efter tilkomsten af banelinien Orehoved-Nykøbing F den 22. august 1872 og endelig til Masnedø-Orehoved, da broen til Masnedø blev taget i brug den 15. januar 1884.

Allerede den 1. april 1883 havde Postvæsenet måttet overlade denne og alle andre væsentlige ruter til Statsbanerne i forbindelse med etablerede eller planlagte jernbanedampfærger. Begyndelsen var gjort ved åbningen af dampfærgeruten Strib-Fredericia i 1872, som blev drevet af de jysk-fynske statsbaner. Storebælt og Oddesund fulgte efter i 1883, og året efter kom der så jernbanefærger ved Masnedsund-Orehoved. Kun Kieler-damperen fik ikke jernbanespor, men blev alligevel overladt Statsbanerne i 1883. Også efter overtagelsen var der postpersonale med. Nu havde de imidlertid kun med postens behandling og sortering om bord at gøre.[42]

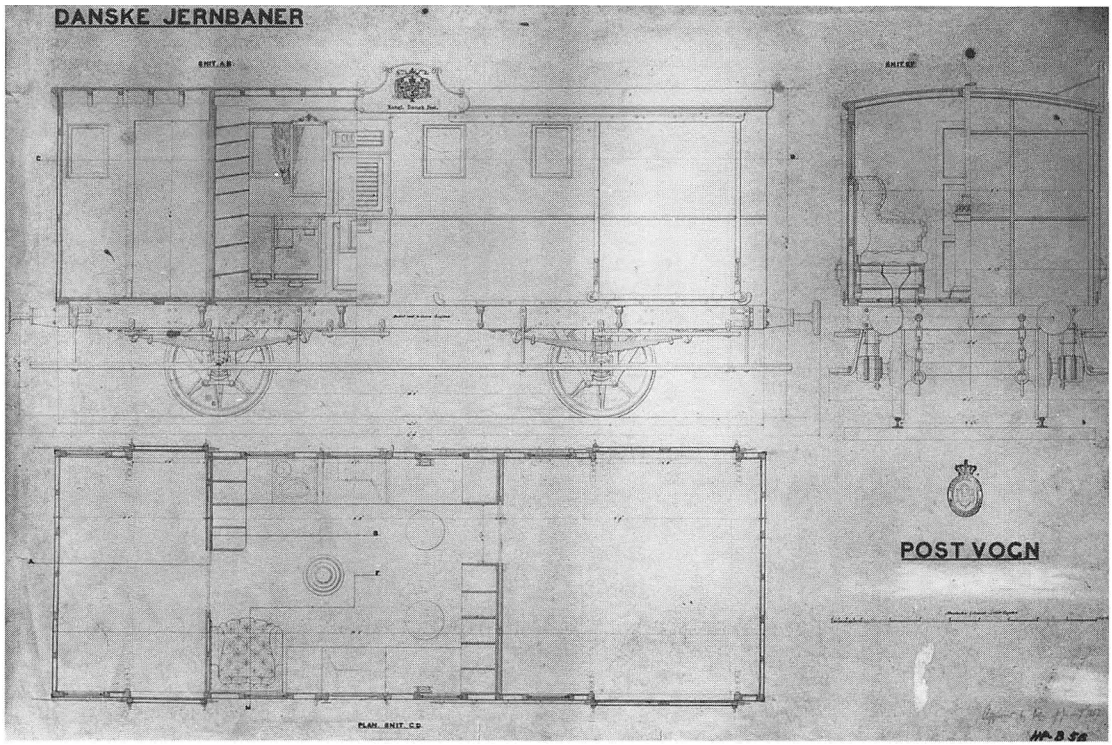
I 1870 havde Postvæsenet overtaget den længste af sine ruter, forbindelsen til Færøerne og Island. Den besejledes først seks, så syv og fra 1877 ti gange årligt. Den 12. januar 1880 blev ruten overdraget til DFDS, som drev den med tilskud fra Postvæsenet.

Tilbage blev kun enkelte ruter, og situationen omkring 1884 var derfor den, at næsten al sejlads med post enten skete med Statsbanernes skibe eller med de private dampskibsruter.[43]

Jernbanetransport

Som tidligere beskrevet var jernbanerne i Holsten og Slesvig ud fra danske politiske hensyn blevet anlagt som tværbanerne Altona-Kiel i 1844 og Tønning-Husum-Flensborg, der åbnedes i 1854. Da begge tværbaner fik en sidebane til Rendsborg, var realiteten blevet etableringen af den nord-sydgående strækning Altona-Flensborg.

På samme måde havde man i 1850'erne fra politisk side søgt at styre jernbaneudviklingen på den nørrejyske halvø. Debatten havde stået mellem nord-sydgående længdebaner og øst-vestgående tværbaner. De vigtigste transportveje gik sydpå mod Hertugdømmerne og Hamburg, men netop dette fandt toneangivende politiske kredse uacceptabelt. Man ønskede at knytte Jylland til København, og Danmark som helhed til England. Dette for-



Det var på forhånd bestemt, at der på de jyske jernbanestrækninger skulle indsættes jernbanepostvogne, hvori posten kunne sorteres under kørslen. Denne tegning er fra slutningen af 1850'erne og findes i flere varianter. Midt i vognen var der et kontorrum og i hver ende et rum til postsække og pakker. I kontorrummet, hvor kakkelovnen var placeret midt på gulvet, var der også en lænestol, så man kunne sidde bekvemt under pauser i sorteringsarbejdet. Som et særligt raffinement var der også afløb fra lænestolen. Hvis det polstrede sæde fjernedes, fungerede den nemlig som toilet.

mål kunne fremmes ved et system af tværbaner også i Nørrejylland og dampskibsforbindelser fra Jylland til Sjælland og England. På længere sigt var det dog meningsløst ikke også at forbinde tværbanerne med én eller flere nord-sydgående linier, hvilket de fleste – herunder også Postvæsenet – havde mest brug for.[44] Hermed var striden imidlertid ikke endt. Skulle en nordsydgående jernbanelinie gå centralt i Jylland eller tæt på østkystens befolkningskoncentrationer? For dog at komme i gang undlod man at starte med den ellers naturlige forbindelse til baneanlæggene i Slesvig, men anlagde 1859-62 linien Århus-Langå-Randers. Så langt nordpå var der nemlig rimelig enighed om linieføringen. Strækningen åbnedes den 4. september 1862, og den 21. juli 1863 åbnedes driften på sidebanen Langå-Viborg.[45]

Postalt set var linien Århus-Randers kun et beskedent led i den nord-sydgående postbefordring i Jylland og i viderebefordringen af posten, der kom med dampskib fra Korsør til Århus. Det var dog ikke derfor, at postbefordringen på strækningerne Århus-Randers og Langå-Viborg først blev indledt den 1. oktober 1863.[46] Man kunne simpelt hen ikke blive enige om de økonomiske betingelser.

Jernbaneanlæggene i Jylland og på Fyn i 1860'erne skete for Statens regning, men denne ønskede fra begyndelsen ikke at drive dem selv. Driften fra åbningen i 1862 til 1867 blev derfor forestået af det private »Det danske Jernbanedriftselskab«, som økonomisk stort set var identisk med anlægsentreprenøren Sir Morton Peto. Efter at han havde standset sine betalinger, måtte Staten i september 1867 alligevel tage over.[47]

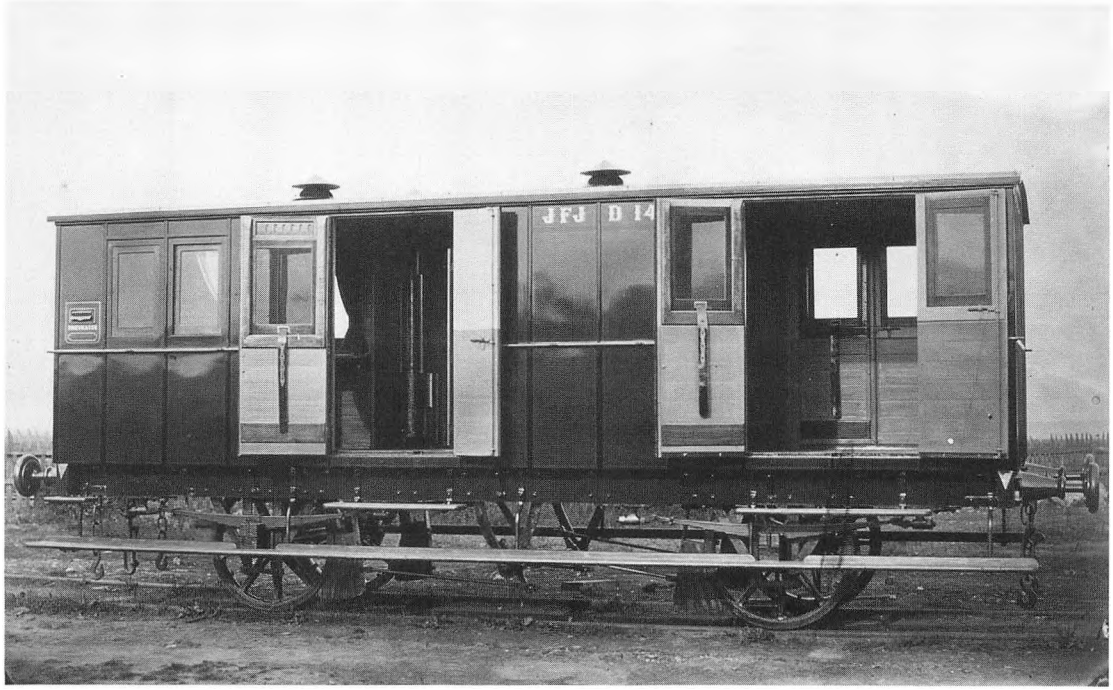
Situationen var derfor fra begyndelsen den besynderlige, at selv om strækningen Århus-Randers var statsbane, skulle Postvæsenet forhandle befordringspriser med et privat selskab, som satte højere takster, end man var vant til fra Sjælland. Selskabets udgangskrav i 1862 var således 1 rd. 48 sk. pr. postvognsmil. De halvanden rigsdaler var selskabets normale pris for lejlighedsvis leje af en godsvogn med en bæreevne på 9.000 pund. Postvæsenet argumenterede med, at man kunne køre en postvogn ad landevejen for 64 sk. pr. mil, men det påvirkede ikke selskabet. Man kunne jo heller ikke sortere post i en postdiligence. Argumentet om, at man i Slesvig og Holsten kun gav 10 sk. pr. akselmil, svarende til 20 sk. pr. vognmil, påvirkede heller ikke Driftselskabet væsentligt, selv om man dog efterhånden sænkede sit krav til 1 rd. 12 sk., mens Postvæsenet var villig til at yde 64 sk. Resultatet blev, at banen åbnede, uden der blev indgået nogen overenskomst, så posten gik stadig ad landevejen mellem Århus og Randers.

For Postvæsenets overordnede, Finansministeriet, og Driftselskabets tilsynsmyndighed, Indenrigsministeriet, var dette naturligvis uacceptabelt, og resultatet blev, at indenrigsminister Orla Lehmann i august påtvang selskabet et forlig lydende på en betaling på 44 sk. pr. mil for breve og postpersonale plus betaling for postgodset i postvognen efter vægt. De 44 sk. var beregnet som to andenklasses billetter (for postekspedienterne) og én tredieklasses billet (for pakmesteren) samt 200 pund breve og aviser af 6 sk. pr. 100 pund.

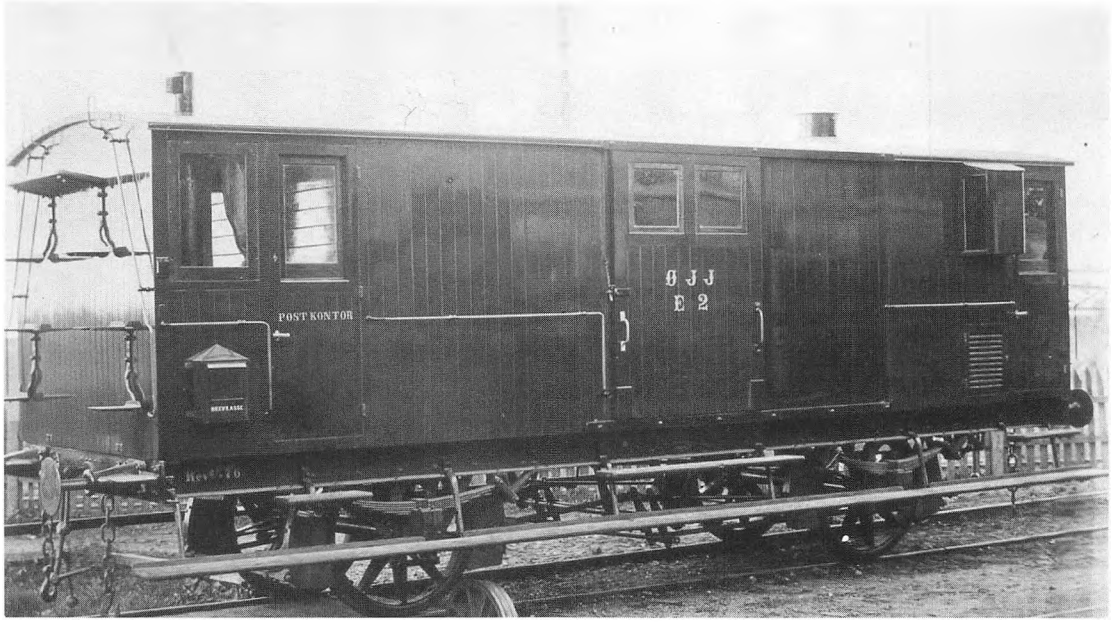
Med en formel kontrakt af 11. september 1863 kunne postbefordringen så gå i gang fra den 1. oktober. Prisen på 44 sk. pr. mil plus særskilt betaling for pakker gjaldt for en hel 24-fods postvogn på strækningen Århus-Randers. På banen fra Langå vestpå skulle selskabet levere vogne med postkupéer, svarende til dem, der anvendtes på linien fra Øster Ørsted til Tønning i Slesvig. For denne type var betalingen 26 sk. pr. mil plus betaling for pakkerne.[48]

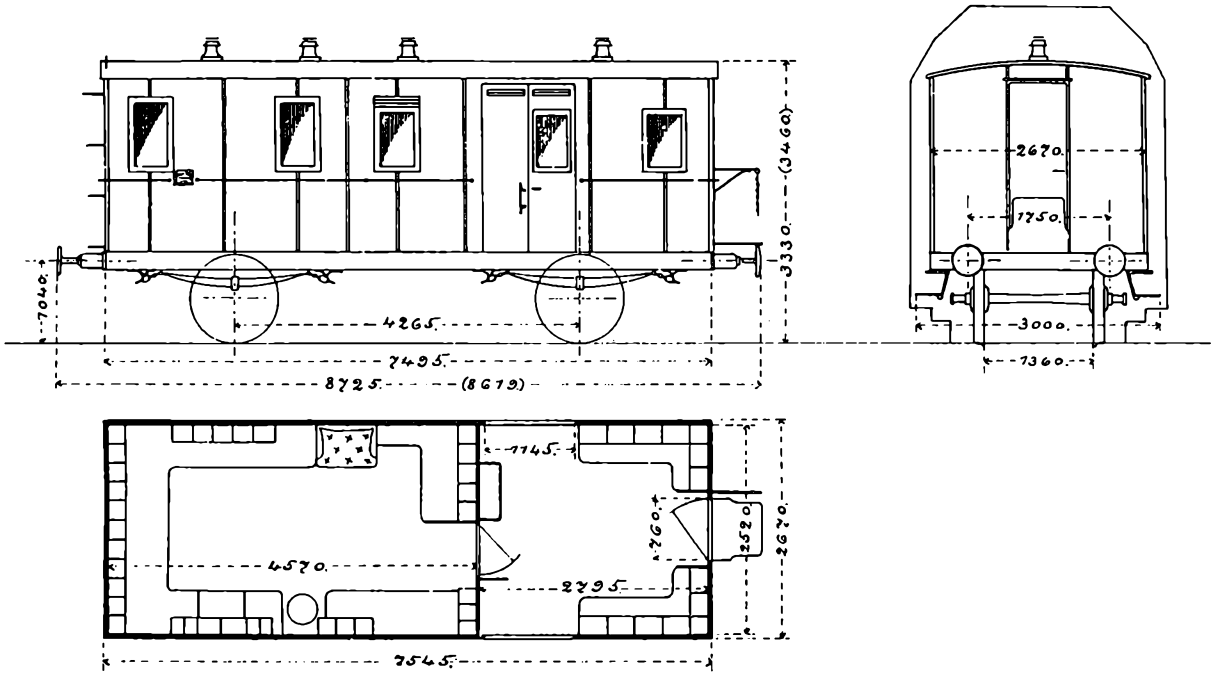
Jernbanepostvogne kom ikke bare til at køre på hovedstrækningerne. Denne vogn er leveret til Østjyske Jernbaneselskab (Randers-Grenå) i 1876. Bemærk den lille udvendige postkasse og sædet til bremseren øverst på gavlen.

Det var dog fra begyndelsen ikke nogen omfattende virksomhed, der blev drevet af det jyske jernbanepostvæsen. Til åbningen den 1. oktober 1863 ansattes i alt tre postekspedienter til en løn-



De første postvogne til de jysk-fynske baner blev leveret af vognfabrikken »Hvide Mølle« ved Randers. Senere skiftede fabrikken navn til Scandia. Den her viste postvogn (D 14) blev leveret i 1871. Ligesom samtidige personvogne har postvognen et gangbræt langs vognsiden, så det togpersonale, der billetterede passagererne i personvognene, kunne komme forbi under kørslen.



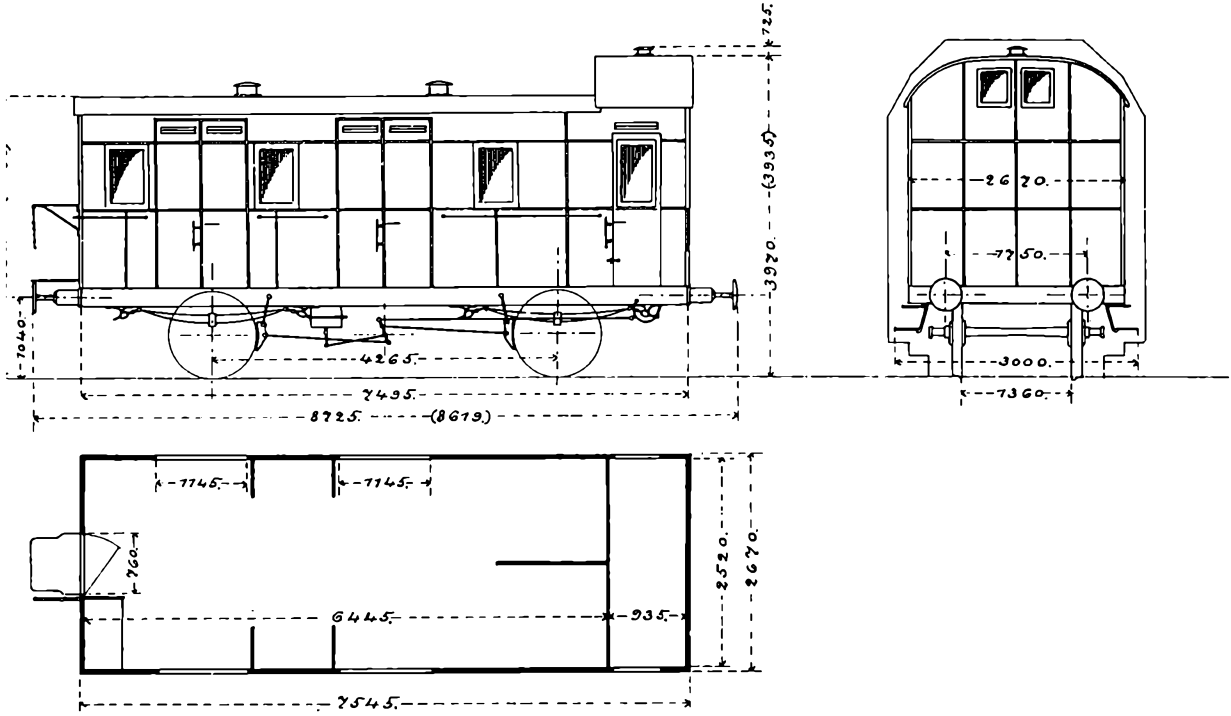


I 1880 begyndte man på Sjælland at indføre dobbeltpostvogne. Den ene vogn havde postkontor og et lille pakrum, hvorfra der var overgang til en efterfølgende vogn, som udelukkende fungerede som postpakvogn. Der var ellers normalt ikke over-

ning af 400-500 rd. om året samt to pakmestre. I kaution skulle stilles sikkerhed svarende til en årsløn. Ledelsen af Det jyske Postekspeditionsbureau blev foreløbig overdraget postmesteren i Randers.[49]

De postførende tog afgik fra Århus kl. 9^{20} og 18^{30} med ankomst til Randers kl. 11^{05} og 20^{15} og til Viborg kl. 11^{55} og 21^{05}. Forbindelserne i modsat retning ankom til Århus kl. 8^{45} og 18^{00}. De kørende poster mellem Århus og Randers, Randers og Viborg, samt Århus og Viborg blev så nedlagt, mens postgangen mellem Randers og Ålborg blev udvidet til to gange daglig. Det hjalp dog ikke så meget, at Randers, Viborg og Ålborg nu fik post to gange om dagen. Københavnsforbindelsen over Århus-Korsør og Flensborgforbindelsen fra Århus gik nemlig fortsat kun én gang i døgnet.[50] Allerede den 17. oktober 1864 åbnedes strækningen videre fra Viborg til Skive og den 17. november 1865 videre til Struer. Her var der postbefordring straks fra banens åbning.[51]

Kontrakten af 11. september 1863 kom ikke til at holde længe, idet Postvæsenet opsagde den allerede i marts 1865 til udløbet af juni måned, men den ny overenskomst blev først indgået den 17. august. Den var helt i overensstemmelse med Postvæsenets forhandlingsudspil, som gik ud på, at den nye aftale for det jyskfynske område skulle være identisk med den, som Postvæsenet den 16. juli 1864 havde indgået med Sjællandske Jernbanesel-



gang mellem jernbanevogne, heller ikke mellem personvogne. I det her viste dobbeltvognspar er der i pakvognen bremsekupé. Indgangen til denne skete udefra. Jernbanepersonalet havde under normale forhold ikke adgang til postvognen.

skab, og hvorefter der ikke betaltes specielt for postgodset, men 48 sk. i alt for kørsel med en 24-fods postvogn med personale, breve og pakker.

Postvæsenet var altså træt af at skulle betale specielt for pakkerne. Der var dog en væsentlig forskel på de to kontrakter. I det jysk-fynske område blev taksterne 50% højere end på Sjælland, altså 64 sk. pr. postvognsmil i stedet for 48 sk. Tilsvarende blev den jysk-fynske takst for postafdelinger kortere end 24 fod 3 sk. pr. mil pr. postvognsfod mod 2 sk. på Sjælland. De jysk-fynske takster kom for øvrigt fra 1874 til også at gælde i forhold til Det lolland-falsterske Jernbaneselskab.

I praksis blev det ikke i første omgang så dyrt for Postvæsenet, som overenskomsten kunne tyde på. I en tillægsoverenskomst af 28. august 1865 bestemtes, at uafhængigt af, hvilke vogne der faktisk blev stillet til disposition for Postvæsenet, skulle der indtil videre på strækningen Århus-Randers kun betales for 12 fod = 36 sk. pr. mil og på linien vestpå fra Langå for 10 fod = 30 sk.[52]

Den første køreplan for Århus-Randers banen lød som nævnt på to tog i hver retning daglig: et formiddags- og et eftermiddagstog. For at få det til at passe med postforbindelserne længere sydpå, ønskede Postvæsenet, at formiddagstoget skulle gå fra Randers kl. 5 morgen, men det gik jernbaneselskabet naturligvis ikke med til. Hvis Postvæsenet ville have post fra Randers mod

Århus på det tidspunkt, måtte det selv skaffe befordring, og postdiligencen måtte derfor indtil videre stadig holdes i drift.

De nye jernbanepostvogne kom i første omgang kun til at køre til 10. marts 1864, da postbefordringen standsedes på grund af de fremrykkende fjendtlige styrker. Man kom i gang igen den 10. april, men kun for at køre ca. en uge, hvorefter bureauerne var standset i fem måneder. Dette skyldtes bl.a., at fjenden den 26. juni sprængte jernbanebroen ved Langå i luften, så passagerer og post måtte sejles over Gudenåen i robåde.[53]

Mens anlægget af Århus-Randers strækningen var i gang, blev der den 10. marts 1861 vedtaget en lov om de kommende baneanlæg uden for Sjælland. Det drejede sig først om en bane tværs over Fyn fra Nyborg til Middelfart, derefter banelinier fra Vamdrup ved den slesvigske grænse over Kolding, Fredericia, Vejle og Horsens til Århus, fra Randers til Ålborg og fra Langå-Viborgbanens endepunkt over Struer til Holstebro.[54]

For strækningen fra Vamdrup og sydpå til Flensborg var der i 1862 blevet givet koncession til det samme engelske entreprenørselskab under ledelse af Sir Morton Peto, som havde anlagt (og drev) banen Tønning-Husum-Flensborg, og som nu for Staten anlagde baner i Jylland.

Strækningen Viborg-Skive blev den 17. oktober 1864 uden nogen formel åbning taget i brug til person-, gods- og posttrafik.[55] Af væsentlig større postal interesse var det, da den fynske tværbane – den såkaldte »Dronning Louises Jernbane« – den 8. september 1865 åbnedes for drift og den 1. november 1866 forlængedes til Strib. Her var fra begyndelsen postbefordring med banen.[56]

Med åbningen af banen tværs over Fyn var den gamle postale hovedrute tværs over Danmark og videre nordpå og især sydpå mod Hamburg genetableret for tværstrækningens vedkommende, men nu i form af jernbane. Så længe, der ikke var jernbaneforbindelse nordpå og sydpå fra Fredericia, var forbindelsen over Fyn dog af mindre postal betydning. Hovedpostruterne forgrenedes derfor stadig fra Korsør med dampskibsforbindelserne til Århus og Lübeck eller Kiel.

Det var derfor beskedent postvognsmateriel, der anskaffedes til banen over Fyn, selv om åbningen af den fynske bane var årsagen til, at der nu etableredes tre daglige dampskibsafgange i hver retning over Storebælt, idet der nu foruden dampskibsforbindelse til og fra de sjællandske morgen- og aftenpersontog også etableredes skibsforbindelse til og fra godstogene (med personbefordring), der gik fra Korsør og København kl. 12 middag. På denne måde fik man en forbindelse, der korresponderede med morgentoget over Fyn fra Middelfart til Nyborg og aftentoget fra Nyborg

mod Middelfart. Den ekstra dampskibsforbindelse var først og fremmest af hensyn til passagerbefordringen og kun i mindre grad brev og pakkebefordringen.[57]

Til den fynske jernbane anskaffedes fra begyndelsen kun to postvogne, og det var kun ca. de 14 fod af vognlængden, der indrettedes til Postvæsenets brug, resten benyttedes til jernbanegods.[58] Til brug i godstoget midt på dagen over Sjælland kunne Postvæsenet i første omgang også nøjes med at disponere over en 8-fods postkupé i hver retning i stedet for hele postvogne.[59]

Med etableringen af jernbaneforbindelserne fra Fredericia sydpå over Vamdrup til Flensborg den 1. november 1866, hvorfra der som nævnt allerede var forbindelse til Hamburg, og nordpå til Århus den 4. oktober 1868, fik linien over Fyn imidlertid større postal betydning, selv om dampskibsforbindelsen fra Korsør til Kiel dog forblev en vigtig rute for posten sydpå.[60]

Jernbanenettet udvikledes i de følgende år, som vist på kortet på side 170. Alle de nye strækninger blev straks benyttet til postbefordring, der altid foregik med bemandede postvogne eller postafdelinger af vogne. En væsentlig del af postsorterings- og karteringsarbejdet overgik derfor til disse »bevægelige postkontorer« oftest kaldet »bureauer«.[61]

Organisatorisk var »bureauerne« ikke selvstændige postkontorer, men var opdelt på tre regioner, der hver betegnedes postkontorer, idet vi her ser bort fra mindre ændringer perioden igennem. *Sjællandske Jernbanepostkontor* kunne føre sine aner tilbage til den jernbanepostekspedition i København, der oprettedes kort efter åbningen af strækningen København-Roskilde, men blev først egentlig oprettet ved udskillelsen af »de kørende« som Sjællandske Jernbanespeditionsbureau i 1856. *Nørrejyske jernbanepostkontor* etableredes i form af Det jyske Jernbane Postspeditionsbureau i 1863 og *Fynske Jernbanepostkontor* i form af Fynske Postspeditionsbureau i 1865. Det jyske Jernbanepostkontor kom først fra 1908 til at hedde »Nørrejyske«, selv om kontoret heller ikke forud havde beskæftiget sig med postbefordring syd for Fredericia. Det var nemlig Fynske Jernbanepostkontor, der efter at jernbanefærgen over Lillebælt kom til i 1872, overtog hele postruten fra Nyborg til Vamdrup. Den ændrede navngivning af »jyske« skete samtidig med, at Sjællandske Jernbanepostkontor og Fynske Jernbanepostkontor i 1908 sluttedes sammen til *Østifternes Jernbanepostkontor*, der altså havde linien helt til Vamdrup.[62]

Postbefordring med hestevogn og Postvæsenets personbefordring

Kvantitativt var ændringen fra postbefordring med hestevogn til jernbanepostvogn i tyveårsperioden fra 1865 til 1884, som vist i tabel 3, nok den hidtil største omvæltning i Postvæsenets transportmåde. Man ser dog samtidig tydeligt, at det først og fremmest bestod i, at jernbanepostbefordringen steg. Post- og dagvognskørslen holdt sig som helhed praktisk talt konstant, men det var naturligvis på nye ruter. Hver gang en jernbane blev åbnet for drift, forsvandt de hestetrukne postvogne på denne strækning, men der kom altså løbende nye hestevognsbetjente ruter til.

Dagvognsruterne var private. Hovedparten af dem befordrede dog også brev- og pakkeposten mod en fast årlig godtgørelse. Det var derimod for egen regning, at de modtog rejsende og rejsegods. Antallet af passagerer med dagvognene kendes derfor ikke. Passagertallet for postvæsenets vogne *alene* kulminerede i 1867/68 med 128.000 og var allerede i 1871/72 nede på 89.000. Under det høje økonomiske aktivitetsniveau i begyndelsen af 1870'erne steg an-

Hans Smidth malede i 1883 dette billede med titlen »Dagvognen kører gennem landsbyen«.

tallet af rejsende med posterne igen og nåede i 1876/77 op på 117.000. Herefter faldt det dog støt til 74.000 i 1883/84. Dette må dog ses i sammenhæng med, at mens der i 1863/64 havde været 94 personpostruter og 6 postførende dagvognsruter, var forholdet i 1883/84 50 personpostruter og 36 postførende dagvognsruter. I 1863/64 havde personposten tilbagelagt 1870 tusinde km og dagvognene 44 tusinde. I 1883/84 var tallene henholdsvis 1150 og 582 tusinde km.[63] Det totale antal »landevejspassagerer« kan derfor meget vel have ligget nok så højt i midten af 1880'erne.

Tabel 3: Transport med postvogne og jernbaner 1865/66-1883/84 1000 km.

	med postvogn eller dagvogn	med jernbane-postvogn
1865/66	1972	697
1866/67	1635	918
1867/68	1857	1041
1868/69	1833	1241
1869/70	1660	1452
1870/71	1538	1781
1871/72	1436	2149
1872/73	1521	2210
1873/74	1619	2319
1874/75	1612	2389
1875/76	1527	2954
1876/77	1542	3123
1877/78	1605	3301
1878/79	1658	3298
1879/80	1653	3442
1880/81	1728	3483
1881/82	1705	3567
1882/83	1737	3865
1883/84	1723	3879

Kilde: Beretning 1867/68-1916/17, I, s.136 og 153.

Landpostbud fra Gisselfeld fra tiden før 1891.

Landpostens udvikling

For den største del af befolkningen var det væsentligste nybrud i den postale betjening i denne periode næppe den hyppigere og hurtigere postbefordring takket være jernbanerne, men derimod den forbedrede postbetjening af landdistrikterne. De tre landposture fra 1860/61 med i alt 15 »udvekslingssteder«, dvs. steder, hvor landpostbudet modtog eller afleverede post, var 1864/65 blevet til 44 ruter med 170 udvekslingssteder og i 1867/68 til 85 ruter med 352 sådanne. I betragtning af Danmarks størrelse

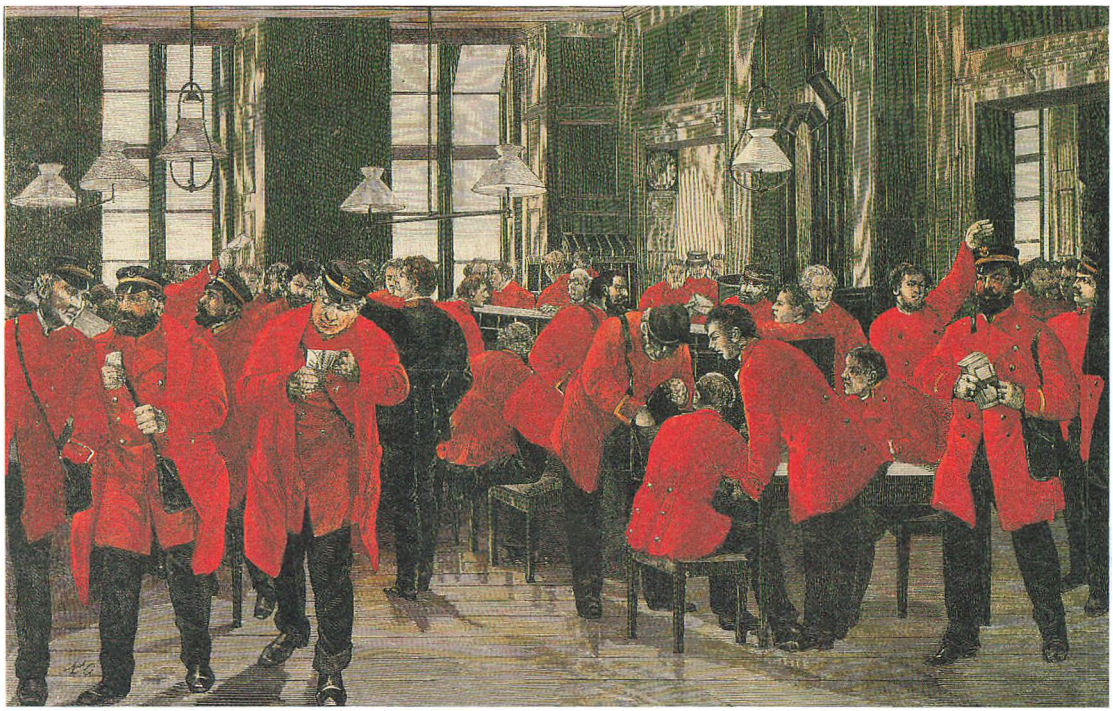
Sognebud fra Stubbekøbing omkring 1870.

og det forhold, at hovedparten af befolkningen på daværende tidspunkt endnu boede på landet, var det imidlertid kun en beskeden udvikling.[64]

I 1865 var der imidlertid sket det, at stationsforstander Jessen på Holte Station, der betjente brevsamlingsstedet dér, havde ansøgt poststyrelsen om et tilskud på 50 rigsdaler årligt mod at påtage sig omdeling og indsamling af post i distriktet. Samtidig ville han »efter aftale« opkræve et gebyr hos beboerne. Poststyrelsen afslog naturligvis ønsket, da den betragtede egentlig omdeling på landet som Postvæsenet uvedkommende. Sagen endte imidlertid ikke her. Jessen gav sig til skrive avisartikler og også en lille pjece om sagen, og i 1868 ansøgte han Finansministeriet om at få postuddeling på landet i to amter i entreprise. Poststyrelsen gjorde naturligvis, hvad man kunne, for at sabotere sagen. Bl.a. foreslog man, at Jessen foruden et nordsjællandsk amt skulle have tildelt Ringkøbing amt. Med en sådan kombination var man sikker på, at han ville knække halsen.

Jessen protesterede og fik kontrakt på fem år på postomdeling efter det foreslåede princip i Frederiksborg og Holbæk amter fra den 1. april 1869. Hans startkapital var imidlertid for lille, eller også lykkedes det ham ikke i fornødent omfang at indgå de forudsatte frivillige aftaler med landbefolkningen. Det, han havde forestillet sig, var vel en systematisering og udbygning af den gamle sognebudordning. Inden der var gået et år, var han imidlertid ude at stand til at lønne sine bude, og ordningen brød sammen til Postvæsenets slet skjulte begejstring.[65]

Imidlertid havde Jessens forsøg demonstreret et behov, og resultatet blev da også, at Postvæsenet overtog de fleste af Jessens bude.[66] Herefter kom der gang i udviklingen. Antallet af udvekslingssteder, der i 1867/68 havde været 352, var i 1871/72 1695. Postvæsenet havde dog stadig ikke accepteret princippet om udbringning til selve adressaterne på landet. Det skete først fra 1876/77, da de første 15 omdelingsruter etableredes. Derefter gik det stærkt. Antallet af udvekslingsruter kulminerede i 1878/79 med 692. I dette år var der allerede 218 omdelingsruter, og i 1882/83 oversteg antallet af omdelingsruter antallet af udvekslingsruter – 597 mod 502. Et landpostvæsen af en form, som vi har kendt det i senere tid, var nu ved at blive etableret. Spørgsmålet var derfor kun, hvor hurtigt det kunne blive udbredt til hele landet. Omdelingsruter var nemlig noget, der i første omgang kun oprettedes i Københavns postdistrikt og Nordsjælland. I 1878/79 kom der ruter på Fyn og i Østjylland. Op mod halvdelen af Jylland regnet efter areal var dog endnu ikke ved begyndelsen af 1890'erne dækket med omdelingsruter.[67]



Rekrutteringen til Postvæsenet

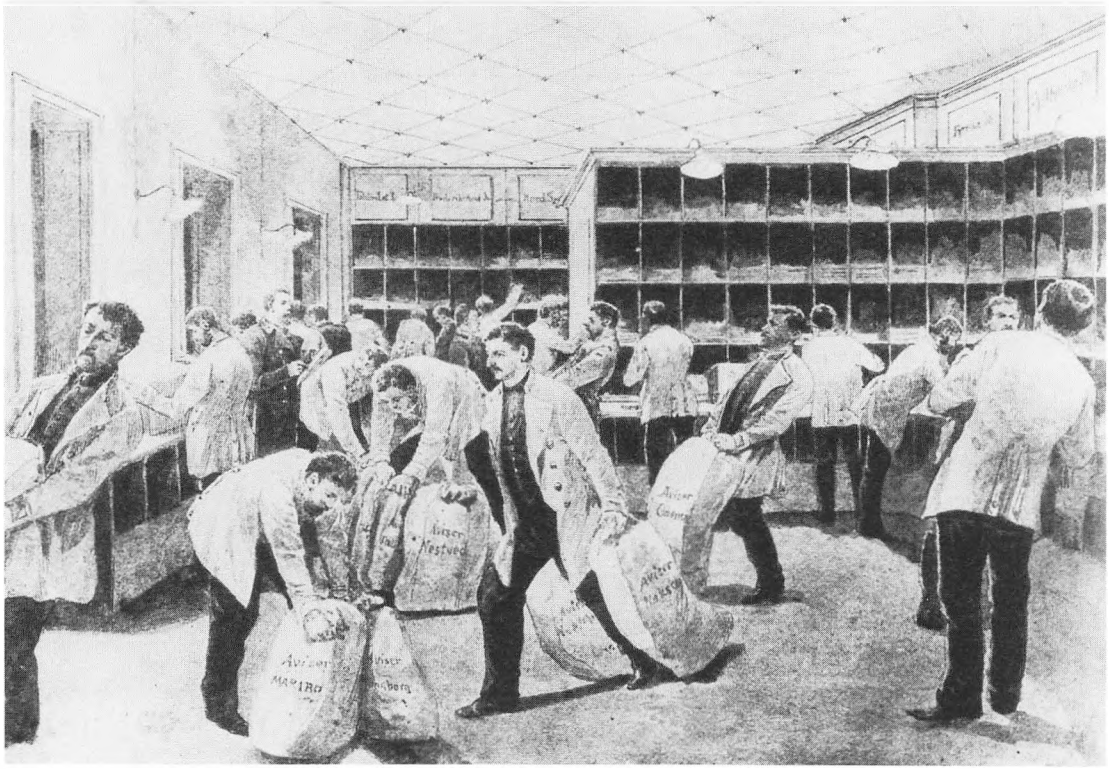
I 1915 fyldte pensioneret postekspedient Simon Rasmussen 80 år. Ved den lejlighed fortalte han til Dansk Postblad erindringer om sin første tid i Postvæsenet, om hvordan han var startet i Svendborg i 1848 og som postfuldmægtig »havde været med til at slå fire postmestre ihjel, 3 majorer og 1 prokurator«. Det med at slå ihjel skulle naturligvis ikke forstås bogstaveligt, og med hensyn til prokuratoren gik det på, at en af byens sagførere midlertidigt var konstitueret som postmester. »Det var hos ham jeg begyndte. Året efter blev major A.H. von Holstein, tidligere kaptajn i infanteriet, ansat. Tre år senere fik han Kiel Postkontor, og major Berg kom til Svendborg. Igen tre år efter i 1856 fik vi en ny major, J.S.J. von Kopp, tidligere ritmester og eskadronchef ved 4de dragonregiment. Det var en dejlig tid. Jeg var både fuldmægtig, skriver og bestillingsbud til ekstravognen m.m. alene. Majorerne holdt ikke af at tage mod pakker når de var over tre pund, og brevene skulle jo regnes ud i lod. Så jeg passede posten, mens majorerne tog sig af befordringsvæsenet«.

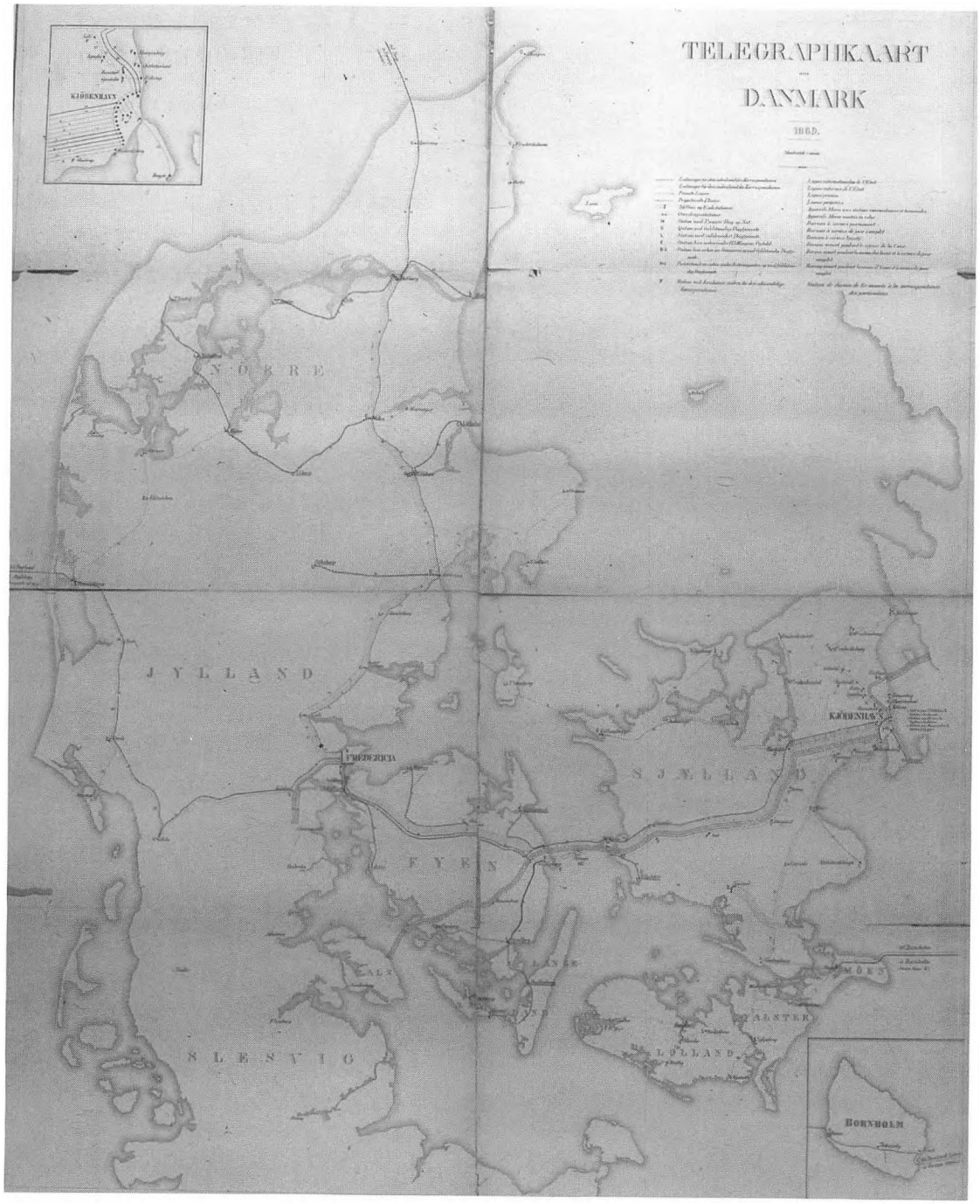
Det er ganske typisk, at man her efter århundredskiftet harcelerede over afdankede militærpersoners fortrinsret til visse postbestillinger, selv om det forlængst var ophørt med at være et problem. Allerede i 1860 afgav Krigsministeriet sin hidtidige indstillings- og udnævnelsesret til 15 postmesterembeder i provinsen til Postadministrationen, hvorefter militæres fortrinsvise adgang til mindre embeder indskrænkedes til sådanne, som havde en årlig gage på indtil 2.400 rd. Selv om de militæres fortrinsret findes så sent som i 1908-lønningsloven, var den på dette tidspunkt forlængst udhulet af regler om, at den kun gjaldt for personer, der opfyldte alle de formelle og uddannelsesmæssige krav, men det blev historierne om de tidligere tiders inkompetente militære postmestre jo ikke ringere af.

Med hensyn til rekrutteringen til stillingerne som privatansat postelev, postassistent eller postfuldmægtig hos postmestrene var der i periodens første årtier ingen formelle krav. En vis sproglig ballast var dog ikke at foragte, og det blev derfor almindeligt, at postelever havde realeksamen

eller tilsvarende. For postbudegruppen var hovedkvalifikationen lokalkendskab og »kendskab til byforhold«. Det forventedes, at et postbud vidste, hvor i hvert fald de betydelige brevmodtagere boede. Som man kan se på billedet »Udgangen« fra Københavns Brevpostkontor fra 1883-83 var det også en selvfølge, at postbudene i byerne var mænd. Det er også mænd, vi finder på billedet fra Avispostkontoret i 1894. Blandt landpostbudene kunne man derimod allerede i 1870'erne finde de første kvinder. Nogen stor gruppe blev de dog aldrig i den periode, dette bind af P&Ts historie dækker. Derimod ansattes der efterhånden en del kvindelige bestyrere af brevsamlingssteder.

For postassistent- og postfuldmægtiggruppen dukker kvinderne også op blandt de privatansatte af disse i 1870'erne. En debat i Tidsskrift for Postvæsen i 1876 mellem postinspektør Castberg og overpostmester H.G. Petersen tydede ellers ikke på den store tiltro til kvindekønnets evner. Castberg mente, at kvinder var helt ubrugelige indenfor postvæsenet. Petersen mente, at de kunne bruges som medhjælp i visse mindre postekspeditioner og brevsamlingssteder på landet. Det var dog svækkende for hans argumentation, at han selv, der få måneder før havde forladt den stilling som postinspektør for Østifterne, som Castberg nu havde, kun havde fået ansat ganske få, og ikke mente de kunne bruges i København, hvor han nu var overpostmester. Ikke desto mindre udnævntes den første statsansatte kvindelige postekspeditør i 1875/76, i 1878/79 steg tallet til to, og i 1889/90 ansattes der en kvindelig postmester, men mere end tre personer tilsammen nåede disse to kategorier aldrig op på før første verdenskrig. Den første statsansatte kvindelige postekspedient udnævntes så sent som i 1905/06, men i 1914/15 var tallet 32. Desuden ansattes der fra 1902/03 en del kvindelige postmedhjælpere og kontorister. Det er i øvrigt typisk, at mens rekrutteringen til »Postvæsenets embedsklasser« i årene op til første verdenskrig for mændenes vedkommende skete dels fra familier, hvor faderen selv hørte til embedsklasserne eller tilsvarende og højerestående sociale lag, dels fra familier, hvor faderen var arbejder eller lignende, kom de kvindelige postelever næsten udelukkende fra den førstnævnte gruppe.[68]





Kortet viser situationen i 1869, umiddelbart efter etableringen af det nye Englandskabel og Ruslandskablet over Bornholm.

Videre telegrafudbygning i et reduceret landområde

Statslige linier og overtagelse af private sidelinier

Det telegrafkabel, der i 1864 var lagt fra Refsnæs over Samsø til Helgenæs på Mols, kunne – som nævnt side 154 – på grund af forholdene først føres til Århus året efter, men allerede i krigsåret 1864 var der skabt en forbindelse mellem Skive på den private linie Hobro-Thisted og Struer på den vestjyske linie fra Tønder til Lemvig, således at kontakten til de vestjyske stationer nu ikke længere behøvede at gå over Flensborg, men fra Århus nordpå over Hobro og Skive.[69] I 1866 etableredes en tilsvarende tværlinie Kolding-Ribe, og dette blev derefter hovedforbindelsen til den vestjyske linie. På længere sigt kunne det ikke være meningen, at forbindelsen til Jylland over Samsø skulle udgå fra den private linie København-Holbæk-Kalundborg. Denne blev derfor i 1867 overtaget af Staten. Samtidig kom der flere private sidelinier til.[70]

I de følgende år udbyggedes længden af linierne og antallet af trådforbindelser, så Kongerigets net i 1871 havde en større udstrækning, end monarkiets havde haft i 1863. Det skyldtes for en stor del overtagelse af private anlæg. Udbygningen i de følgende år bestod fortrinsvis i en forøgelse af antallet af tråde på de enkelte linier. På dette område skete der fra 1871 til 1884 en forøgelse med 72 %, mens længden af linierne kun var steget med 57%.

Der var ingen tvivl om, at en statsovertagelse var, hvad initiativtagerne til de private sidelinier oprindelig havde håbet.[71] Når det på dette tidspunkt lykkedes for dem, skyldtes det krigen. Der var nemlig sket betydelige krigsskader på de private linier i Jylland, og disse skader var det urealistisk at tro, at de havde økonomisk styrke til at udbedre. Resultatet var derfor, at det var Statstelegrafen, der stod for det praktiske udbedringsarbejde, men at den regning, som de private, oftest kommunale, telegrafselskaber fik fra Statstelegrafen, derefter blev søgt dækket af Staten som erstatning for krigsskade.[72]

De private sidelinier var fra 1860 blevet kraftigt subventioneret af Staten via afregningssystemet. De var forpligtet til at anvende samme takster som Statstelegrafen, og for telegrammer, der gik fra privat- til statslinie eller omvendt, fordeltes gebyret til 1860 på

den måde, at Statstelegrafen fik halvdelen og det private selskab den anden halvdel. Fra 1860 tilfaldt tre fjerdedele af telegrafgebyrerne for sådanne telegrammer de private selskaber.[73]

De linier, som Staten ved lov overtog i 1871, blev indløst for i alt ca. 75.000 rd. Den samme Jagd, der som nævnt havde anlagt adskillige af linierne, men senere helt havde forladt Telegrafvæsenet, var som folketingsmand i samlingen 1869/70 en meget kraftig fortaler for lovforslaget. Han var formand ved udvalgsbehandlingen, og her blev indløsningsbeløbet sat op fra de 62.000 rd., regeringen havde ønsket, til 75.000.[74]

Det var ikke sidste gang, det lykkedes at få Staten til at overtage telegrafstationer, der oprindeligt var oprettet ved lokalt initiativ. Skipperne på Thurø kunne lige så lidt som Marstallerne undvære en telegrafforbindelse for at holde kontakt med deres skibe. På Thurø anlagde de telegrafstation i 1869, og i 1882 overtog Staten den.[75]

Forholdet til Krigsministeriet og telegraftropperne

Med hærloven af 1867 indgik Felttelegrafen, der var oprettet i 1860-61, i Ingeniørtropperne som et telegrafkompagni i 1. Ingeniørbataljon,[76] men større militære telegrafopgaver udførtes af Statstelegrafen.[77] Fra Krigsministeriets side ønskede man imidlertid også på forhånd at få skabt faste rammer for samarbejdet i krigstid. Forhandlingerne herom begyndte i 1872, men enighed opnåedes først i 1879, selv om forhandlingerne førtes mellem de direkte berørte, Faber og chefen for telegrafkompaniet, kaptajn Høncke. Fra Telegrafvæsenets side mente man, at grunden til forhandlingernes ringe fremgang måtte søges i, at de aftaler, der blev truffet med Høncke, gentagne gange ikke blev godkendt af hans overordnede, chefen for Ingeniørtropperne.

En anden anstødssten eksisterede dog også. Finansministeriet støttede Faber og var ikke villig til i en formel overenskomst at give de militære myndigheder de rettigheder over den private telegrafkorrespondance, som Krigsministeriet ønskede. Et nyt forsøg fra Krigsministeriets side, efter at Telegrafvæsenet i januar 1874 var overgået fra Finansministeriets til Indenrigsministeriets område, førte ikke umiddelbart til noget resultat, men i 1879, da chefen for Statstelegrafen ikke længere hed Faber, men Høncke, blev der den 27. september indgået en formel overenskomst om sagen.

Foruden almindeligheder om, at Statstelegrafen i krigstid skulle yde hæren al den bistand, den var i stand til, indeholdt aftalen

også en bestemmelse om, at »i krigstilfælde eller under krigsberedskab vil Indenrigsministeriet på Krigsministeriets forlangende foranstalte befordringen af private hemmelige telegrammer i indlandet forhindret«.

Ved »hemmelige telegrammer« forstås formentlig telegrammer i kode. Kontroversielt var det nok også, at man forudså militær telegrafcensur med følgende bestemmelse: »Krigsministeriet og hærens overkommando skulle i krigstid være berettiget til ved officerer eller andre at kontrollere indholdet af private telegrammer«.

Desuden indeholdt overenskomsten bestemmelser, der pålagde Statstelegrafen for egen regning at anskaffe og oplagre telegrafmateriel til anvendelse i krigstid til reparationer og militært nødvendige nyanlæg.[78]

Horsens post- og telegrafbygning blev opført i 1881 og kunne tages i brug ved det følgende årsskifte. På fotografiet fra 1912 ses også den østlige tilbygning fra omkring 1908. Bemærk indføringen af telefonledninger på taget.

Mathilde Fibiger og de andre

I efteråret 1863 var der planer om at ansætte kvinder i Telegrafvæsenet. Faber, der ønskede at være rustet, telegraferede den 21. november til sin norske kollega for at få oplysninger om, hvor mange norske telegrafstationer, der blev bestyret af »damer«, og hvilken løn de fik. Svaret indløb prompte samme dag. Formelt nåede sagen til Fabers bord den 3. december, hvor Generalpostdirektoratet oversendte et brev af 1. december fra finansminister Fenger. Denne tog sit udgangspunkt i, at det ofte ved behandlingen af Telegrafvæsenets budget i Rigsrådet var blevet anført, at denne etat burde kunne beskæftige »fruentimmere«. Fenger ønskede derfor iværksat forsøg med kvindelige telegrafister både af økonomiske grunde, men også fordi indkaldelserne af reserveofficerer og værnepligtigt mandskab ville skabe mangel på telegrafister. Den velforberedte Faber svarede allerede den 5. december, men hans begejstring for ministerens forslag var ikke overvældende. Han mente ikke, at kvinder egnede sig på større telegrafstationer og heller ikke på mindre stationer, hvor tjenesten i øvrigt forrettedes af mænd. Derimod erklærede han, at han med forslaget om at lade visse telegrafbestyrere for 350 rd. årligt selv tilvejebringe bud- og telegrafisthjælp netop havde tænkt på, at der herved ville være lejlighed til at imødekomme bevillingsmyndighedernes fordring, uden at han selv derved ville komme i den vanskelige stilling at skulle »blande sig i de indbyrdes personlige forhold«. Faber forudsatte, at kvinderne skulle have en »ikke alt for ulæselig håndskrift«, og at der ved antagelsen af kvinderne til indøvelse blev gjort tydeligt opmærksom på, at der var tale om forsøg, og der i indøvelsen ikke lå noget tilsagn om fremtidig ansættelse.

Finansminister Fenger havde imidlertid også en konkret person i tankerne til telegrafistoplæring, og først på vinteren påbegyndte Mathilde Fibiger sin oplæring på telegrafstationen i Haderslev. Ved evakueringen af det danske telegrafpersonale kom hun til station Helsingør, hvor hun den 1. april 1866 blev fast ansat reservetelegrafist med en gage på 200 rd. om året.

Mathilde Fibiger var ikke hvem som helst. Hun havde ved juletid 1850 skabt voldsom røre ved kun 19 år gammel at udsende »Clara Raphael – 12 breve«, hvori hun slog til lyd for kvinders mulighed for selvstændig udvikling. Under den påfølgende »Clara Raphael-fejde« faldt hovedparten af den litterære verden over hende. Forsvarerne var få. Ikke engang Heiberg, der dog havde skrevet forord til bogen og fået Reitzels Forlag til at udgive den, støttede hende. Derimod studsede postmesteren i Sakskøbing over hendes omfattende korrespondance med Heiberg, og på denne måde blev det røbet, hvem der stod bag pseudonymet. De følgende år forsøgte hun at hutle sig igennem på forskellig vis, men i 1863 tog finansminister Fenger sig altså af hende.

Det blev dog ikke til mange kvindelige ansatte i Telegrafvæsenet i første omgang. I begyndelsen af 1866 var tallet otte, og for syv af stationernes vedkommende var det bestyreren, der selv havde overtaget tilvejebringelsen af telegrafist- og budmedhjælp mod en fast godtgørelse. På fire af stationerne var de kvindelige medhjælpere da også telegrafbestyrernes hustruer, på to andre deres døtre. Kun Mathilde Fibiger i Helsingør og Vilhelmine Suhr i Maribo havde ikke familierelation til telegrafbestyreren, og Mathilde Fibiger var altså den eneste, der var ansat direkte ved Telegrafvæsenet.

Behandlingen i Helsingør var så barsk, at Mathilde Fibiger i april 1868 lod sig ansætte som bestyrer (og eneste ansatte) ved den nye telegrafstation i Nysted på Lolland mod en årlig godtgørelse på 300 rd., hvoraf hun skulle afholde alle udgifter til lokale, lys, varme og bud. Lokalet skaffede hun ved for 200 rd. at leje to værelser på gæstgivergården, hvis karl lovede at bringe telegrammerne ud for 10 rd. om året. Tilbage til Mathilde var der altså kun 90 rd., hvad man naturligvis ikke kunne leve af. Da hun i 1870 var i København for at søge læge og tale med Faber, sikre-

de han hende da også en ekstrabevilling på 16 rd. til afholdelse af udgifterne til rejsen.

Det var ønsket om igen at blive reservetelegrafist på en almindelig telegrafstation, der fik hende til at opsøge Faber, og da det var lykkedes hende at træffe en bytteaftale med frøken Schoppe på Århus Telegrafstation, havde Faber ikke noget at indvende. Det havde bestyreren i Århus ganske vist. Han skrev et langt brev til Faber om, hvordan man, for at sikre at forholdene for det mandlige personale ikke skulle blive »ulideligt«, kun burde ansætte kvindeligt personale ved lokal foranstaltning. Ikke desto mindre fik han tildelt frøken Fibiger.

Mathilde Fibiger døde allerede 17. juni 1872 i en alder af 41. Inden nåede hun dog i 1871 at være med til at stifte Dansk Kvindesamfund, og efterhånden kom der et betydeligt antal kvindelige telegrafister. I 1870 var der 36 kvindelige ansatte på statstelegrafstationerne og syv på de private, og i 1903 var tallet 134 plus 20 private medhjælpere. Bortset fra telegrafbestyrerhustruerne på enmandsstationerne var der dog i alle tilfælde tale om ugifte kvinder. I en finansministeriel resolution af 1872 var det således slået fast, »at ligesom ingen gift dame kan vente ansættelse ved Telegrafvæsenet, således vil de alt ansatte blive afskedigede, når de gifter sig«.

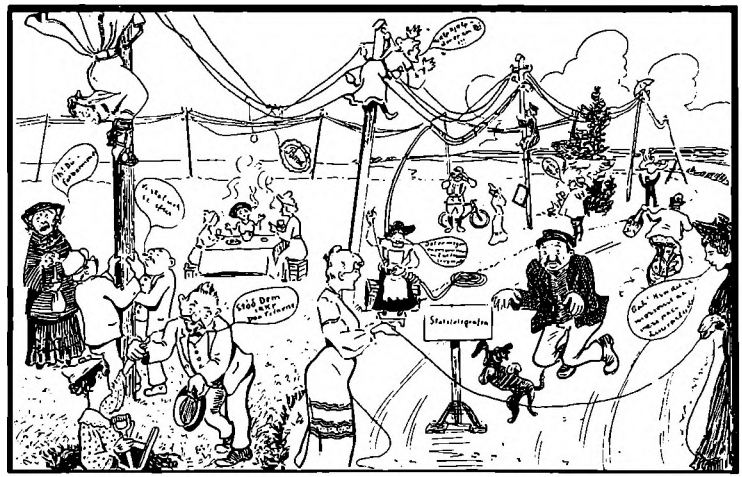
Dette var efterhånden ikke i trit med udviklingen, og folketingsmand Svend Høgsbro rejste derfor i 1903 det spørgsmål til Ministeren for Offentlige Arbejder, om dette ikke var i strid med loven af 1902 om kvinders lige adgang. I første omgang søgte administrationen at ride stormen af ved »gyldne håndtryk«. Fra 1904 udbetalte man således »udstyrshjælp« på en tyvendedel årsløn pr. ansættelsesår indtil ti år til kvinder, der afskedigedes ved ægteskabs indgåelse. Ved Høgsbros udnævnelse til Minister for Offentlige Arbejder i 1905 tog han konsekvensen af sine tidligere udtalelser i sagen og i maj kunne telegrafdirektør Meyer meddele bestyrelsen for Dansk Telegrafforening:

1. at det indtil videre tillades kvindelige telegrafister at forblive i deres stilling også efter indgået ægteskab, dog at de i barselstilfælde selv må betale udgifterne ved besørgelse af deres tjeneste og

2. at der indtil videre gives kvindelige telegrafmedhjælpere adgang til, om de måtte ønske det, at deltage i de teoretiske og praktiske undervisningskurser med efterfølgende eksamen, hvori hidtil kun mandlige telegrafister har deltaget.

Kvindernes mulighed for at deltage i det praktiske kursus i liniearbejde forårsagede en satirisk artikel i Dansk Telegraftidende formet som et illustreret brev fra en kvindelig telegrafist på liniekursus, og vel kom der senere indsigelser i bladet, men i 1911 henvendte Foreningen sig officielt til telegrafdirektøren og ankede over, at der i perioden 1906-10 var ansat tre kvinder, hver gang der var ansat én mand.

Telegrafdirektørens tilsagn om, at kvinder kunne forblive i væsnet efter ægteskabs indgåelse, var dog også afgivet med ført hånd. For at give et større incitament til straks at hæve »den uheldige forening af stillingen som tjenestemand og hustru« foreslog han i 1916, at »udstyrshjælpen«, der var blevet opretholdt for kvinder, der frivilligt tog deres afsked ved ægteskabs indgåelse, fordobledes, så den kunne komme op på en hel årsløn, hvilket ministeriet dog ikke kunne tilslutte sig.[19]



Fox var egentlig en engelsk lystjagt, bygget 1855 og siden forstærket til brug i arktiske farvande. Regnar Westenholz ejede den en kort overgang i 1860 og sendte den på sæl- og hvalfangst. Allerede samme år gik den under engelsk flag ud for, som illustrationen så dramatisk viser, at undersøge mulighederne for et nordatlantisk telegrafkabel. Skibet blev atter dansk i 1864 og fragtede i en årrække kryolit fra Grønland til København. Fox solgtes i 1905 til Den kongelige Grønlandske Handel og fungerede som slæbebåd ved Ivigtut, indtil den i 1912 slettedes af skibsregistret.

Det nye Englandskabel og etableringen af Store Nordiske Telegrafselskab

Oberst Shaffner og konkurrenterne

I afsnittet om det første Englandskabel omtaltes Shaffnerprojektet – planen om et Atlantkabel via Grønland, Island og Færøerne. Ifølge Shaffners koncession fra 1854 skulle han godtgøre, at der i de første tre år efter koncessionens udstedelse var anvendt 100.000 rd. på forberedelse af projektet, eller i modsat fald deponere differencen, hvis han ønskede at opretholde koncessionen. Efter udløbet af de tre år begyndte andre håbefulde firmaer derfor at ansøge om at få Shaffners koncession overladt.

Først kom der en ansøgning fra det engelske firma med det franske navn Charles Devaux og Co. og i begyndelsen af 1858 fra det parisiske firma med det engelske navn Moore og Co. Der var to mulige formål, når andre forsøgte at få fat i Shaffners koncession. Nogle ønskede at sikre sig koncessionen for at forsøge at gennemføre projektet og derved være først med at etablere en Atlanterhavsforbindelse. Andre, nemlig firmaer, der havde væsentlige interesser i etableringen af den direkte forbindelse mellem Irland og New Foundland, ville overtage koncessionen, så de kunne sikre, at projektet *ikke* gennemførtes. Så længe begge projekter eksisterede, gjorde de det gensidigt vanskeligt for hinanden at skaffe kapital.

I Ministeriet for Monarkiets fælles Indre Anliggender var man ikke utilbøjelig til at behandle de nye ansøgninger, men Justitsministeriet – hvorunder de nordatlantiske bilande nu sorterede – og for øvrigt også Generalpostdirektionen belærte de ansvarlige om, at vel skulle Shaffner efter tre år godtgøre, at han havde brugt de 100.000 rd., men der stod ikke noget i koncessionen om, hvornår han skulle godtgøre det! Der kunne derfor ikke foreløbig udstedes nye koncessioner, men man var ikke villig til at vente i al evighed, og Udenrigsministeriet blev derfor sat til at undersøge sagen.[80]

Shaffner var tydeligt presset, og i december 1857 indgik han en aftale med Tietgen om, at denne skulle repræsentere ham i Kø-

benhavn.[81] Umiddelbart kan det synes naivt, at Shaffner som agent i København valgte en person, der på dette tidspunkt selv arbejdede på at få en telegrafkoncession, nemlig på det direkte kabel mellem England og Danmark. Men havde Shaffner og Tietgen ikke noget egentligt interessefællesskab, så havde de i hvert fald fælles modstander. Tietgen konkurrerede med J.W. Brett om koncessionen på Englandsforbindelsen, og samme Brett var en af hovedmændene i The Atlantic Telegraph Company, der forsøgte at etablere det direkte Atlanterhavskabel mellem New Foundland og Irland og var dermed konkurrent til Shaffner.[82] At få Tietgen som partner var nok i nogen grad at sætte ræven til at vogte gæs, men Shaffners sag stod dårligt, selv om han påstod på dette tidspunkt at have anvendt 106.281 U.S.dollar svarende til ca. 200.000 rd. på projektet.[83] Den danske chargé d'affaires i U.S.A., W.R. Raasløff, undersøgte grundigt Shaffners påstande, og nu kom der en tredie og formodentlig mere velfunderet ansøger til. Det var den engelske ingeniør og forretningsmand Sir John Macneill. Fabers filosofi i situationen var ikke at forhaste sig med at fratage Shaffner koncessionen. Man var ved at udlægge et direkte Atlanterhavskabel til erstatning for det, der havarerede i 1858, og blev det nye en succes, ville Shaffner-projektet dermed være afgået ved døden. Hvis ikke, var det pludselig virkelig interessant.[84]

Enden på de danske overvejelser blev, at der den 17. februar 1859 kom en kongelig resolution på, at der kunne forhandles med Macneill om koncessionen, *hvis* Shaffner mistede den.[85] Til dette formål udarbejdedes et udkast, som Macneill accepterede, samtidig med at Shaffner gennem Raasløff blev anmodet om inden den 15. april 1859 at godtgøre, at han havde anvendt de 100.000 rd., eller i modsat fald indbetale beløbet til Finansministeriet.[86]

Shaffner forsøgte nu gennem den amerikanske ambassadør i København, James M. Buchanan, at overbevise den danske regering om, at han havde opfyldt betingelsen, men denne undgik at tage personlig stilling til spørgsmålet og videresendte blot Shaffners materiale.[87] Selv om Udenrigsministeriet i september 1859 kunne meddele Finansministeriet, at Shaffner var sejlet fra Boston med barken *Wyman* for at foretage undersøgelser ved Labrador, Grønland, Island og Færøerne,[88] var Finansministeriets tålmodighed opbrugt, og den 21. december meddelte den nye finansminister, Regnar Westenholtz, at Shaffner måtte deponere de 100.000 rd. senest den 20. marts 1860 eller anse sin koncession for tabt. Det blev dog ikke enden på sagen, for Shaffner deponerede faktisk pengene gennem Privatbanken, men forbeholdt sig ret-

ten til at få beløbet tilbage, selv om han ikke anlagde telegraflinien, hvis han inden et år kunne godtgøre, at projektet var fysisk uigennemførligt.[89]

Inden Shaffner skaffede de 100.000 rd., havde han fået en væsentlig indrømmelse i form af tilladelse til at lade et kabel gå fra Færøerne til København og et andet fra Færøerne til Skotland. Sagen havde været til udtalelse hos Faber, der havde gjort det klart, at et sådant tilsagn var nødvendigt for at skaffe engelsk finansiering, selv om det ville give færre transitindtægter for Danmark.[90]

Selv om de 100.000 rd. deponeredes via Privatbanken, var det ikke herfra pengene kom, men fra de to engelske firmaer, Croskey og Co. og J.S. Magnus. Shaffner må have haft svært ved at skaffe denne økonomiske opbakning. Halvanden måned før pengene dukkede op i København, havde han således spurgt Justitsministeriet, om han kunne overdrage koncessionen til konkurrenten Macneill,[91] og samtidig med deponeringen af de 100.000 rd. meddelte Shaffner, at han i et vist omfang havde overført sine rettigheder til de to firmaer.[92] Ændringen i koncessionsbetingelserne har formentlig været nødvendig for, at Shaffner kunne få sine nye partnere til at skaffe pengene.

Han havde dog derved måttet alliere sig med folk, der selv efter datidens ikke for høje standard havde et dårligt ry. Alene det, at Shaffners agent i København, Tietgen, tog oplysninger på sin opdragsgivers økonomiske bagmænd, er ikke noget godt tegn. Svarene fra The Union Bank i London og jernbanekongen Sir Morton Peto gik ud på, at Croskey og Magnus hverken var særligt økonomisk velfunderede eller personligt pålidelige.[93]

Finansministeriet vidste også, at Croskey og Magnus var usolide. Man havde nemlig forespurgt om dem hos Hambros Bank i London og fået oplysninger, der helt svarede til dem, Tietgen havde indhentet.[94] Croskey pumpede dog foreløbig endnu flere penge i Shaffners projekt, idet han finansierede erhvervelsen af dampjagten *Fox*, der fra midt i sommeren 1860 blev brugt til at undersøge mulige steder for landing af kablet på Færøerne, Island og Grønland, mens den engelske marines skib *Bulldog* som støtte for Shaffner foretog dybdemålinger på ruten.[95]

Aktiviteten i sommeren 1860 skulle vise sig at blive Shaffners sidste med hensyn til projektets praktiske gennemførelse. Forholdet mellem ham og den danske stat kunne dog først afsluttes formelt i 1867. Koncessionen blev da frataget ham ved kongelig resolution.[96]

En engelsk-russisk telegrafforbindelse over Danmark?

Som nævnt i afsnittet om det første Englandskabel havde The Electric and International Telegraph Company i 1857 søgt om koncession på en dansk Englandsforbindelse som del af en forbindelse mellem England og Rusland uafhængig af de preussiske landlinier. Det preussiske telegrafmonopol på denne linie kunne der være såvel politiske som økonomiske grunde til at bryde, og allerede nogle måneder før udlægningen af det første kabel mellem England og Tønning i juli 1859 blev der søgt om koncession på et kabel mellem Slesvigs østkyst og en russisk Østersøhavn. Ansøgningen kom fra Siemens og Halske i Berlin, som Faber gerne så som koncessionshaver på grund af deres tekniske ekspertise på apparatområdet og gerne med et kabel leveret af Newall. Faktisk kom ansøgningen først efter, at Faber havde forhandlet spørgsmålet med dem i Berlin.

Resultatet blev en dansk erklæring om, at selskabet kunne vente dansk koncession, hvis det kunne opnå en russisk, men det kunne det bare ikke umiddelbart. Fra russisk side kom der kun det generelle svar, at et eventuelt kabel ikke måtte have et landingspunkt, der lå for tæt på grænsen til Preussen, idet man så kunne komme ud for, at kommunikationen via kablet blev afbrudt samtidig med den via de preussiske landlinier. Underforstået betød dette vel også, at man ikke ønskede forbindelsen i hænderne på et tysk firma.[97]

Den næste koncessionsansøgning dukkede op i august 1860. Nu var det Julius Reuter fra Reuters Bureau i London, der ønskede koncession på en forlængelse af den nu etablerede direkte forbindelse fra England til Tønning gennem Østersøen til Libau i Rusland. En sådan linie – argumenterede Reuter – kunne holdes åben mellem England og Rusland selv under en centraleuropæisk krig. Forespurgt gennem det danske udenrigsministerium svarede den russiske telegrafadministration, at de havde tilsendt såvel Siemens og Halske som Reuter et koncessionsudkast.[98]

Allerede inden Reuters koncessionsansøgning indkom, var Faber under et besøg i England gået i forhandling med The Sub-Marine Telegraph Company. Som indehaver af det direkte kabel mellem England og Tønning måtte dette selskab under alle omstændigheder inddrages i forhandlingerne om etablering af en direkte forbindelse mellem England og Rusland over Danmark. Derfor var selskabet også den naturlige indehaver af et kabel fra Danmark til Rusland, og frem til 1863 forhandlede Faber med selskabet og de russiske telegrafmyndigheder, for øvrigt uden at hverken Generalpostdirektionen, Finansministeriet eller Uden-

rigsministeriet hørte noget herom. The Sub-Marine Telegraph Company var naturligvis principielt interesseret i en forlængelse af forbindelsen til Rusland, men havde næppe økonomiske muligheder for at realisere projektet.

Selskabet anførte, at det blev modarbejdet af Brett og The Electric and International Telegraph Company. Hvis The Sub-Marine Telegraph Company blev indehaver af et kabel fra Danmark til Rusland, ville The Electric and International Telegraph Company miste trafik i dette selskabs kabler fra England til kontinentet, idet disse kabler nu var hovedruten til Rusland via Preussen. Reuter bekymrede The Sub-Marine Telegraph Company sig mindre for. Hans eventuelle koncession på kablet mellem Danmark og Rusland havde selskabet underhånden fået tilbudt for 5.000 pund. Siemens og Halske havde selskabet derimod mistænkt for i det skjulte at spille sammen med Brett og The Electric and International Telegraph Company.[99]

Da ingen af ansøgerne virkelig gjorde noget for at opnå koncessionen, rejste Faber i august 1863 sagen over for Generalpostdirektionen og Finansministeriet. Han fremførte her en toleddet argumentation for, at den danske regering skulle rejse spørgsmålet om en direkte dansk Ruslandsforbindelse overfor den russiske regering. Dels havde han aftalt med den russiske telegrafdirektør, at denne skulle støtte sagen, når den blev forelagt ham. Dels måtte et eventuelt kabel gennem Østersøen nu ses i et langt større perspektiv end tidligere. Efter de mislykkede forsøg på at etablere en Atlanterhavsforbindelse mellem Irland og New Foundland i 1857-58, var der et projekt i gang, der gik ud på at forbinde Europa og USA via Rusland-Alaska. Fra russisk side var man nået ganske langt med anlæggene, og der arbejdedes også konkret fra amerikansk side. Hvis en sådan forbindelse etableredes, ville telegraftrafikken England-Rusland vokse kraftigt og naturligt gå gennem Danmark, forudsat at et kabel gennem Østersøen til Rusland var etableret.[100]

Formentlig i forståelse med Faber fremsendte The Sub-Marine Telegraph Company derefter i september 1863 endelig en konkret koncessionsansøgning til den russiske regering.[101]

I oktober 1864 var man fra russisk side klar til at indlede realitetsforhandlinger med The Sub-Marine Telegraph Company, men nu var situationen væsentlig ændret set fra dansk side. Slesvig var tabt, og Danmark havde ikke længere noget direkte Englandskabel. Forelagt sagen, anbefalede Faber, at han selv tog til London for efter russernes forslag samtidig at forhandle med den russiske telegrafdirektør og ledelsen af The Sub-Marine Telegraph Company, og som et led heri ville han forsøge at få sidst-

nævnte til at føre et nyt kabel fra Helgoland til et punkt nord for den nye grænse, så Danmark igen fik en direkte Englandsforbindelse.[102]

Resultatet blev, at Faber fik fuldmagt til at slutte en telegrafkonvention med Rusland, der kunne danne udgangspunkt for en koncessionsudstedelse.[103] Forhandlingerne med den russiske telegrafdirektør blev ført i Hamburg i efteråret 1864, og i april 1865 afsluttede Faber under telegrafkonferencen i Paris en konvention med den russiske telegrafdirektør. Ud fra spørgsmålet om etablering af en ny direkte dansk Englandsforbindelse var den vigtigste del af aftalen dens § 11, der i dansk oversættelse lød:

»Såfremt den danske regering ikke til given tid ved en tidligere koncession måtte være hindret eller indskrænket i at meddele en koncession til en telegrafforbindelse mellem Danmark og England, skal den, der i henhold til nærværende overenskomst er i besiddelse af koncession til en telegrafforbindelse mellem Danmark og Rusland, have fortrinsret til af den danske regering at erholde koncession til at lægge en telegrafforbindelse mellem Danmark og England«. – Koncessionen ratificeredes den 10. juni 1865.[104]

Under forhandlingerne havde Faber forsøgt at presse The Sub-Marine Telegraph Company med, at den danske regering ville anse selskabets eneret til telegrafkabel mellem England og Danmark for bortfaldet, hvis det ikke hurtigt lagde en ny forbindelse fra England eller i hvert fald fra Helgoland til Nørrejylland i stedet for kablet til Tønning i det nu tabte Slesvig. Selskabet svarede imidlertid på samme måde, som da spørgsmålet havde været oppe i 1864 uden inddragelse af en mulig Ruslandsforbindelse, at selskabet ikke kunne rejse penge til et kabel til Nørrejylland, medmindre den danske regering stillede garanti for forrentningen af den investerede kapital.[105]

Umiddelbart førte ratificeringen af den dansk-russiske telegrafkonvention ikke til, at nogen fik tildelt koncession på en kabelforbindelse mellem Danmark og Rusland. Siemens og Halske og specielt deres repræsentant i Rusland forsøgte sig, men firmaet havde ikke selv pengene og skulle i givet fald rejse dem i England. Selv om Siemens og Halske gjorde store forretninger ved anlæg af telegraflinier i Rusland, fandt den russiske telegrafadministration dem ikke troværdige som forhandlingspartnere.[106]

Nordatlantkabel, Norgeskabel, Englandskabel og Ruslandskabel

Fra 1866 smeltede de danske bestræbelser for etablering af en nordatlantisk forbindelse, en ny direkte til England og en Ruslandsforbindelse gennem Østersøen mere og mere sammen. Heller ikke som en helhed kan disse projekter dog ses isoleret. Både det nordatlantiske projekt og Ruslandsprojektet må ses i sammenhæng med nye forsøg på at lægge en direkte Atlantforbindelse mellem Irland og New Foundland. Hvis denne ikke kunne gennemføres, ville der være store penge at tjene for dem, der etablerede en telegrafforbindelse mellem Europa og USA via den nordatlantiske rute eller via Rusland. Med etableringen af den direkte Atlantforbindelse i efteråret 1866 led det nordatlantiske projekt derfor et afgørende knæk. Inden vi når hertil, må vi dog vende tilbage til status for det nordatlantiske projekt umiddelbart efter 1864, da Shaffner i praksis mistede sin koncession.

Allerede den 4. august 1864 modtog Finansministeriet en ny ansøgning fra Sir John Macneill om tildeling af den lovede koncession på et telegrafkabel mellem Danmark og Amerika over Island og Grønland. Ansøgningen fremsendtes via Tietgen, som nu repræsenterede Macneill. Da Finansministeriet svarede på ansøgningen i maj 1865, meddelte Tietgen dog, at sagen foreløbig kunne henlægges.[107] Til gengæld indkom i september 1865 ansøgning om koncession på det nordatlantiske projekt fra en gruppe omkring den engelske geograf, parlamentsmedlemmet James Wyld. Denne lod sig forøvrigt også repræsentere af Tietgen. Det, Tietgen på Wylds vegne søgte om, var koncession på et nordatlantisk kabel til England og med forbindelse derfra til Jylland. Med en sådan koncession ville Danmark altså samtidig igen få en Englandsforbindelse.

Wyld havde i hvert fald siden 1859 haft planer om at lægge en nordatlantisk telegraflinie, og efter at Tietgen på Wylds vegne havde indbetalt et depositum på 5.000 pund, kunne dansk koncession udstedes den 17. november 1865.[108] Koncessionen lød på et dansk-engelsk telegrafkabel, et dansk-norsk telegrafkabel samt et telegrafkabel mellem England eller Irland og Nordamerika over Færøerne, Island og Grønland. Englandskabel og Norgeskabel skulle være etableret indenfor ét år og det øvrige anlæg indenfor tre år. I februar 1866 gav Norge en tilsvarende koncession på forbindelsen mellem Danmark og Norge.[109]

Det er forståeligt, at den danske regering hurtigt gik med til at udstede denne koncession, selv om den nordatlantiske forbindelse skulle gå over England til Danmark, hvilket ville begrænse de

danske transitindtægter. Nu var det danske hovedønske en uafhængig Englandsforbindelse hurtigst muligt, og Faber havde for Generalpostdirektionen beregnet, at det ville koste 670.000 rd., hvis Danmark selv skulle etablere den.[110]

Ved denne hurtige konstruktion havde man imidlertid skabt et andet problem. Ifølge den dansk-russiske telegrafkonvention skulle som nævnt så vidt muligt det selskab, der fik koncession på kablet Danmark-Rusland, også have koncession på kablet Danmark-England.[111] Det problem kunne kun løses ved, at Wyld og hans samarbejdspartnere søgte og fik koncession på Ruslandskablet.

Wyld vidste udmærket, at et kabel mellem Danmark og Rusland kun ville være konkurrencedygtigt, hvis telegrammer, der gik denne vej, kunne viderebefordres gennem Rusland til nedsat takst, og et sådant tilsagn kunne den danske regering ikke give.[112] Udsagn fra de russiske myndigheder tydede dog på, at russerne var villige til at give en vis rabat på viderebefordringen.[113]

I juli 1866 dannede Wyld og hans samarbejdspartnere et selskab ved navn The North Atlantic Telegraph Company til at gennemføre projektet,[114] men i virkeligheden var Wyld og hans partnere ved at have tabt spillet, da det direkte Atlantkabel mellem Irland og New Foundland nu var under udførelse. Herefter ville ingen sætte penge i en nordatlantisk forbindelse. I juli 1866 søgte Wyld derfor om udsættelse af fristerne, så kablet mellem Danmark og England først skulle være klar den 1. august 1867, mens Norgeskablet skulle være udlagt inden udgangen af 1866.[115] Tietgen lod sig indvælge i bestyrelsen for The North Atlantic Telegraph Company.[116]

Det var tydeligt, at selskabets økonomiske muligheder var begrænsede efter etableringen af det direkte Atlanterhavskabel, og for at redde stumperne ansøgte selskabet i november 1866 om at få delt koncessionen i to: en nordatlantisk (som nu ville være praktisk talt umulig at finansiere) og en koncession omfattende kabler fra Danmark til England, Norge og Rusland, hvilket man fra dansk side ikke var afvisende overfor. Den danske tillid til selskabet var imidlertid hurtigt aftagende. Norgeskablet blev ikke udlagt. Det eneste, der dukkede op i Danmark, var selskabets ingeniør, Nathaniel Holmes, og gentagne løfter fra hans og selskabets side blev på ingen måde indfriet.[117]

Den danske regering var ikke den eneste part, der havde problemer på grund af Wyld og hans partneres økonomiske vanskeligheder. I begyndelsen af 1867 modtog Finansministeriet en ansøgning fra kabelfabrikanten R.S. Newall – som vi tidligere har truffet på – om at overtage Wylds koncession eller få en tilsvaren-

de. Newalls begrundelse for ansøgningen var, at han nu var færdig med forberedelserne til at fabrikere Danmark-Norge kablet, som Wyld havde bestilt hos ham, men at Wyld ikke opfyldte sine økonomiske forpligtelser. Newall erklærede at have indkøbt materialerne, og at de var værdiløse, hvis ikke nogen ville betale for fabrikation og udlægning af kablet.[118]

Wyld allierede sig nu med Newalls økonomisk vægtigere konkurrent, The Telegraph Construction and Maintenance Company,[119] der i 1865-66 havde stået for udlægningen af det direkte Atlantkabel. Nu var det Newall, som Tietgen repræsenterede i København.

I de følgende måneder konkurrerede Wyld og The Telegraph Construction and Maintenance Company med Newall om at få tilkendt koncessionsrettighederne. Newall bød nemlig ikke bare på Norgesforbindelsen, men også på Englandsforbindelsen og det nordatlantiske kabel og havde en vis succes. I februar 1867 tog den danske regering således formelt Wylds koncession tilbage og udstedte koncession til Newall, dog foreløbig kun på Norgesforbindelsen, men med tilsagn om koncession også på Englandsforbindelsen og den nordatlantiske, hvis Norgeskablet var indskibet til udlægning inden udgangen af april 1867.[120]

Nu gjaldt det for The Telegraph Construction and Maintenance Company, som med Sir John Macneill som formel koncessionsansøger helt havde overtaget Wylds interesser i projektet, om at bevise, at Newall ikke havde fået eller ville få Norgeskablet færdig i rette tid. Det var ikke lutter fine metoder, der blev anvendt, men rent faktisk fik Newall først indskibet kablet i begyndelsen og udlagt det i slutningen af maj. Macneill kunne derfor 30. april indgive ansøgning om at overtage koncessionerne,[121] og allerede midt i maj forsikrede Finansministeriet The Telegraph Construction and Maintenance Company om, at ministeriet ganske vist ikke ville nægte Newall tilladelse til at udlægge Norgeskablet, men at denne ikke foreløbig ville få koncession på det dansk-engelske og det nordatlantiske kabel. En sådan koncession ville Finansministeriet derimod ikke have noget imod at give til Macneill.[122]

The Telegraph Construction and Maintenance Company arbejdede på flere fronter her i foråret 1867, og fik således ret let Finansministeriet til at love en koncession på kablet Danmark-Rusland. Her mente man fra dansk side at have fundet en seriøs ansøger, og via Udenrigsministeriet arbejdede man på at få den russiske regering i Skt. Petersborg til også at give selskabet koncession fra russisk side,[123] ligesom Faber direkte søgte at påvirke de russiske telegrafmyndigheder til fordel for The Telegraph

Construction and Maintenance Company.[124] Ved udgangen af juni 1867 gav den danske regering The Telegraph Construction and Maintenance Company et konkret formuleret koncessionsudkast kun betinget af, at selskabet inden tre måneder kunne opnå et tilsvarende russisk tilsagn.[125]

Med hensyn til Newalls rettigheder til andet end Norgeskablet blev der 23. maj indgået en overenskomst mellem Tietgen – som befuldmægtiget for Newall – og finansminister Fonnesbech. I overenskomsten renoncerede Tietgen »på egne vegne samt efter fuldmagt fra Newall« på koncessionerne på Englandskablet og Nordatlantkablet mod at få sit depositum på 2.000 pund tilbage. Finansministeriet lovede i overenskomsten at ville virke for udstedelse af koncession til et hvilket som helst selskab, der overtog Newalls Norgeskabel. Den danske regering ville herefter bestræbe sig på at indgå en aftale med The Telegraph Construction and Maintenance Company om Englands- og Nordatlantkabel inden den 1. juli. Kun hvis dette ikke lykkedes, kunne Newall få koncessionen. Desuden forpligtede Tietgen sig til på egne og Newalls vegne »samt også for det selskab, der forventes dannet til driften af den dansk-norske forbindelse« til ikke uden den danske regerings tilladelse at etablere en telegrafforbindelse mellem Norge og Skotland, så længe en dansk Englandsforbindelse ikke var tilvejebragt.[126]

Den 5. juni fik The Telegraph Construction and Maintenance Company så formelt tilsagn om koncession på både Englands- og Ruslandskablet, og efter at selskabet havde deponeret en obligation på 5.000 pund, meddelte Finansministeriet 29. juni, at det havde fået koncessionen.[127]

I de følgende måneder skete der set fra København og specielt set fra Finansministeriet ikke ret meget. Fra Udenrigsministeriet fik man i juli at vide, at man i Skt. Petersborg ikke havde bestemt sig med hensyn til The Telegraph Construction and Maintenance Company, men at man stadig ventede på, at en af selskabet befuldmægtiget skulle indfinde sig til forhandlinger.[128]

Af den ene eller anden grund gik The Telegraph Construction and Maintenance Company ikke i gang med at udlægge Englandskablet, og i oktober 1867 anmodede Finansministeriet selskabet om at indbetale 2.000 pund, fordi kablet ikke som forudsat i overenskomsten var nedlagt inden den 1. september, men kun for at få det svar, at selskabet overhovedet ikke ville se sig i stand til at udlægge det inden årets udgang. Som forklaring anførtes, at det for tiden var svært at rejse penge på det engelske aktiemarked, hvilket fik Finansministeriet til at tilbyde Tietgen koncessionen for Newall, og i februar 1868 måtte The Telegraph Construction

and Maintenance Company faktisk indbetale 2.000 pund svarende til 18.083 rd.[129]

For at forstå, hvad det egentligt var, der skete, vil det være nødvendigt at gribe halvandet år tilbage i tiden, nemlig til situationen i foråret 1867.

Mens Newall under protest fra The Telegraph Construction and Maintenance Company forberedte udlægningen af Norgeskablet, skrev Faber den 15. februar 1867 et brev til den engelske kabelfabrikant Henley, der var uafhængig af både Newall og The Telegraph Construction and Maintenance Company. Faber forklarede Henley, at en gruppe forretningsfolk i København planlagde at danne et selskab til anlæg og drift af et Englandskabel og udbad sig på deres vegne tekniske oplysninger om, hvilket kabel der ville kræves, og hvilke kvalitetsgarantier, man kunne få fra en kabelfabrikant. Henley svarede, at et sådant kabel, med guttaperka-isolering og armeret med galvaniseret jerntråd, ville koste 95.000 pund. Henley kunne også oplyse Faber om, at Newall var i færd med at fabrikere et kabel til udlægning mellem Danmark og Norge i hvert fald delvis ud fra brugte materialer, idet Newall hverken havde fået leveret en tråd isoleret med guttaperka eller med »indiarubber«. Det blev da også senere under undersøgelser i København inden kablets udlægning konstateret, at guttaperka-isoleringen på kablet ikke så ud til at være af nyt fabrikat.[130]

Newall havde været tidsmæssigt presset. For at få kablet færdig i rette tid havde han derfor valgt at genbruge en uarmeret isoleret ledningstråd, som under Krimkrigen havde været udlagt mellem Varna og Balaclava. Denne isolerede tråd var nu blevet forsynet med jerntrådsarmering og udlagt som Norgeskabel.[131]

Faber nævnte ikke for Henley, at det var Tietgens gruppe, der havde planer om at skabe et kabelselskab, og efter det mislykkede forsøg på at rejse den nødvendige kapital til et dansk-norsk-engelsk telegrafselskab opfattedes Tietgens gruppe vel heller ikke udadtil som en potentiel kabeloperatør.

Tietgen var dog meget aktivt interesseret i, at Newall fik Norgeskablet indladet i rette tid, d.v.s. inden udgangen af april 1867, hvilket telegramkorrespondancen mellem Tietgen og hans samarbejdspartner og fortrolige agent i Newcastle, H.G. Erichsen, viser. Når dette kan konstateres, hænger det sammen med, at telegrafkorrespondancen mellem Tietgen og Erichsen ligger i kopi i Telegrafvæsenets sekretariatsarkiv afskrevet på originale telegrafblanketter. Det kan naturligvis ikke bevises, at Faber har tappet korrespondancen og ikke bare har fået kopier fra Tietgen, men i så fald er det vanskeligt at forklare, hvorfor der også ligger den del af korrespondancen, som består af u-deciffrerede kodete-

legrammer. Hvad skulle Tietgen have givet Faber sådanne telegrammer for, uden at lade en »oversættelse« følge med?'[32]

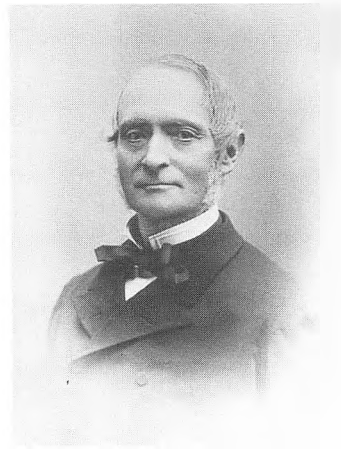
Da Newalls kabel var færdigudlagt og i funktion i begyndelsen af juni 1867, gik Tietgen i gang med at skabe et Dansk-Norsk-Engelsk Telegrafselskab, der kunne overtage anlægget. Aktiekapitalen på 100.000 pund blev udbudt til tegning i januar 1868, og den første halvdel tegnedes på mindre end en uge. Indbydere var foruden Tietgen, grosserer C.A. Broberg, der havde været medstifter af Privatbanken og var hovedmanden bag Tietgens udnævnelse til direktør her, Finansministeriets sekretariatschef og ansvarlige for telegrafsager M. Levy, forhenværende finansminister og generaltolddirektør grev W. Sponneck og O.B. Suhr fra handelshuset J. P. Suhr og søn – sidstnævnte var også medstifter af Privatbanken. Selskabet kunne den 24. februar slutte overenskomst med Newall om overtagelse af det dansk-norske kabel, samtidig med at Newall skulle fabrikere og udlægge det dansk-engelske kabel.'[33]

Tietgen ville dog sikre sig mod at blive snydt af kabelleverandøren, og fik til dette formål i januar 1868 lov til at »låne« telegrafingeniør W. Lorentzen og materielforvalter Madsen fra Statstelegrafen. Faber troede, at Henley skulle levere, og meddelte ham den 28. januar, at kapitalen til selskabet var sikret, og at Lorenzen og Madsen derfor ville drage til England. De følgende måneder gik sagen imidlertid delvis i stå. Faber ønskede et sædvanligt kabel med guttaperkaisoleret kerne og gerne leveret af Henley. Tietgen ønskede blandingspræparaterne »Hoopers compound« eller »Clarks compound« anvendt som isolering.'[34] Det isolerende materiale var her ikke guttaperka, men indisk gummi.'[35]

Denne uenighed kunne synes en storm i et glas vand, men bag striden lå den kendsgerning, at Newall i praksis ikke kunne levere et kabel med guttaperkaisoleret kerne. En sådan måtte han i givet fald skaffe sig fra The Telegraph Construction and Maintenance Company, hvad der ville være meget vanskeligt for ham. Tietgen havde imidlertid som led i en overenskomst med Newall om overtagelse af Norgeskablet forpligtet sig til, at denne skulle have ordren på Englandskablet. Det var derfor nødvendigt for Tietgen gennem Finansministeriet at presse Faber til at godkende specifikationerne for det kabel, som Newall kunne levere.

Faber gav sig den 7. marts 1868, og Tietgen kunne formelt indgå kabelkontrakt med Newall, hvorefter denne den 18. marts officielt over for Finansministeriet bekræftede, at han havde overført sine rettigheder til kabler både mellem Danmark og Norge og mellem Danmark og England til Det Dansk-Norsk-Engelske Telegrafselskab. Herefter kunne Tietgen den 24. marts indgive an-

O.B. Suhr (1813-75) var cand.theol., men overtog sin farbrors kendte kulfirma J.P. Suhr & Søn. Han hørte til kredsen omkring Tietgen, medvirkede ved oprettelsen af Kryolitselskabet og Privatbanken og kom siden til at sidde i bestyrelsen for Store Nordiske Telegrafselskab.



Nærmest til højre Martin Levy (1827-99) statsvidenskabelig kandidat, og en kort årrække fuldmægtig i Generalpostdirektionen, fra 1855 i Finansministeriet, hvor han i 1863 blev chef for ekspeditionskontoret, som bl.a. tog sig af post- og telegrafsager. Også han stod i forbindelse med Tietgen som medstifter af Store Nordiske Telegrafselskab. I 1873 tog han sin afsked fra Finansministeriet, da han var involveret i oprettelsen af Handelsbanken.

Længst til højre grosserer C.A. Broberg (1811-86), indehaver af et familiefirma, som specialiserede sig i kaffeimport på egne skibe. Broberg var en af den unge Tietgens støtter og medvirkede ved stiftelsen af Privatbanken.

søgning om koncession på det eksisterende Norgeskabel og på det Englandskabel, som han allerede havde bestilt hos Newall. Koncessionen kom allerede den 3. april og omfattede foruden Norgeskablet og Englandskablet også Nordatlantforbindelsen. Udstedelse af den tilsvarende norske koncession var en ren formalitet.[136] Dagen efter udstedelsen af den danske koncession konstituerede Det Dansk-Norsk-Engelske Telegrafselskab sig med en bestyrelse bestående af de seks indbydere og med Tietgen som formand.[137]

Allerede inden denne sag var faldet helt på plads, havde Tietgen startet den del af sagen, der i virkeligheden var af størst vigtighed, idet han den 2. marts havde indgivet ansøgning til Finansministeriet om koncession på et telegrafkabel mellem Danmark og Rusland over Bornholm i henhold til den dansk-russiske telegrafkonvention af 11. april 1865. Tilsagnet kom dagen efter, men under forudsætning af, at russerne også gav koncession,[138] og det var, som vi tidligere har set, det vanskelige punkt. Arbejdet med Englandskablet gik derfor i gang, selv om Ruslandssagen var uafklaret, og midt i september var Englandskablet udlagt. Det kom til at gå mellem Newbiggin og Søndervig, hvorfra det med landledning var forbundet med statstelegrafstationen i Fredericia.[139]

For at få Ruslandssagen på plads sendte Tietgen senest i maj 1868 H.G. Erichsen til Petersborg for at forhandle koncession med chefen for den russiske statstelegraf Lüders. Der var flere måder, hvorved Ruslandskablet kunne gøres rentabelt: enten nedsættelse af taksten for viderebefordring gennem Rusland, så kablet blev konkurrencedygtigt, eller en russisk beslutning om, at telegrammer til og fra i hvert fald det nordlige Rusland skulle gå

Herman Gustav Erichsen (1828-90), købmand i London og samtidig en af Tietgens betroede kontakter.

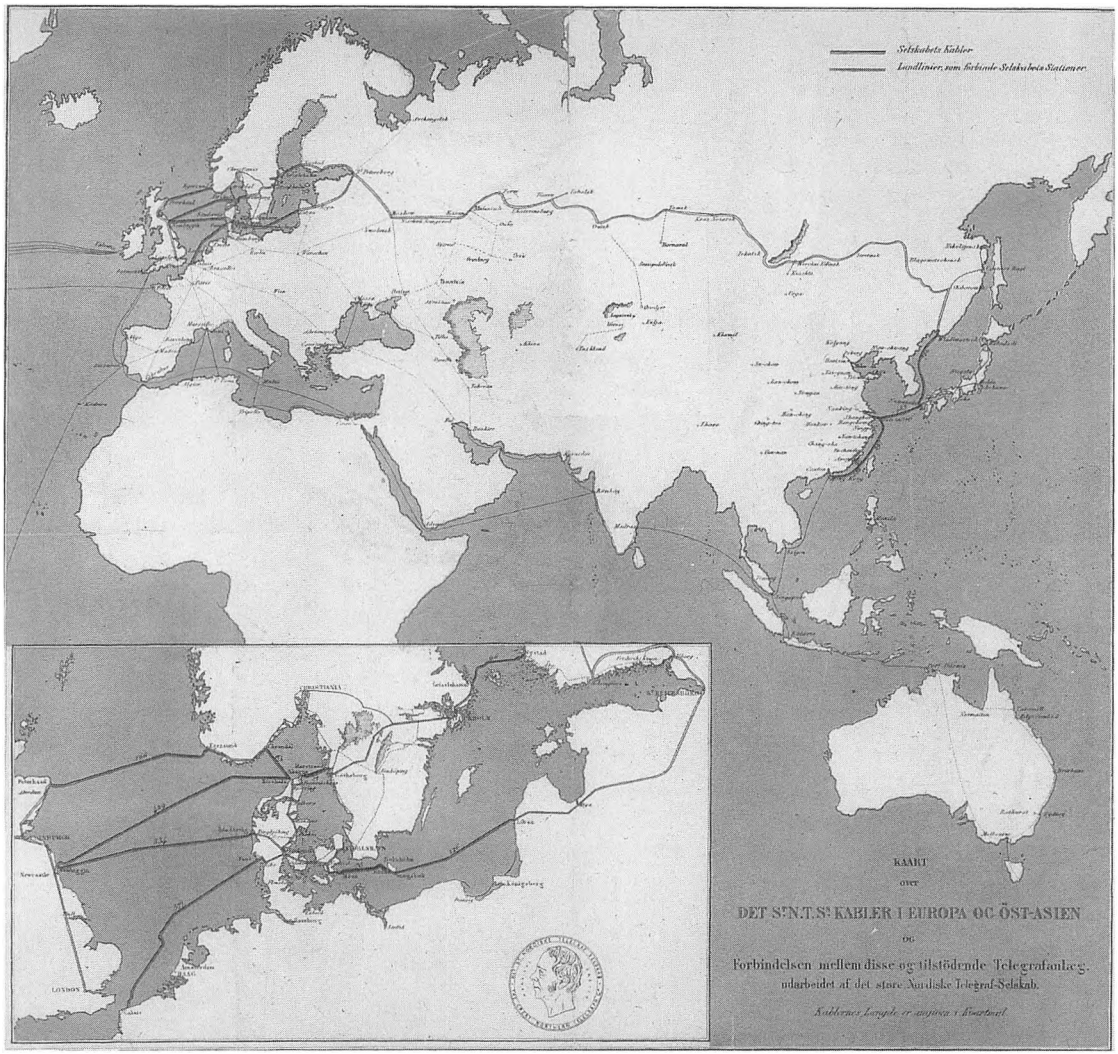
denne vej.[140] Russerne gik hurtigt med til takstnedsættelse for viderebefordring,[141] og Faber kunne nu bemyndiges til at færdigforhandle et koncessionsudkast med Lüders under telegrafkonferencen i Wien i juli 1868.[142] Tietgen var dog tydeligt nervøs for, at det ikke skulle lykkes Faber at få udformet koncessionsteksten således, at koncessionen kun kunne gives til ham og Erichsen. Han forsøgte i den forbindelse en nærmest omvendt argumentation ud fra § 11 i den dansk-russiske telegrafkonvention fra 1865, hvori indehaveren af Ruslandskoncessionen blev lovet fortrinsret til Englandskoncessionen. Nu havde Tietgen sidstnævnte, så måtte han vel have fortrinsret til den første også![143]

Tietgens nervøsitet var dog ubegrundet. Ifølge Faber insisterede Lüders på, at navnene på de potentielle koncessionshavere, Tietgen og Erichsen, skulle nævnes i teksten, mens Faber foretrak og opnåede den formulering, at de, der fik koncessionen, skulle være forpligtet til »at forene sig med Det Dansk-Norsk-Engelske Telegrafselskab«. Som om dette ikke var klart nok, blev koncessionsudkastet foruden af Faber og Lüders også undertegnet af Tietgen og Erichsen. På grundlag heraf tildelte den danske regering den 12. august Tietgen og Erichsen koncession på Ruslandsforbindelsen,[144] og det danske udenrigsministerium gik med til at støtte sagen over for russerne. Den russiske ambassade i København kunne da også allerede 20. september meddele, at den russiske indenrigsminister, hvorunder Telegrafvæsenet sorterede, havde godkendt, at Tietgen og Erichsen fik koncessionen.[145] Den blev herefter udstedt den 18. september 1868.[146]

Kablet blev leveret og udlagt af Henley,[147] som på denne måde fik kompensation for, at han var blevet snydt for at levere Eng-

landskablet. Det skete ved, at det kabel, som et norsk selskab havde bestilt til udlægning mellem Skotland og Norge, anvendtes på strækningen Bornholm-Libau. Kablerne kunne derfor gå fra England allerede i november 1868, men på grund af vejrforholdene blev kun kablet mellem Møn og Bornholm lagt inden udgangen af 1868.[148] Mellem Møn og Bornholm havde kablet to tråde og mellem Bornholm og Libau kun en enkelt. Kablet videre til Libau var færdigt den 5. maj 1869,[149] – og den 5. juni kunne forbindelsen mellem Danmark og Rusland åbnes for almindelig telegraftrafik, og transitindtægterne kunne begynde at strømme ind i Telegrafvæsenets kasse.[150] Det danske telegrafnet var dermed for alvor koblet til det europæiske ved direkte forbindelse til alle nabolande.

I de følgende år blev der af det af Tietgen i 1869 oprettede Store Nordiske Telegrafselskab udlagt enkelte andre internationale kabler, som passerede Danmark, men deres betydning for forbindelserne til omverdenen var ikke af så epokegørende art som de først udlagte.



Store Nordiske Telegrafselskab

Den 1. juni 1869 stiftedes Store Nordiske Telegrafselskab ved fusion mellem Dansk-Norsk-Engelsk Telegrafselskab, der besad kablerne Danmark-England og Danmark-Norge, Det Dansk-Russiske Telegrafselskab, der besad kablet Møn-Bornholm-Libau og koncessionen på Sverige-Ålandsøerne-Finland, og Det Norsk-Britiske Telegrafselskab, der besad koncession på at etablere en kabelforbindelse Skotland-Norge. Store Nordiske Telegrafselskab kom på denne måde til at besidde søkablerne til de to korteste telegrafforbindelser mellem England og St. Petersborg, nemlig Skotland-Norge-Sverige-Ålandsøerne-Finland-St. Petersborg og England-Danmark-Libau-St. Petersborg. Selskabet kunne altså opretholde forbindelsen ad den ene rute under kabelbrud på den anden. Det nye selskabs ubestridte leder var naturligvis Tietgen.

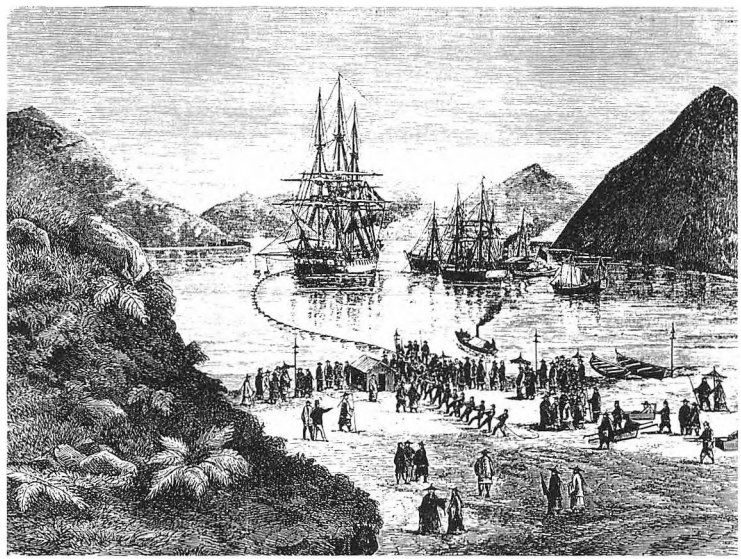
Det nordatlantiske projekt blev ikke gennemført i denne omgang. Krigs- og marineminister Raasløff var i 1868 i USA for på den danske regerings vegne at sikre salget af de dansk-vestindiske øer. Samtidig var han Tietgens agent i telegrafspørgsmål, og via kanadieren John Young sikrede

han Tietgen de landingsrettigheder på det amerikanske kontinent, som Shaffner aldrig havde kunnet opnå. Kapitalen til finansiering af projektet skulle imidlertid rejses i England, og dette viste sig i praksis umuligt for Tietgen. Derimod lykkedes det ham at sikre sig rettigheder til at anvende den russiske telegraflinie gennem Sibirien til Vladivostok, der var under etablering. Vladivostok skulle så via et søkabel over Japan forbindes med Shanghai og videre til Hongkong.

I sidste fase konkurrerede Tietgen og hans allierede om den russiske koncession med tre andre ansøgergrupper, som man må formode praktisk talt alle mere eller mindre stod i forbindelse med »kabelkongen« John Pender, der var i færd med at etablere en telegraflinie via Indien til Kina. Det lykkedes Tietgen at opnå koncessionen, men det holdt hårdt. Den cocktail, der førte til sejren, bestod af danske (og svenske) ordner til de russere, der var påvirkelige af sådanne, mere kontante erkendtligheder til lavere embedsmænd, udsendelse af en dansk forhenværende diplomat for Tietgens regning og direkte henvendelse fra den danske konge til datteren Dagmar og svigersønnen, den russiske tronfølger storfyrst Alexander.

Det kinesiske projekt blev i første omgang udført af et separat selskab: Great Northern China and Japan Extension Telegraph Co. Først i 1872 fusioneredes selskabet med Store Nordiske telegrafselskab. Under kabeludlægningsarbejdet i de østasiatiske farvande, hvilket på grund af kabelfejl absolut ikke gik let, var det ikke uden betydning, at den danske regering havde udlånt og delvis finansieret udsendelsen af dampfregatten *Tordenskjold* til fysisk beskyttelse og hjælp ved kabeludlægningsarbejdet. Med stor offentlig goodwill og Krigs- og Marineminister Raasløff direkte på Tietgens lønningsliste havde dette ikke været specielt vanskeligt. Hovedparten af udlægningsarbejdet blev dog udført af to engelske kabelskibe, ligesom kablet naturligvis var fabrikeret i England. Selv om Tietgen under forsøget på at få koncessionen havde slået på rivaliseringen mellem England og Rusland i Asien, var England det eneste sted, hvor man kunne købe kabler og udlægningsekspertise, ligesom en væsentlig del af kapitalen var rejst i England. Det lykkedes dog Pender delvis at sabotere aktietegningen til Tietgens selskab, og da den russiske del af linien ikke færdiggjordes planmæssigt, indgik Tietgen allerede i foråret 1870 en samarbejdsaftale med Pender-gruppen, hvis kabel førtes frem ad den sydlige rute. Risikoen for ikke at komme først til Shanghai og Hongkong med telegrafforbindelse var simpelt hen for stor.

Telegrafforbindelsen via Sibirien og Japan til Shanghai og Hongkong var færdigetableret i efteråret 1871, og i begyndelsen af 1873 førtes linien mellem Shanghai og Hongkong ind til havnebyen Amoy. Umiddelbart herefter etablerede selskabet nye kabelforbindelser i Europa, nemlig den 1. august 1873 en enkeltledet kabelforbindelse mellem Danmark og Frankrig (Fanø-Calais) og den 11. september 1873 en dobbeltledet kabelforbindelse mellem Danmark og Sverige (Marstrand-Skagen) samt et enkeltledet kabel mellem Danmark og England (Hirtshals-Newbeggin ved Newcastle).[15]



Internationale telegraf- og postkonventioner

Den internationale telegrafunion

Fra begyndelsen var telegrafnettene rent nationale. Først omkring 1850 begyndte et internationalt samarbejde – mange steder under primitive former. I 1852 etableredes f.eks. en fællesstation i Strassburg mellem den franske og storfyrstendømmet Badens telegrafadministration. På stationen sad to telegrafister, en fransk og en tysk. Når den franske telegrafist havde modtaget et telegram, som skulle videre til Tyskland, skrev han det ned og overleverede det til den tyske telegrafist. Denne oversatte det og telegraferede det videre.[152] På samme måde overleveredes telegrammerne fra den danske til den tyske station i Hamburg umiddelbart efter etableringen i 1854 med bud, men efter kort tid kom der rigtig telegrafisk forbindelse.[153]

Den første sammenslutning af nationale telegrafnet var Den preussisk-østrigske Telegrafunion i 1849. Den blev fulgt af flere bilaterale aftaler mellem tyske stater, og i 1850 skabte Preussen, Østrig, Bayern og Sachsen den tysk-østrigske telegrafunion. Andre tyske stater tilsluttede sig og i 1852 også Holland. Telegraflinierne sammensluttedes fysisk, og der blev lavet et zonesystem, hvorefter betalingen afhang af afstanden og ikke af antallet af lande, et telegram passerede. Frankrig, Belgien, Schweitz og Sardinien dannede tilsvarende i 1855 Den vesteuropæiske Telegrafunion.

I 1852 havde Belgien, Frankrig og Preussen underskrevet en fælleskonvention i Paris. Denne viderebearbejdedes ved nye konferencer i Berlin i 1855 og i Bruxelles i 1858. Bruxelleskonventionen fik mellem 1859 og 1861 tilslutning af yderligere 11 stater, herunder Danmark. Takstsystemet var dog stadig meget indviklet. Først ved en konvention indgået i Paris i 1865, blev taksterne mere gennemskuelige. Ved denne lejlighed skabtes samtidig Den internationale Telegraf Union.[154]

Pariserkonventionen fastsatte bl.a. regler for afregning af landenes mellemværender. Taksten blev ikke fastsat pr. ord, men for et telegram på ikke over 20 ord. Takstandelene for de enkelte

Det var under Christian 9., at alle Postvæsenets skilte fik den for senere tider så kendte ovale form. Tidligere var udformningen overladt til det lokale initiativ, nu fik alle tilsendt et standardskilt.

lande varierede mellem 1 og 5 francs. For Danmarks vedkommende var andelen, den såkaldte terminaltakst, 1½ franc, svarende til 52 skilling. Pr. yderligere 10 ord forøgedes betalingen med halvdelen af terminaltaksten. Danmarks udenrigstelegraftrafik byggede indtil dette tidspunkt på overenskomster sluttet med Sverige i 1854 og 1863, med Mecklenburg-Schwerin i 1859 samt med Rusland i 1865 og med det tysk-østrigske område i 1865.[155]

Pariserkonventionen blev revideret i Rom i 1872 og i Skt. Petersborg i 1875, og i den version kom den til at gælde længere end dette bind af P&Ts historie går. Konventionen indeholdt ikke kun økonomiske aftaler, men også, hvad man kunne kalde telegraf-etiske regler – eksempelvis, at alle havde ret til at sende telegrammer, at telegramhemmeligheden skulle respekteres, at ledningernes antal skulle være tilstrækkeligt, og at landene selv måtte bestemme, om det på deres område kun skulle være tilladt at bruge klart sprog, eller om »aftalt sprog« eller anden form for kode var tilladt.[156]

Bilaterale og internationale postaftaler før Bernertraktaten

Indtil verdenspostkonventionen af 9. december 1874, der trådte i kraft den 1. juli 1875, var alle aftaler om postforsendelser uden for det enkelte lands grænser bilaterale aftaler. Ved at indgå sådanne kunne man komme ud over det princip, at portoen for et brev, der skulle passere flere lande, beregnedes som summen af deres porto, hvis de enkelte lande da ikke valgte at tage en helt vilkårlig høj transitporto, som jo udelukkende ville blive betalt af udlændinge. Den danske portoreform i 1851 kunne derfor i udgangssituationen kun gælde for indenlandske forsendelser.[157] Som eksempel på systemet kan anføres, at et brev fra Stockholm til Neapel i 1864 kostede 56 skilling eller udtrykt i den af postvæsenerne benyttede regneenhed 13 silbergroschen. Heraf fik Sverige 2½, Danmark 2, Tyskland 3, Østrig 2 og Italien 3½, og det medførte derfor omstændelige afregninger landene imellem.[158]

De første brud på dette system var allerede sket inden 1851, idet Danmark og England i 1846 havde indgået en overenskomst, ifølge hvilken taksten for et brev indtil en vægt på ét lod (15,6 gram) mellem ethvert sted i Danmark og ethvert sted i England fastsattes til 45 skilling, helt uafhængigt af, hvad man ville komme frem til ved at addere den danske og den engelske takst. Portoen skulle deles ligeligt mellem de to lande. Tilsvarende kon-

ventioner blev afsluttet med det preussiske postvæsen og det thurn- og taxiske postvæsen.

I 1850 blev den tysk-østrigske postforening dannet. I dennes område indførtes transitfrihed og ensartethed med hensyn til afstandsberegningen. Den slesvig-holstenske oprørsregering nåede lige at tilslutte sig den tysk-østrigske postforening, men efter genetableringen af det danske postvæsen, udtrådte Holsten efter aftale mellem Danmark og Preussen.[159]

Selv om afslutningen af bilaterale konventioner forsimplede beregningen af udlandsportoen, kunne det dog stadig være meget indviklet. Der var efterhånden også forståelse for det urimelige i, at stater opretholdt transittakster, der var højere end landets egne portotakster. For at råde bod herpå indbød den franske regering efter opfordring fra USA's poststyrelse i 1863 til en international postkonference i Paris. I konferencen deltog 14 lande, deriblandt Danmark.

Konferencen nåede ikke frem til en overenskomst, men man enedes om nogle principper, efter hvilke postaftaler burde afsluttes for at få et ensartet præg. Standardtaksten for breve skulle gælde op til 15 gram, og transittaksterne burde ikke være højere end halvdelen af transitlandets indenrigske takster. De følgende år sluttede Danmark konventioner med USA, Holland, Preussen, Rusland og Storbritannien efter disse principper.

Krigen mellem Østrig og Preussen i 1866 medførte ophævelsen af det tyske forbund og dannelsen af det nordtyske forbund under Preussens førerskab. Dette forbunds medlemmer dannede fra den 1. januar 1868 et særligt postforbund, med hvilket Danmark den 7. april 1868 afsluttede en postkonvention. Det var som et led i denne, at Danmarks postrettigheder i Lübeck og Hamburg faldt bort. Samtidig afløste konventionen de hidtil gældende bilaterale aftaler mellem Danmark på den ene side og på den anden side Hamburg, Lübeck, Mecklenborg, Preussen og Thurn og Taxis. Danmark fik ret til at sende brevpost i lukket transit gennem Tyskland, og der indførtes ensartet brevporto mellem Danmark og hele det nordtyske forbunds område.[160]

Med Norge og Sverige var der også i begyndelsen af 1850'erne blevet afsluttet mere moderne postoverenskomster, og en ny blev indgået i 1865. Portoen mellem Danmark og Norge fastsattes til 12 sk. for et brev af indtil 15 gram, mens portoen til Sverige blev 8 sk. Allerede i 1869 afsluttedes nye postkonventioner med de to lande. Nu nedsattes portoen til Norge til 8 sk. og til Sverige til 6 sk.[161]

Verdenspostforeningen

Da forholdene var faldet til ro efter den fransk-tyske krig, opfordrede Tyskland den schweiziske forbundsregering til at sammenkalde landene for at drøfte mulighederne for dannelse af en almindelig postforening. Schweiz efterkom opfordringen, og den 15. september 1874 trådte kongressen sammen i Bern. Danmark var en af de 22 stater, der deltog.

Allerede den 9. oktober var man nået til enighed om teksten til den såkaldte Berner-traktat om dannelse af en almindelig postforening. Traktaten gav alle medlemmer ret til transitbefordring af post over hele foreningens område for ens takster, der var lavere end de hidtil kendte, nemlig kun 2 francs pr. kg breve. Transitgodtgørelsen skulle beregnes på grundlag af periodiske statistiske opgørelser. Til gengæld forsvandt portofordelingen for det enkelte brev, idet hvert land udelt beholdt den opkrævede porto.

Traktaten blev straks tiltrådt af alle de lande, der havde deltaget i konferencen, og den kunne derfor træde i kraft den 1. juli 1875.[162] I Danmark havde man i 1873 skiftet møntsystem. Nu var udgangspunktet én krone à 100 øre. Én rigsdaler à 96 skilling sattes til to kroner, og én skilling blev altså til ca. 2 øre.[163] Danmark fastsatte derfor i overensstemmelse med traktaten udlandsportoen til traktatlandene for et brev på indtil 15 gram til 20 øre, for et brevkort til 10 øre og for en tryksag til 5 øre pr. 50 gram. Den nye takst betød en portonedsættelse over for de fleste af landene i den nye postunion. Et 15-grams brev til Belgien eller Schweiz gik 6 øre ned i porto, et til Rusland 9 øre og et til Frankrig 13 øre. Til gengæld gik portoen for et sådant brev til Tyskland op med 4 øre, idet portoen her før kun var 16 øre (8 skilling).[164]

De internationale postbestemmelser blev videreudformet på en række postkongresser afholdt i Paris 1878 og 1880, Lissabon 1885, Wien 1891, Washington 1897, Rom 1906, Madrid 1920 og Stockholm 1924. Ved konferencen i Paris i 1878 antog sammenslutningen officielt navnet *Verdenspostforeningen*. Det var dog først pr. 1. januar 1899, man kunne korrespondere over hele jorden efter foreningens takster.[165]

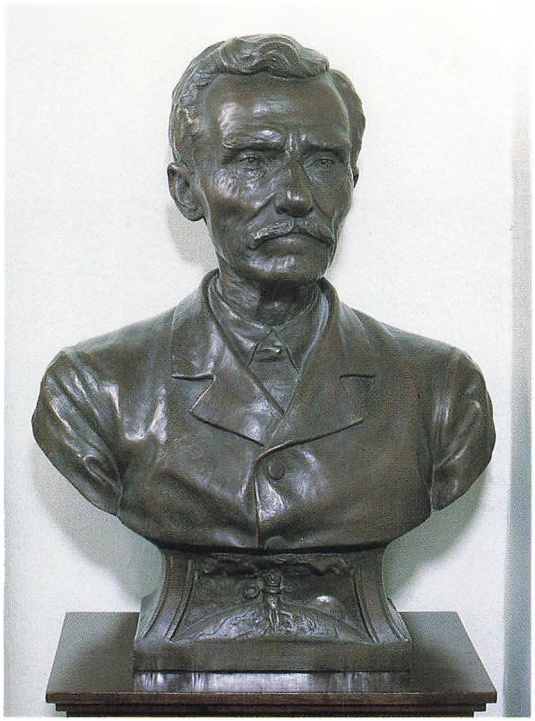
Joseph Michaelsen og Verdenspostforeningens stiftelse

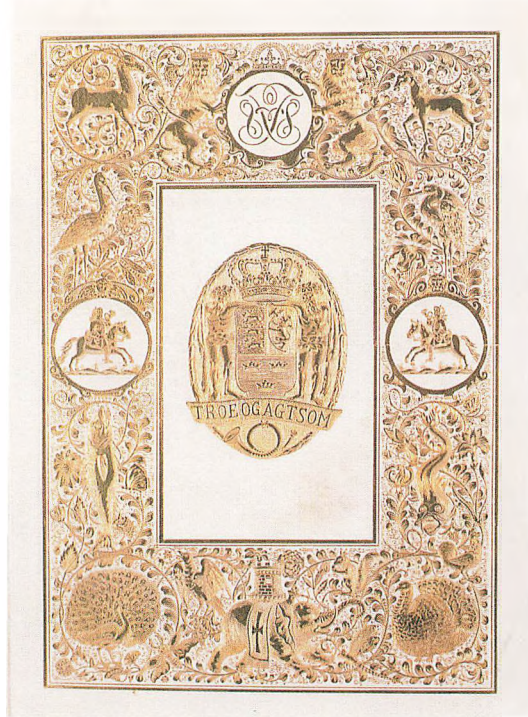
Til de myter, der med mellemrum dukker op, hører, at det er en dansker, Joseph Michaelsen, der er den idémæssige fader til Verdenspostforeningen.

Baggrunden er, at Joseph Michaelsen, der var født i 1826 og var blevet cand.polit. i 1853, fra 1858 var assistent i Generalpostdirektoratet og her i 1859 skrev en lille afhandling »Om transitportoen og den internationale portos afskaffelse og afløsning«. I afhandlingen foreslog han, at man i Europa skulle afskaffe udenrigsportoen, således at breve til udlandet ikke skulle koste mere end breve til indlandet. Dette skulle gøres muligt ved, at alle lande skulle fraskrive sig retten til indtægter af breve, der gik i transit gennem landet, og ved at modtagerlandet gratis skulle stå for den sidste transport og udbringning af brevene. Han var dog klar over, at der måtte udredes en eller anden form for kompensation fra lande, der lå i yderkanterne af det europæiske postområde til de centrale lande, som stod for hovedparten af transitten. Hvorfra disse beløb skulle komme, gjorde han ikke rede for i afhandlingen. I og med at han forudsatte, at indenrigsk og udenrigsk porto skulle være ens, ville der dog ikke være andre muligheder end at udrede den af postvæsenernes generelle portoindtægter i de lande, som skulle betale til de centraleuropæiske transitlande.

Michaelsens afhandling blev ikke trykt, da han udarbejdede den, og først efter, at der på Pariserkonferencen i 1863 havde været en større diskussion om transitportoens eventuelle ophævelse, fik han i 1868 det lille skrift udsendt på fransk og endda ved det danske udenrigsministeriums mellemkomst forebragt samtlige europæiske magter.

Som nævnt gik Berner-traktaten af 1874 hverken ud på, at udenrigsporto skulle være den samme som indenrigsporto, eller at transitportoen skulle ophæves – den skulle gøres lav og ensartet. Alene af den grund er det klart, at Michaelsen ikke er »verdenspostforeningens åndelige fader«. I hans ikke-publicerede afhandling fra 1859 er det da heller ikke første gang, ideen om ophævelse af transitportoen er fremsat, hvilket han selv i øvrigt var klar over. Læser man således hans ansøgning til Finansministeriet om at få økonomisk mulighed for at komme til at overvære konferencen i Bern i 1874, refererer han selv til, at tilsvarende tanker var blevet luftet på Pariserkonferencen.





Joseph Michaelsen følte sig på næsten alle områder miskendt, og netop med hensyn til Verdenspostforeningen søgte han gentagne gange senere at opnå anerkendelse. Da han i 1890 udgav sine erindringer, så han således helt bort fra, at det, der var gennemført ved Verdenspostforeningen, på ingen måde var, at udenrigsportoen skulle være det samme som indenrigsportoen. Historien om den miskendte dansker blev imidlertid ikke ringere af, at man, i øvrigt med stor ret, tilkendte netop en tysker, rigspostminister von Stephan, en væsentlig del af æren for, at Verdenspostforeningen etableredes.

I årene efter århundredskiftet var det især daværende postassistent Jacob Andersen, medlem af bestyrelsen for Dansk Postforening, der i skrift og tale advokerede for, at Joseph Michaelsen var den miskendte, men egentlige idégiver til Verdenspostforeningen. Der blev samlet ind til en buste af Michaelsen til Frederiksborgmuseet og for det resterende beløb indstiftedes Joseph Michaelsen-medaljen, der skulle gives til unge postfolk, som udmærkede sig under uddannelsen. Da et yngre medlem af Dansk Postforening tillod sig i skrift at gøre opmærksom på, at tilsvarende tanker som Michaelsens fra 1859 havde været fremsat tidligere, blev han da også ekskluderet af foreningen, mens pressen næsten ensstemmigt støttede den over firsårige Michaelsen.

Man skulle derfor helt op til midt i 1930'rne, før det danske Postvæsen officielt måtte vedkende sig, at det havde sin gode grund, når det i de officielle jubilæumsskrifter for Verdenspostforeningen i en fodnote nævntes, at der ikke kunne findes belæg for det af Joseph Michaelsen påberåbte fadderskab til Verdenspostforeningen. Ikke desto mindre dukker historien stadig med mellemrum op f.eks. i aviskronikker.[166]

Hans Nikolaj Hansens Nattebillede er udateret, men egner sig fortrinligt til at illustrere et transportmiddel, der på denne tid var på vej ud.

Vækst og manglende visioner 1884-1897

Den definitive adskillelse mellem Postvæsenet og Telegrafvæsenet

Som nævnt døde J.L. Schou i december 1883. Han, der samtidigt havde været departementschef for Indenrigsministeriets Departement for Offentlige Arbejder og generaldirektør for Post- og Telegrafvæsenet, efterfulgtes som leder af Postvæsenet af den hidtidige kommitterede, N.H.H. Lund, der havde fungeret som kontaktperson mellem Post- og Telegrafvæsenets ekspeditionskontor og departementschefen. Lund blev konstitueret som chef for det, der nu betegnedes Postvæsenets Overbestyrelse. Den følgende departementschef for »Offentlige Arbejder« overtog således i henseende til Post- og Telegrafvæsenet kun posten som generaldirektør for Telegrafvæsenet, og dette embede blev fra 1884 besat med Peter Christopher Nørgaard, der kom fra et embede som overretsassessor.[1]

Alligevel vedblev Post- og Telegrafvæsenets ekspeditionskontor med tillige at være sekretariat for Generaldirektøren for telegrafsager. Systemet med at have en almindelig departementschef til samtidig at fungere som generaldirektør var dog generelt på retur, idet departementschefen for »Offentlige Arbejder« fra 1885 ophørte med også at være generaldirektør for statsbanedriften, hvor der blev udnævnt en egentlig generaldirektør.[2]

N.H.H. Lund, der var født i 1817 og allerede i 1852 var blevet kontorchef, var på dette tidspunkt nok ved at være udslidt, selv om han, da han nu endelig var blevet leder af Postvæsenet, holdt fast ved stillingen til sin død i 1894.[3]

På grund af de spegede indenrigspolitiske forhold måtte Lund helt til 1889 vedblive med at fungere som konstitueret chef, men

dette år kom så endelig hans formelle udnævnelse til generaldirektør, og begrebet »Postvæsenets Overbestyrelse« kunne erstattes med »Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet«. Ved samme lejlighed blev Postvæsenets Ekspeditionskontor delt i tre kontorer: Første Ekspeditionskontor, Andet Ekspeditionskontor og Bogholder- og Materialkontoret. Få år efter flyttede den centrale poststyrelse fra Den røde Bygning til en ejendom i Stormgade. Også på denne måde frigjorde man sig altså fra den tid, da man var inkorporeret i Indenrigsministeriet. Flytningen måtte dog ske i flere tempi, efterhånden som bygningen blev ledig. I 1892 flyttede Andet Ekspeditionskontor og i 1894 Første.[4] Bogholder- og Materialkontoret var aldrig kommet med fra Postgården i Købmagergade til Den røde Bygning, og det forblev i Købmagergade til juni 1908.[5]

Første Ekspeditionskontor havde sekretariatssagerne, den indenrigske postlovgivning, postforholdet til udlandet, Postvæsenets statistik og personalesager med undtagelse af sager vedr. postbude, postpakmestre og postkonduktører, samt sekretariatssagerne for departementschefen for »Offentlige Arbejder« som generaldirektør for Telegrafvæsenet. Hertil kom i 1894 personalesager for postbude undtagen landpostbude.

Andet Ekspeditionskontor tog sig af sagerne vedrørende postens befordring med jernbane, dampskibe, diligencer etc., befordringsvæsenet, landpostvæsenet, postbygninger, Postvæsenets færgesteder samt de personalesager, der ikke hørte under Første Ekspeditionskontor.[6]

Udvidelsen af antallet af kontorer hang delvis sammen med, at de administrative forretninger, der i 1876 var henlagt under Københavns Overpostmesterembede, nu i et vist omfang atter blev inddraget under det centrale styre. Dog beholdt Overpostmesteren bl.a. klagesagerne. De sager, der i 1874 var blevet udlagt til de to postinspektører, var i 1879 for en dels vedkommende igen blevet frataget dem. Her i 1889 mistede postinspektørerne de sidste af de sager, de havde fået ved Generalpostdirektoratets indordning i Indenrigsministeriet. Således overførtes sagerne om landpostvæsenet og postens befordring til det nyoprettede Andet Ekspeditionskontor.[7]

Ved samme lejlighed mistede postinspektørerne også deres kontorpersonale, og de måtte rykke ud af kontorerne i Postgården.[8] Grunden til alt dette var ikke kun et ønske om at centralisere, men også, at man ville have, at postinspektørerne skulle koncentrere sig om deres kontrol- og tilsynsopgaver.[9]

I perioden fra den 15. januar 1894 til 22. maj 1896 var Departementet for Offentlige Arbejder udskilt af Indenrigsministeriet

Christen Svendsen (1847-1904) cand. jur., havde fra 1874 været ansat i Indenrigsministeriet og dér beskæftiget sig med Postforhold. I 1883 blev han postinspektør for Nørrejylland, fik tre år senere den tilsvarende stilling for Østifterne og udnævntes i 1894 til generaldirektør for Post- og Befordringsvæsenet.

som et særligt Ministerium for Offentlige Arbejder, hvorunder Postvæsenet og Telegrafvæsenet følgelig hørte. Dette korte mellemspil var dog uden særlig betydning. Derimod skete der samme år en væsentlig forandring i Postvæsenets ledelse, idet N.H.H. Lund i januar 1894 i en alder af 76 år afgik ved døden og erstattedes som generaldirektør af den hidtidige postinspektør for Østifterne, Christen Svendsen, altså en mand med en solid postal baggrund.[10]

Den 1. oktober 1897 skete der en opdeling af sekretariatsfunktionerne for de to generaldirektører, idet Første Ekspeditionskontor i Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet ophørte med også at fungere som sekretariat for departementschefen for Departementet for Offentlige Arbejder i dennes egenskab af generaldirektør for Telegrafvæsenet. Denne funktion overførtes til Kontoret for Offentlige Arbejder i departementet.[11] Hermed var den definitive adskillelse af Postvæsenet og Telegrafvæsenet sket: Nu havde man kun fælles minister.

Den daglige ledelse af Telegrafvæsenet lå i Telegrafdirektoratet, hvor Høncke, der var tiltrådt som telegrafdirektør ved Fabers død i 1877, blev siddende til 1897. Det var en periode, hvor udviklingen som i Postvæsenet gik – om ikke i stå – så dog langsomt. En stor del af skylden herfor må lægges på forholdene i Rigsdagen. Når der stort set ingen lovgivning kunne gennemføres på grund af Venstres »visnepolitik« over for Estrupregeringen, var udfoldelsesmulighederne ret begrænsede.

V.E. Hagen (1834-1913) var cand.polyt. fra 1857 og blev året efter ansat ved Statstelegrafen. Efter at have været telegrafbestyrer først i Nykøbing F. siden i Korsør blev han i 1875 telegrafingeniør. I årene 1896-1906 var han chef for Telegrafdirektoratets tekniske Afdeling.

Inden for Telegrafvæsenet oprettedes ved lønningsloven af 1889 en teknisk afdeling og en regnskabsafdeling. Desuden blev sekretariatet nu formelt udskilt. I det væsentlige var der dog kun tale om en formalisering af en struktur, der længe havde fungeret i praksis. Som chef for Teknisk Afdeling udnævntes W. Lorentzen, der hidtil havde været telegrafingeniør for Østifterne, og som havde været med i Telegrafvæsenets tekniske funktioner fra 1853. Lorentzen afløstes ved sin død i 1896 af V.E. Hagen, der også havde en lang karriere som telegrafingeniør bag sig.

Helt fra 1850'erne havde der i praksis været en telegrafingeniør for Jylland (»Halvøen«) og én for Øerne, selv om de begge til 1875 havde bolig i København. Fra dette år flyttede den jyske ingeniør til Fredericia. Da teknisk Afdeling oprettedes i 1889, skete der blot det, at ingeniøren for Øerne samtidig blev chef for Teknisk Afdeling, mens ingeniøren for Jylland i Fredericia blev underordnet ham. Dette system fortsatte til 1902.[12]

Høncke tog i 1897 sin afsked i en alder af 63 år i skuffelse over, at Staten ikke ønskede at udnytte det statslige telefonmonopol, der nu endelig var skabt lovgivningsmæssig baggrund for.

Han døde for øvrigt året efter.[13] Høncke efterfulgtes af cand. polyt. N.R. Meyer.

Til den centrale post- og telegrafadministration må også regnes Andet Revisionsdepartement under Finansministeriet. Departementet reviderede foruden post- og telegrafregnskaber også toldregnskaber. Departementet bestod af tre toldrevisionskontorer og et Post- og Telegrafrevisionskontor opdelt på tre afdelinger. Fra 1895 blev de tre afdelinger til formelle kontorer.[14]

I 1887 forsøgte Indenrigsministeriet at få udskilt postrevisionen af Revisionsdepartementet og henlagt under Generaldirektøren for Post- og Befordringsvæsenet, men Finansministeriet svarede, »at man ikke kunne erkende, at der specielt for Postvæsenets vedkommende skulle gøre sig sådanne hensyn gældende, der kunne gøre en sammendragning af administration og revision undtagelsesvis ønskelig«.[15]

Lederen af Revisionsdepartementet havde fra 1876 været Just Peter le Sage de Fontenay, der var kommet fra Første Toldrevisionskontor. Han blev i 1895, da han gik af i en alder af 87 år, afløst af Marius Gad, der var chef for Statens statistiske Bureau.[16]

Fra kontorchefer og nedad var stillingerne i de postale revisionskontorer normalt besat med personale, der var rekrutteret fra den praktiske posttjeneste, og da der kun var få avancementsstillinger i revisionsdepartementet, måtte assistenterne, hvis de ønskede at avancere, søge tilbage til den praktiske posttjeneste. Som assistenter i revisionen var de ikke særligt velaflagte. Begyndelseslønnen var 900 kr. årligt, stigende til højst 1500 kr., men lønavancement blev først nogenlunde automatisk fra 1902, da der blev fastsat et bestemt antal assistenter på de forskellige løntrin. Måske som en kompensation for den lave løn var arbejdstiden kun fire timer daglig, nemlig fra 11 til 15. Dette skulle endda ikke tages så højtideligt. Hvis man af hensyn til et bijob var nødt til at komme senere eller gå før, kunne man normalt få lov til det. Højdepunktet med hensyn til bijob var en assistent, som samtidig var ekstra syge- og ferieafløser ved det københavnske kontor for udbetaling af anvisninger, lærer ved de københavnske fortsættelsesskoler, auktionarius og vicevært. Hvis nogen blandt revisionspersonalet blev syg, kunne en anden af de ansatte påtage sig at udføre vedkommendes arbejde (inden for den normale arbejdstid) for 40 kr. ekstra om måneden.

Den tvangfri arbejdstid hang sammen med, at man hver måned reviderede én måneds postregnskaber, og blev man blot færdig med arbejdet til den fastsatte dag, blandede ingen sig i, om arbejdet f.eks. var udført hjemme om aftenen.[17]

Just Peter le Sage de Fontenay (1809-1902), cand.jur., i årene 1876-95 chef for Finansministeriets 2. Revisionsdepartement.

Marius Gad (1827-1902), cand.polit., fra 1876-95 chef for Statistisk Bureau, derefter for Finansministeriets 2. Revisionsdepartement. Endvidere medlem af Folketinget 1858-76 og igen 1879-95. Om Marius Gad er det blevet fremført, at han vel havde praktiske og administrative evner, men dog savnede fart og initiativ.

Postforholdene

Brevkort og byposter

Postloven af 1871 kunne her i midten af 1880'erne nok trænge til revision på visse punkter. Portotaksterne var ikke blevet ændret, siden man i 1874 nødvendigvis havde måttet omregne taksterne i skilling til det nye øresystem. Her havde man mekanisk omskrevet grundportoen på fire skilling til 8 øre, hvilket var det nærmeste, man kunne ramme, og det betød kun en portonedsættelse på ca. 4 %.

Der havde ganske vist været røster fremme om, at man, da man nu indførte et møntsystem baseret på decimalsystemet, burde vælge en grundporto på enten 5 eller 10 øre, men det var ikke blevet til noget. Rigsdagen ville ikke gå med til at sætte portoen op til 10 øre, og regeringen og Postvæsenet ville ikke sætte den ned til 5 øre.

I mellemtiden havde man i henhold til indgåede internationale aftaler indført postkort, men da portobestemmelserne ikke var ændret, kostede det også 8 øre at sende et postkort. Den eneste besparelse lå i, at man faktisk kunne købe postkortet hos Postvæsenet for de 8 øre. Man sparede altså udgiften til brevpapir og kuvert. Ved korrespondance fra udlandet kostede det imidlertid normalt kun halvt så meget at sende et postkort som et brev. Hvis man tog til Malmø – eller et andet sted i Sverige eller Norge – kunne man derfor sende et postkort til ethvert sted i Danmark for 5 øre, og man kunne fra Danmark også sende et postkort til Sverige for 5 øre. Det måtte umiddelbart virke ulogisk, at udlandsportoen var lavere end den indenlandske.

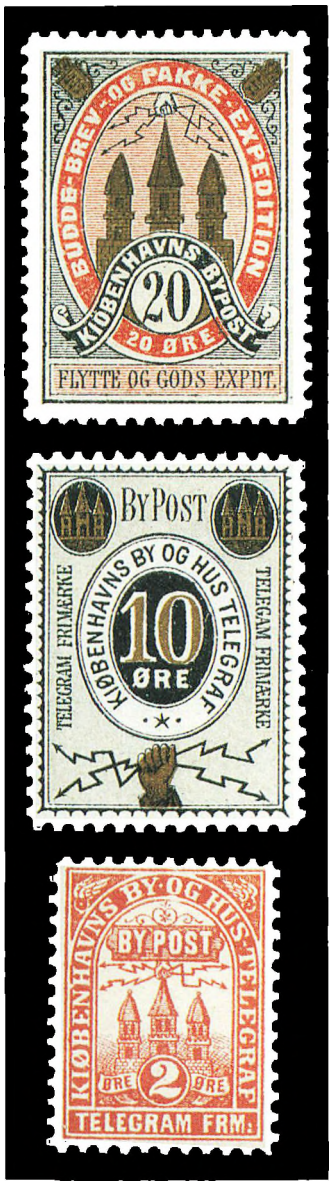
Der var også visse pakketakster, som Postvæsenet ønskede ændret. Da pakker ikke takseredes efter omfang, men kun efter vægt, var resultatet, at store lette ting systematisk blev sendt med Postvæsenet i stedet for med jernbanen, hvor man netop havde en tillægstakst for voluminøse forsendelser. Således skal man f.eks. med forkærlighed have sendt træstativer indeholdende tomme hatteæsker med Postvæsenet. Endelig var der et yderligere problem. Postvæsenet var ved at blive udkonkurreret på lokalforsendelsesområdet.

Vi skal siden beskæftige os med Kjøbenhavns By- og Hustelegraf, der fra 1879 etablerede det første offentlige telefonnet i København i form af telefonforbindelser mellem en række punkter, hvor man kunne indlevere telegrammer, som så telefoneredes til andre steder i byen og derfra udbragtes. Samme år fik selskabet tilladelse fra Indenrigsministeriet til at opsætte såkaldte »telegramkasser« forskellige steder i byen. I »telegramkasserne« kunne man nedlægge lokalbreve. Selskabet sørgede så for, at kasserne tit blev tømt, og brevene bragt ud. By- og Hustelegrafens »telegramkasser« var gule. Selskabet havde også fået ret til at trykke egne frimærker. Taksten var tre øre for breve, to øre for tryksager og én øre for adresseløse forsendelser. Man sparede en øre ved at sende et lokalbrev med By- og Hustelegrafen i stedet for at anvende det almindelige postvæsen. I virkeligheden var det den gamle idé med fodpostkontoret, som var blevet genoplivet. Da Postvæsenet i 1849 havde erhvervet denne virksomhed, havde man bare glemt at sikre sig mod oprettelsen af en tilsvarende privat virksomhed.[18]

Det første frimærke med værdiangivelse i øre fra 1875.

Det forslag til ændring af Postloven fra 1871, som indenrigsminister Skeel i december 1883 fremsatte i Landstinget, havde derfor også en paragraf som lød: »Der forbeholdes Postvæsenet eneret til på eller ved offentlig gade eller vej eller lignende sted at lade anbringe brevkasser eller lignende indretninger til indsamling af brevforsendelser«. Problemet var at komme uden om, at Indenrigsministeriet faktisk havde givet By- og Hustelegrafen lov til at drive lokal postbefordring i København, men nu argumenterede man med, at folk forvekslede de to brevkasser, og at det forsinkede brevene. Hvis et brev, der var forsynet med Postvæsenets frimærke, blev nedlagt i en af By- og Hustelegrafens gule kasser, blev det først udbragt, når By- og Hustelegrafen havde afleveret brevet til Postvæsenet. Hvis et brev frankeret med et frimærke fra By- og Hustelegrafen blev fundet i en af Postvæsenets postkasser, blev det ganske vist udbragt med det samme, men betragtet som ufrankeret.

Forslaget fik en venlig behandling i Landstinget. Med hensyn til By- og Hustelegrafen måtte Skeel dog erklære, at det ikke havde været hans hensigt at forandre dens stilling, kun at forhindre en udvidelse af dens virksomhed og i øvrigt opkøbe selskabet snarest muligt. Han undgik dog ikke at indkassere bemærkninger om, at Postvæsenet nemt kunne slippe af med konkurrenten ved også at nedsætte lokalportoen til 3 øre. Landstinget foretrak også at kalde en spade for en spade og ændrede paragraffen til: »For fremtiden må ingen oprette byposter til befordring af pakker og breve uden kongelig bevilling«. I øvrigt passerede forslaget.

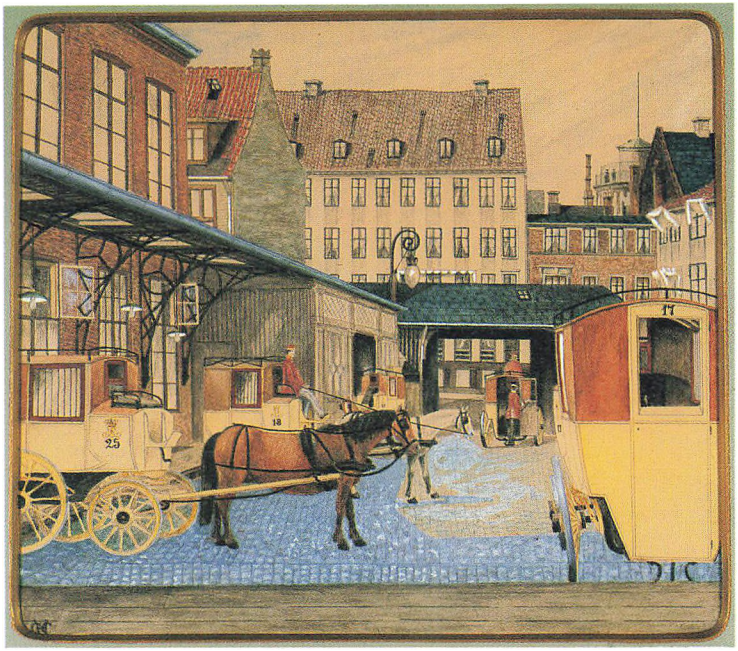


Bypostfrimærker med pålydende 2 og 10 øre fra 1880 og 20 øre fra 1887. Udformningen er, som det ses, ganske fantasifuld og naturligvis med brug af det københavnske byvåben.

Forslaget var blevet fremsat i Landstinget samme dag som et forslag om Statstelegrafens eneret til telegraf og telefon – se side 248. Da det kom til Folketinget, blev det som andre regeringsforslag på denne tid sendt til begravelse i Finansudvalget.[19] Det afholdt dog ikke to konservative landstingsmænd, grosserer N.W. Petersen og Carl Ploug,[20] fra året efter igen at indbringe forslaget for Landstinget bl.a. under henvisning til, at der nu i mellemtiden var oprettet byposter både i Odense og Århus, og at de var på vej i Randers og Ålborg, samt at forslagets øvrige realindhold nøje svarede til, hvad man i Folketinget havde udtrykt ønsker om under behandlingen af Finansloven. Det var dog uden betydning. I Folketinget fik forslaget samme behandling som året før.[21]

I oktober 1887, da Venstre var ved at køre fast i den politiske kamp og begyndte at forhandle på udvalgte områder, selv om regeringen stadig levede på provisoriske finanslove, fremsatte Indenrigsministeren, der nu hed H.P. Ingerslev, igen forslaget, men nu i Folketinget. Resultatet blev en langvarig behandling, men forslaget kom gennem begge ting og paragraffen om byposterne fik formuleringen: »I København, købstæder og handelspladser må for fremtiden ingen ophænge brevkasser, oprette byposter eller åbne kontorer til befordring af breve og pakker i brevform eller ved anbringelse af brevkasser og åbning af kontorer udvide allerede bestående indretninger for samme øjemed uden postbestyrelsens tilladelse«.[22] I mellemtiden var der i 1884 blevet oprettet byposter i Århus, Ålborg og Odense, i 1885 i Randers, i 1886 i Fredericia, Kolding og Viborg og i 1887 i Vejle og Svendborg.[23] Med formuleringen »København, købstæder og handelspladser« undgik man at genere eventuelle private postordninger på landet. Til gengæld måtte man i samlingen 1896/97 til at vedtage en ny lov om dette specielle emne, da det viste sig, at der var planer om at oprette en bypost i Esbjerg, som på dette tidspunkt ikke faldt ind under nogen af de i paragraffen nævnte kategorier. Nu valgte man formuleringen: »På steder, hvor Postvæsenet foranstalter brevkassetømning og postomdeling mere end én gang daglig, må for fremtiden ingen ophænge brevkasser etc etc«. Så følte man sig sikker på ikke at få oprettet flere byposter.[24]

Postvæsenet forsøgte ikke at udkonkurrere By- og Hustelegrafen og de andre lokalposter ved at sætte portoen på almindelige lokalbreve ned, men kopierede By- og Hustelegrafens system, hvor lokalforsendelser til firmaer efter aftale kunne nedlægges ufrankeret i postkasserne og besørges til nedsat porto. Dette sammen med ugunstig presseomtale medførte efterhånden, at By- og Hustelegrafen gik dårligt. Man påstod således, at der var fundet hundreder af selskabets breve i kloaker, hvor budene havde hen-



Postens hovedsæde i Købmagergade, her gården mod Løvstræde i 1894.

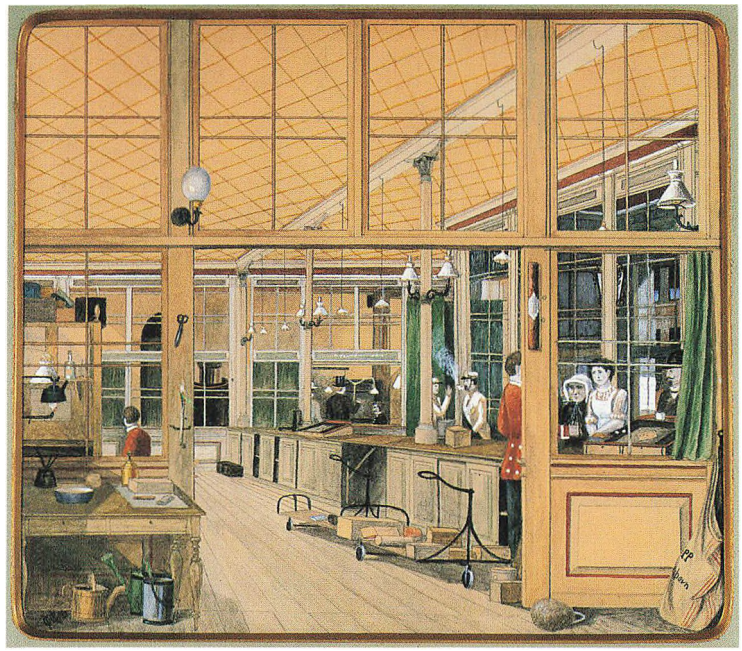
kastet dem for at slippe for at bringe dem ud. Ejeren af By- og Hustelegrafen tilbød derfor i 1888 Indenrigsministeriet at afhænde virksomheden til Staten, og til trods for at Overpostmesteren mente, at man inden årets udgang kunne have udkonkurreret firmaet, besluttede Indenrigsministeriet at betale 12.000 kr. for at slippe af med den konkurrent, som man 10 år før havde givet tilladelse til at træde i virksomhed.[25]

I de forskellige lovforslag var også indgået paragraffer om ændrede takster, men af disse var det kun en nedsat porto på brevkort, der blev gennemført. Der kom derefter ikke anden postlovgivning før århundredets udgang, når der ses bort fra, at man i 1889/90 som følge af indgåelse af en international konvention vedtog en lov mod efterligning af danske og udenlandske frimærker.[26]

I hovedstaden

I 1876 havde kvartererne i hovedstaden fået bogstavbetegnelser. Den gamle bydel inden for de tidligere volde var blevet København K, Brokvartererne havde fået bogstaverne V, N og Ø, mens Christianshavn havde fået bogstavet C. Denne opdeling var naturligvis nyttig ved sortering af den ankomne post, men endnu gik

Kontoret for indlevering af pakkepost i Postgården på Købmagergade omkring 1890.

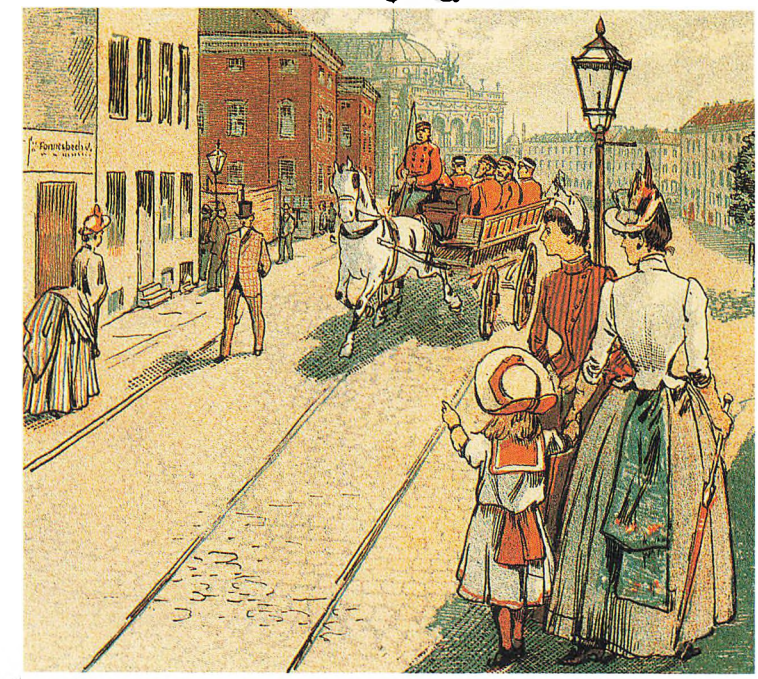


langt den største del til København K. I 1880/81 var der 6,4 mio. breve hertil og kun 2,7 mio. til byens øvrige postdistrikter tilsammen. Forholdet var dog under ændring, samtidig med at postmængden steg voldsomt. I 1895/96 kom der 12,0 mio. breve til København K og 9,2 mio. til de øvrige kvarterer. Kort efter århundredskiftet overgik de øvrige kvarterer København K i postmængde.[27]

Denne voldsomme vækst i postbefordringen og forskydningen inden for kvartererne på grund af byens vækst måtte nødvendigvis få konsekvenser for byens postvæsen. Det var fra 1876 blevet ledet af overpostmester H.G. Petersen, der var kommet til stillingen fra embedet som postinspektør for Østifterne. H.G. Petersen havde bl.a. været det danske postvæsens forhandler over for det slesvigholstenske, og det var også ham, der i 1855 havde forhandlet aftalen om postdampskibe mellem København og Stettin på plads. Ved den lejlighed hjembragte han for øvrigt de første to faktagevogne til det Københavnske postvæsen, hvis pakkeudbringning på denne måde blev moderniseret.

H.G. Petersen kom til overpostmesterembedet med en betydelig prestige på grund af faglig dygtighed og de store opgaver, han havde løst som postinspektør. Det var derfor vanskeligt at nægte ham de midler til det københavnske postvæsen, han erklærede, var nødvendige. Resultatet blev, at den første del af hans funk-

Ikke saa galt gjættet.



— Se Tante! Der kommer jo de kongelige kjørende!

Tegningen fra Punch 1888 viser de københavnske postbude til vogns svinge fra Kongens Nytorv op ad Bredgade. Man sparede tid ved at køre en hel flok af sted og sætte de enkelte bude med hver deres taske af i deres respektive distrikter.

tionsperiode var meget fremgangsrig. Han blev i stillingen til 1897, da han gik af som 78-årig. Det er derfor forståeligt, at hans sidste år ikke var præget af de store reformer. Til de mere markante beslutninger i denne periode hørte hans kategoriske afvisning af at lade postbudene anvende de nymodens cykler.[28]

Der skete også en ganske betydelig vækst i personalet om end ikke nær så stærkt som i brevantallet. I 1884/85 var det samlede embeds- og kontorpersonale under det københavnske overpostmesterembede 117 og antallet af postbude 213. I 1897/98 var de to tal steget til henholdsvis 207 og 382. I samme periode øgedes antallet af posthuse i Hovedstaden fra 11 til 15 og antallet af postbrevkasser fra 130 til 187.[29]

Provinsposthusene og deres personale

Med fremkomsten af frimærker, postkasser og direkte udbringning blev posthusene set fra kundernes synsvinkel et mindre centralt led i Postvæsenets virksomhed. Det var imidlertid stadig her, at en meget væsentlig del af virksomheden foregik, og hvis vi

medregner brevsamlingsstederne til posthuskategorien, var der også fra 1850'erne kommet mange flere posthuse.

I 1884/85 var der 42 postkontorer og 151 postekspeditioner, hvoraf de 39 var optaget i den postale lønningslov, mens resten byggede på de årlige finanslovsbevillinger. Af brevsamlingssteder var der 153 knyttet til jernbanestationer. Kontrakten om oprettelse af brevsamlingssted var for denne gruppe indgået med den stedlige stationsforstander. Han havde normalt ikke noget imod et bijob, men det ville heller ikke have været velset, hvis han havde nægtet det. Selv om der formelt var kontraktfrihed på området, byggede systemet på en forståelse mellem Postvæsenet og banernes ledelse. Foruden jernbanebrevsamlingsstederne var der i 1884/85 343 almindelige brevsamlingssteder, hvor aftalerne var indgået med f.eks. sognets kromand. I 1897/98 var antallet af postkontorer 110 og antallet af postekspeditioner 145, hvoraf de 48 var optaget i lønningsloven. Jernbanebrevsamlingsstedernes antal var steget til 166 og de øvrige brevsamlingssteders til 393.[30]

Det, der definerede antallet af postkontorer og »kongelige« postekspeditioner, havde været postlønningsloven af 1852, men fra 1870 lov af 2. juli om lønninger ved Postvæsenet og lov af

Aalborg gamle posthus fotograferet omkring århundredskiftet. Til højre ses faktagevogne – vogne til pakkeudlevering. Endnu var de fleste af datiden posthuse blot almindelige købstadsgårde, hvor kun det ovale postskilt signalerede den specielle anvendelse – se også side 290.

Odense Postkontor fra 1866-1896 var placeret overfor den daværende banegård, som den stilistisk var i nær familie med. Det monumentale præg med de tidstypiske rundbuede vinduer giver betragteren indtryk af, at der her er tale om en offentlig bygning. Men egentlig var den opført af postmesteren med lån af Befordringsvæsenets Fond. Blot døde han kort efter, og hans kreditorer vandt en retssag mod Postvæsenet, der blev erklæret for rette ejer at være, fordi der var foretaget ekspropriation af grunden. Så Posten kom altså lidt utilsigtet til at hænge på den. Se endvidere side 289.

samme dato samt senere love om kontorholdsgodtgørelse. Systemet var set med en senere tids øjne yderst besynderligt. Store provinsposthuse havde kun én offentligt ansat: postmesteren. Alt det øvrige personale aflønnedes af postmesteren gennem hans kontorholdsgodtgørelse og efter individuelle aftaler. Først på finansloven for 1875/76 optrådte en postekspedient i provinsen, nemlig i Odense, men han var ene om at være statsansat provinspostekspedient til 1889/90, da en ny lønningslov forøgede tallet til 104. I 1897/98 var det steget til 137.

Det privatansatte personale var langt større. I 1877/78 havde den enlige provinspostekspedient i Odense 215 kollegaer (postfuldmægtige, assistenter og elever), der var ansat hos postmestrene personligt. Selv efter den store udvidelse i antallet af statsansatte postassistenter i 1889, var den statsansatte »medhjælp« på provinsposthusene i mindretal. Endnu i 1897/98 var der 355 privatansatte postfuldmægtige, assistenter og elever.[31]

For postmestrene måtte det naturligvis dreje sig om at få det

privatansatte personale billigst muligt, hvilket bl.a. sikredes ved at antage et meget stort antal elever, hvis fremtidsudsigter var yderst begrænsede. Systemet var dog ikke uden ulemper for postmestrene. I en periode fra midten af 1870'erne til midt i 1880'erne, kunne kontorholdsgodtgørelsen ikke dække de nødvendige medhjælpsudgifter. Da postmestrene var personligt ansvarlige for enhver af personalets dispositioner, var der også grænser for, hvor sparsommelige postmestrene kunne være med hensyn til lønninger.

Provinspostbudene havde oprindelig heller ikke været statsansatte. I 1888/89 var der 269 privatansatte bypostbude, men ved lønningsloven dette år afløstes de af 198 statsansatte, og i 1897/98 var antallet af denne kategori kommet op på 274.[32]

Postteknologisk skete der ikke meget. I provinsbyerne gik postbudene ud med deres posttasker. Med hensyn til pakkeomdeling blev brugen af faktagevogne indført i Odense i 1866, noget senere i Århus og inden 1897 i alle de store provinsbyer.[33]

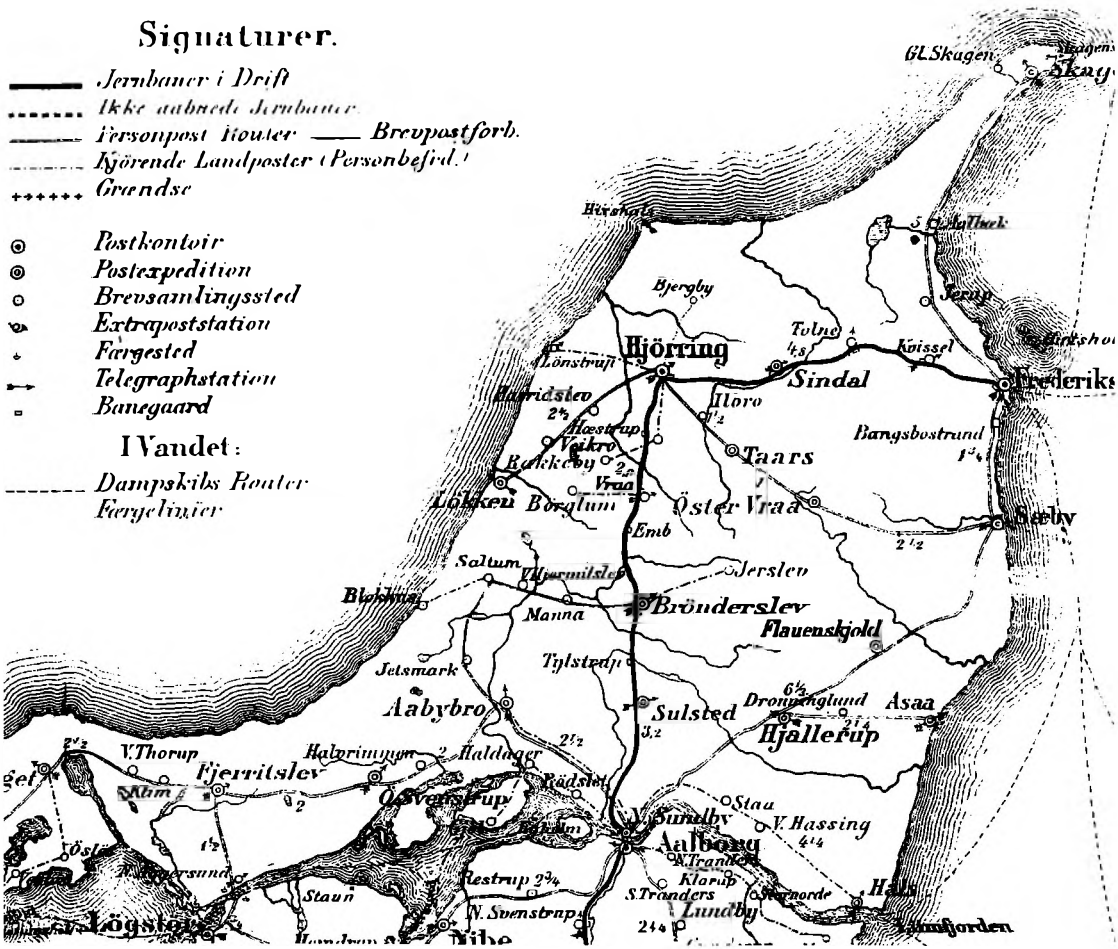
Landpostvæsenet

Landpostvæsenet havde Folketingets bevågenhed. Enhver folketingsmand valgt på landet – og det var de fleste – ønskede, at hans egn fik en så god postal betjening som muligt. I første omgang havde det drejet sig om at få udvekslingsruter, altså landpostruter, hvor postbudet på bestemte steder modtog og aflevererede post. Efter etableringen af de første omdelingsruter fra 1876/77 blev det målet for de folkevalgte at få denne nyhed til deres hjemegn. I de principielle forespørgsler fra Folketingets Finansudvalg om anvendelsen af de konstant forhøjede bevillinger til landpostvæsenet, dukker der gentagne gange konkrete spørgsmål op om postbetjeningen af dette eller hint sogn.

Ved begyndelsen af 1880'erne var den direkte omdeling til adressaterne kun gennemført i dele af Østsjælland, på Fyn i et område omkring Odense og i Jylland i et område mellem Randers og Fredericia. Udviklingen gik imidlertid hurtigt. I 1884 var der i Østifterne kun udvekslingsruter tilbage på Vestsjælland samt på Bornholm, Møn og Samsø, og planen var i løbet af få år at erstatte de sidste udvekslingsruter med direkte udbringning. For Jyllands vedkommende kunne man i midten af 1880'erne ikke umiddelbart forestille sig direkte udbringning gennemført overalt. Mange steder havde forbedringen måttet bestå i, at en udvekslingsrute med tre gange ugentlig post i et område var blevet udvidet til seks gange ugentlig betjening.

Det var ikke bare den ringe befolkningstæthed i store jyske områder, der gjorde en direkte omdeling forholdsvis bekostelig. Mangelen på anstændige veje forhindrede mange steder etableringen af kørende landpostruter, og sådanne var en nødvendighed, hvis landpostbudet skulle kunne dække et tilstrækkeligt stort område. Mange steder kom forbedringen derfor til i første omgang at bestå i, at der på udvekslingsruterne oprettedes flere udvekslingssteder. Hvert år kom der dog også flere omdelingsdistrikter til. I 1884 kunne postledelsen således love Finansudvalget, at direkte omdeling i det kommende finansår ville blive gennemført i en del af Hjørring postdistrikt og ved Løkken, i Hadsund og Bjerringbro postdistrikter, en del af Jelling postdistrikt samt muligvis i Mariager og Vejen distrikter. Efterhånden fik Finansudvalget årligt tilsendt kort over, i hvilke dele af landet der endnu var udvekslingsruter, og hvor den direkte omdeling var gennemført.[34]

Nedenfor et udsnit af et »Route- Veilængde- og Telegrafkort over Kongeriget Danmark« fra december 1886. Man kan eksempelvis finde en kørende landpost mellem Brønderslev og Jerslev eller mellem Saltum og Blokhus, men der var stadig ikke forbindelse til en – dengang – lille lokalitet som Hirtshals.



I 1889 var Bornholm det eneste sted i Østifterne, hvor der ikke var direkte omdeling, men i Jylland manglede der tre betydelige områder. Det nordligste var den nordøstligste del af Vendsyssel omkring Skagen, Frederikshavn og Sæby. Syd for Limfjorden var det hele Himmerland og endelig et område i Midt- og Vestjylland, hvis nordgrænse lå mellem Struer og Holstebro, mens sydgrænsen lå mellem Varde og Esbjerg.

I midten af 1890'erne blev Vendsyssel og Himmerland helt dækket med udbringningsruter, og det midt- og vestjyske område skrumpede ind til nærmest at blive midtjysk, idet hele strækningen langs Vestkysten og et godt stykke ind i landet nu fik direkte udbringning. Situationen var derfor i 1898 den, at bortset fra Bornbolm med den meget spredte bebyggelse, havde alle egne med over 1000 indbyggere pr. kvadratmil fået direkte udbringning.[35] I finansåret 1898/99 var der etableret 2.775 omdelingsruter, mens der kun var 176 udvekslingsruter tilbage. Hertil kom dog 216 landpostkørsler og 37 bådposter til mindre øer. De sidste udvekslingsruter blev nedlagt i 1906/07.[36]

De folkevalgte kunne heller ikke altid forstå den måde, landpostsystemet var organiseret på. I 1882 beklagede venstremanden Thomas Nielsen, valgt i Vejlekredsen, sig over, at landpostbudene på deres tur gennem sognene ikke mødtes og udvekslede post, men bragte al den post, de modtog, tilbage til det posthus, som de var gået ud fra. Han havde regnet ud, at lokalposten ville komme langt hurtigere frem, hvis budene udvekslede post indbyrdes. Postledelsens svar herpå var, at det ikke ville hjælpe meget. Hvis de mødtes tidligt på rundgangen, havde de ikke modtaget meget post, der kunne overleveres. Hvis de mødtes sent, havde de passeret det meste af ruten, hvor altså hovedparten af den eventuelt modtagne post skulle være afleveret.

Dette var dog ikke hele forklaringen på, at postledelsen ikke ønskede at landpostbudene mødtes og udvekslede post. Al den post, der bragtes fra sted til sted på landpostbudets rute, kom ikke noget postkontor i hænde, hvorfor det var overladt alene til landpostbudet at sikre, at der blev betalt, og at betalingen endte i statskassen. Risikoen for, at portoen endte i budenes egne lommer ville stige, hvis en større del af posten ikke nåede ind til et postkontor.

Landpostbudene var kontraktansatte med en aflønning, der afhang af ruten eller rettere sagt af den tid, som det forventedes, at det tog at gå den. I den kontrakt, som i 1877 blev indgået med Mathias Madsen om at bringe posten ud fra brevsamlingsstedet i Udbyneder, bestemtes det således, at han skulle gå den én mil lange rute på to timer seks gange om ugen. På ruten var der fem

Figur 4. Områder med landpostudvekslingsruter 1891. På Bornholm var der også kun udvekslingsruter.

udvekslingssteder. Han skulle være klar til afgang fra Udbyneder et kvarter efter postens ankomst fra Randers. Hvis han en dag af en eller anden grund ikke kunne udføre turen, hvilket naturligvis måtte godtgøres, var han for egen regning og risiko forpligtet til at stille en vikar. Mindre forseelser såsom en forsinkelse, hvortil der ikke kunne påvises gyldig grund, takseredes til en mulkt på 35 øre pr. kvarter. Desuden var han ansvarlig for enhver skade og ethvert tab, hvorfor han skulle stille med kautionist. For alt dette fik han en årsløn på 124 kr. og 80 øre,[37] hvilket svarede til mellem en trediedel og en fjerdedel af den løn, som en ufaglært byarbejder kunne komme op på, hvis han havde stadig beskæftigelse.[38]

Det var derfor ofte ikke nogen heltidsbeskæftigelse af være landpostbud. Postvæsenet forklarede selv Finansudvalget, at man på kortere ruter som regel anvendte husmænd eller mindre landhåndværkere. Brevsamlerbestillingen kunne derimod normalt ikke forenes med landposttjenesten, da de landpostbude, hvis rute ikke udgik fra et postkontor eller postekspeditionskontor, udgik fra brevsamlingssteder. Hvis brevsamler og landpostbud var samme person, ville enhver kontrol falde bort. Postvæsenet måtte dog acceptere, at brevsamlere på f.eks. mindre øer også fordelte posten.[39]

Der kunne ligge forskelligt i ønsket om bedre postbetjening. I 1887 anmodede beboerne på »Stenderup Fællesmark« om, at den kørende landpost på ruten Holsted-Føvling for fremtiden måtte aflægge og hente post hos Jørgen Sørensen på »Fællesmarken«. Dette afviste Postvæsenet i første omgang. Beboerne på »Fællesmarken« var udflyttere fra Stenderup by, fortrinsvis husmænd og tyende, som arbejdede andetsteds i sognet, og der var tre udveks-

Landpostbud S.P. Pedersen ses her på ruten Horsens-Rådvad med en hue, som svarer til den, der indførtes i 1891 – to år efter kom uniformsjakken til.

lingssteder i Stenderup by. Hvis den kørende landpost fra Holsted skulle køre til Jørgen Sørensen på »Fællesmarken«, skulle hans aflønning sættes op med ca. 100 kr. årligt, hvortil kom, at Postvæsenet anså vejen til »Fællesmarken« for næsten ufremkommelig. Da beboerne endnu en gang indsendte andragendet, valgte Postvæsenet derfor at lade det kørende landpostbud fra Gørding jernbanestation, der passerede »Fællesmarken« i kort afstand, aflevere post der. Postinspektøren regnede dog ikke med, at dette ville tilfredsstille beboerne på »Fællesmarken«, idet han gik ud fra, at det her, som det havde været tilfældet andre steder, ville vise sig, at beboernes ønsker ikke først og fremmest gik på at få deres post bragt til et nærmere sted, men at komme i forbindelse med en kørende befordring til Holsted.[40]

Fra postvogne til dagvogne

I 1886/87 fandtes der 50 personpostruter, med en samlet rutelængde på 1473 km og 39 postbefordrende dagvognsruter med en samlet rutelængde på 798 km. Med de to arter offentlig personbefordring blev der dette år i alt kørt henholsvis 1,1 mill. og 600.000 km, hvortil kom kørslen med ikke-postbefordrende dagvogne. Med det voksende antal jernbanestrækninger kunne Postvæsenet efterhånden få posten befordret ad skinner på alle hovedstrækninger. Betydningen af landevejsbefordringen med post faldt derfor relativt hurtigt og derfor også Postvæsenets incitament til selv at drive postvognsruter. Resultatet var, at mere og mere af landevejsbefordringen af posten overlodes til private dagvognsruter. Det havde så igen den effekt, at antallet af rejsende med personposterne faldt kraftigt. Mens dagvognsruterne havde kontrakt med Postvæsenet om transport af brev- og pakkeposten, var dagvognsruternes transport af rejsende og rejsegods nemlig Postvæsenet uvedkommende og indgik følgelig ikke i Postvæsenets statistik over persontransport.

Ti år senere i 1896/97 var antallet af personpostruter faldet til 43 med en samlet rutelængde på 1158 km, mens antallet af postbefordrende dagvognsruter var steget til 62 med en samlet rutelængde på 1088 km, og kort efter overgik ikke bare antallet af postbefordrende dagvognsruter, men også deres rutelængde personpostruternes. Tilsammen kulminerede de to persontransportformer i 1891/92 med 1,9 mill. kørte km. Dette tal var omtrent konstant til 1896/97, men med det store antal privatbaneanlæg fra midten af 1890'erne faldt den landevejsbaserede kollektive persontransport til 1,7 mill. kørte km. i 1897/98.[41]

Simon Simonsens maleri bærer titlen »Diligencen skifter forspand«, og det er dateret omtrentligt til 1892-93.

Som eksempel på fremkomsten af dagvognsnettet og dettes anvendelse til postbefordring kan tages udviklingen på Langeland i midten af 1880'erne. Her var der allerede i 1870 etableret dagvogn mellem Rudkøbing og Lohals på Nordlangeland. Ruten havde Postvæsenets tilladelse, hvilket var nødvendigt, da ekstrapostkontoret i Rudkøbing ikke var nedlagt. Derfor var det kun kørsel i en afstand af 2 mil fra Rudkøbing, der var fri, og Lohalsruten betalte for hver tur afgift til ekstrapostkontoret.

I 1882 oprettede vognmand Christen Hansen i Bagenkop på Sydlangeland imidlertid en dagvognsrute med tre ugentlige ture til Rudkøbing – uden at have søgt om tilladelse. Da han blev opmærksom på, at han derved overskred to-milegrænsen, indgav han en ansøgning om tilladelse til at køre ruten. Samtidig modtog Postvæsenets overbestyrelse imidlertid en ansøgning fra Jens Nielsen, som var kørende landpost mellem Rudkøbing og Søndenbro på Sydlangeland. Han havde hørt, at der snart ville blive oprettet »poststation« (dvs. brevsamlingssted eller postekspedition) i Humble eller Tryggelev og kunne derfor se frem til at miste sin kontrakt om at være kørende landpost. For ikke ganske at blive berøvet sit udkomme bad han derfor nu om tilladelse til at køre »omnibuskørsel« mellem Rudkøbing og Søndenbro, der lå

på ruten til Bagenkop. Fra Postvæsenets side ønskede man at støtte postbud Jens Nielsen og gav ham tilladelsen på den betingelse, at han for hver tur skulle give 15 øre pr. hest og 4% af billetindtægten til befordringskontoret i Rudkøbing, samt naturligvis tage posten med gratis.

Christen Hansen i Bagenkop var imidlertid ikke tabt bag af en vogn. Han indrykkede en avisannonce om, at han nu kun kørte Rudkøbing-Humble, som var kortere end to mil, men at Gorm Nielsens omnibus i forbindelse hermed kørte Humble-Bagenkop. På den måde kom han uden om at skulle have tilladelse og slap for at betale afgift til befordringskontoret. Det var dog mindre smart, omend besparende, at de to ruter i praksis blev kørt med samme vogn, så passagererne ikke skulle skifte i Humble – altså reelt en omgåelse. Det eneste, Postvæsenet kunne finde på for at forhindre dette, var imidlertid at give tilladelsen på samme betingelser, som man havde givet det kørende landpostbud Jens Nielsen. Inden ordningen nåede at træde i kraft, afhændede Christen Hansen dog ruten til Gorm Nielsen og meddelte, at han nu ville køre mellem Snøde på Nordlangeland og Rudkøbing fire gange ugentligt.

En sådan rute ville være kraftigt generende for ruten mellem Lohals og Rudkøbing, ligesom der daglig gik postdiligence mellem Rudkøbing og Tranekær oppe midt på øen. Det lokale postvæsen mente også, at man med Jens Nielsens rute havde tilstrækkelig dagvognsbefordring til Sydlangeland. Endnu kørte han jo som daglig kørende landpostbud mellem Rudkøbing og Søndenbro, og nu havde man altså også Gorm Nielsens rute fra Bagenkop. Samtidig anmodede et par boelsmænd, som hver kørte en fragtmandstur fra Bagenkop til Rudkøbing en gang om ugen, om tilladelse til at tage passagerer med på deres åbne vogne, men dér satte Postvæsenet grænsen. Dagvognene var dog i det mindste lukkede vogne. Til gengæld fik Sydfynske Dampskibsselskab tilladelse til en dagvognsrute mellem Rudkøbing og Spodsbjerg på den anden side af øen.

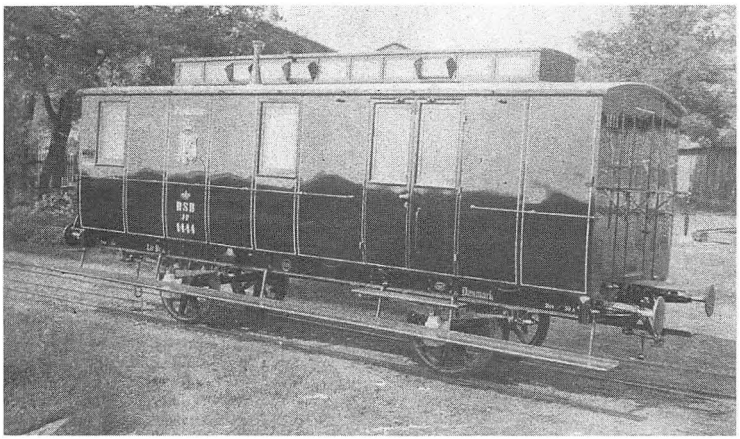
Ruten fra Rudkøbing nordpå til Lohals dækkede ikke den nordligste del af øen, hvorfor en husmand i Hov på øens nordspids anmodede om at få lov til at køre dagvogn mellem Hov og Rudkøbing én gang ugentlig på de sædvanlige betingelser med afgift til befordringskontoret i Rudkøbing. Det fik han, og i året 1885 havde man dermed på Langeland både dagvognsrute til øens nordspids og sydspids og tværs over øen, samt flere kortere ruter.[42]

Dampjernbanefærgerne overflødiggjorde ikke isbådene, som stadig måtte tages i brug i strenge vintre. Her ses både tog og både ved stationen på Halskov Rev i begyndelsen af 1890'erne.

De bevægelige postkontorer

Efter åbningen af dampfærgeforbindelsen over Storebælt i 1883, begyndte man i 1884 at føre jernbanepostvognene over, og såvel de sjællandske jernbanevogne som de jysk-fynske kom til at køre på strækningerne fra København til Frederikshavn og Vamdrup. Postpersonalet derimod skiftede ved Storebælt. Det medførte naturligvis mindre problemer, når f.eks. det sjællandske personale skulle anvende vogne, der var bygget efter Jysk-Fynske Statsbaners standard. Deres postkasser var således for små til at optage den post, som publikum lagde i vognens postkasse inden afgangen fra København. I betragtning af, at postvognene havde været ejet af to helt forskellige jernbaneselskaber, var forskellene i vogntyper dog ikke særligt store.

Med et sammensluttet DSB måtte man vente større ensartethed af materiellet på begge sider af Storebælt. Sammenslutningen af Sjællandske Jernbaneselskab og De jysk-fynske Statsbaner pr. 1. januar 1880 var dog i første omgang en ren formalitet, men fra den 1. oktober 1885 begyndte en reel sammenlægning af de hidtil uafhængigt opererende selskaber.[43] Det medførte også en videregående standardisering med hensyn til postvognstyper. Der byggedes en del 24-fods vogne af typen med forholdsvis stort kontorrum og forholdsvis lille rum til postgods, men med overgang fra dette rum til en efterfølgende postpakvogn, hvoraf der byggedes et tilsvarende antal. Som noget nyt kom i 1894 en variant af



Efterhånden hævedes standarden for jernbanepostvognene. Den her viste vogn Db 1444, som leveredes af Scandia i 1890, har i hele vognens længde »tagrytter« for at sikre lys og luft til både kontorrummet og pakrummet.

postvognen til sammenkobling med postpakvogn. Selv om denne nye vogntype kun var to-akslet, var den 30 fod lang, hvorved bureau-rummet kunne gøres 5,6 meter langt mod 4,6 meter i de tidligere anvendte.[44] De nye vogne havde en hidtil ukendt luksus, f.eks. et aflukket klosetrum og skab til personalets tøj. Indførelsen af 30-fods postvogne forudsatte en revision af overenskomsten om Postvæsenets betaling til Statsbanerne for befordring af posten. Både overenskomsten af 1864 med Sjællandske Jernbaneselskab og overenskomsten af 1865 med Jysk-fynske Statsbaner havde nemlig betalingen for en 24-fods postvogn som maksimum. Hertil kom, at det i 1893 må have været svært at se begrundelsen for, at Postvæsenet efter overenskomsterne skulle betale Statsbanerne 2 skilling (nu 4 øre) pr. fod postvogn pr. kørt mil på Sjælland, men 3 skilling (nu 6 øre) i Jylland og på Fyn, især da en del af vognene efter indsættelsen af jernbanefærgerne på Storebælt i 1883 førtes over.

I den nye overenskomst af 13. & 16. september 1893 blev det slået fast, at DSB for fremtiden efter forlangende ville stille postvogne og postvognsafdelinger af fem hovedtyper til Postvæsenets rådighed i alle ordinære tog i Statsbanernes almindelige køreplan:

Postvogne af ca. 9,3 meters længde = 30-fods vogne
Postvogne af ca. 7,4 meters længde = 24-fods vogne
Postpakvogne af ca. 6,5 meters længde = 21-fods vogne
Postafdelinger af 4,3 meters længde = 14-fods vogne
Postafdelinger af 1,2 meters længde = 4-fods vogne

Betalingen herfor skulle være 5,2 øre pr. mil pr. fod, hvilket var et let oprundet vejet gennemsnit af de hidtidige takster i de to områ-

der. Ifølge DSB's beregning ville Postvæsenets udgifter herved stige ca. 2.500 – 6.600 kr. pr. år, og det garanteredes Postvæsenet, at udgiften i hvert fald ikke ville stige med mere end 10.000 kr. som følge af den nye overenskomst.

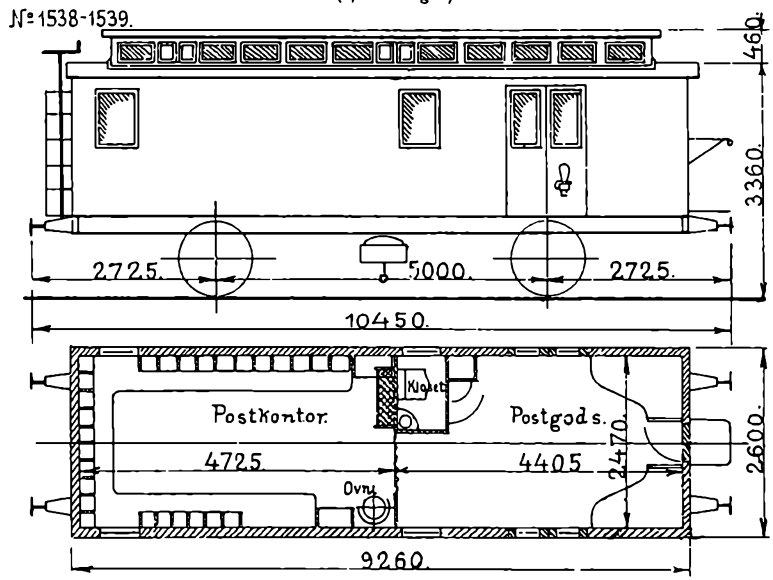
De bevægelige postkontorer blev efterhånden et meget væsentligt led i den faglige postbehandling, idet hovedparten af sorterings- og postbehandlingsarbejdet, indtil posten nåede frem til det posthus, hvorfra den skulle udbringes, skete her. Det gav sig naturligt udslag i, at det efterhånden var en ret stor del af postpersonalet, der var ansat ved de bevægelige postkontorer.

I 1884/85 var det samlede underordnede postpersonale på postkontorerne i København og provinsen 267, fraregnet postbudene og landpostbudene, men omfattende postfuldmægtige, postassistenter og elever i såvel statsligt som privat ansættelsesforhold, mens de »bevægelige« postassistenters antal var 84, hvortil kom 78 pakmestre ved de bevægelige postkontorer. I 1897/98 var personalet på de »ubevægelige« postkontorer excl. postbude 494, mens de »bevægelige« assistenters antal var 137 og pakmestrenes 135. Over en trediedel af det underordnede postpersonale fraregnet postbudegruppen kørte eller sejlede altså med de bevægelige postkontorer.[45]

Postvogne.

6. Litra D F. Nr. 1534–1539.

(9,5 m Vogne).



I 1894 leveredes en lidt større postvognstype – Df-vogne. De var 30 fod lange og havde foruden tagrytter i det meste af vognens længde noget så luksuriøst som et aflukket klosetrum i pakrummet.

Postbrevkasser

Ved indførelsen af brevkasser i 1851 udsendtes et direktiv om den inskription, der skulle være på kasserne, mens der ikke blev givet regler om, hvordan kasserne i øvrigt skulle se ud. Den nuværende røde postkasse kan føre sine aner tilbage til en type røde postkasser, der indførtes i København i begyndelsen af 1860'erne. Typen havde som de nuværende postkasser en stor buet overdel uden nogen egentlig funktion, men havde også en underdel, der buede ind både fra forpladen og fra siderne.

Når en sådan kasse skulle tømmes, skete det ved at åbne en luge på forsiden og tage brevene ud med hånden. Dette var ikke ganske betryggende i mørke og al slags vejr. I et indlæg i Dagbladet den 24. december 1870 blev situationen beskrevet på følgende måde: »Min omtalte brevkasse er ofte så fuld, at man knap kan få noget i den; jeg har derfor fundet på at ruske og daske den så længe, til dens indhold

synker, hvilket er et probat middel. Men sagen er dog ikke ordnet dermed. Thi, når det alt er vanskeligt for publikum at få brevene i kasserne, hvor vanskeligere må det så ikke være for postbudene at få dem ud igen, når de i den tidlige morgenstund, i mulm og mørke, ofte i regn og storm tømme dem, især min brevkasse, der altid på dette tidspunkt er overfyldt, ligesom den hænger på et hjørne, hvor det altid blæser, og hvor tilgiveligt om han taber et brev, eller om flere blæser fra ham. Men hverken jeg eller andre, der benytter postkasserne, ere tjente med sligt«.

Postvæsenet var dog også opmærksom på sagen, og i 1871 indkøbtes en prototype af en svensk patenteret kasse, udviklet af en professor Wiberg. Inden man nåede frem til at afprøve Wibergs kasse, henvendte den senere socialistiske pioner, postekspedient Louis Pio sig til postledelsen med et projekt til en tilsvarende postkasse. I begge tilfælde var der tale om, at brevene skulle tømmes ned i en postsæk, der anbragtes under postkassen. For Pios vedkommende, hvor tiltroen til menneskeheden i almindelighed var større end tiltroen til postbudene i særdeleshed, var der tale om et sindrigt system, hvor postbudene slet ikke kunne komme i berøring med brevene. Brevsækken var kun åben, mens postkassen var åben. Adgang til brevene kunne man først få på posthuset, hvor man havde en nøgle til brevsækken. I begge tilfælde måtte kasserne naturligvis forsynes med flad bund.

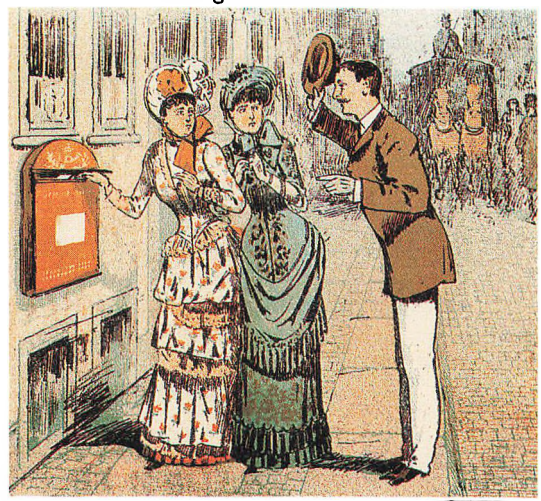
Efter at have afholdt forsøg med de to kassetyper, nåede postledelsen frem til, at Pios kasse var for indviklet til at kunne fungere i praksis, og man besluttede derfor at lave 100 kasser efter Wibergs system. Den eneste udgift, som Postvæsenet påtog sig med hensyn til Pios projekt, var, at man betalte blikkenslagerregningen for den fremstillede prototype. Der var dog også andre projekter under undersøgelse. En ingeniør Colding indsendte uopfordret en tegning, hvor hele postkassens ydre form var bibeholdt, altså også den rundede bund, men hvor tømningen skulle foregå ved, at man åbnede kassens forside og tog en lille indre kasse ud. Der blev aldrig lavet nogen prototype, men i 1872 gav man Colding en godtgørelse på 200 rd.

Da man ville entrere med en mekaniker for at få fremstillet de 100 Wiberg-kasser, gjorde denne imidlertid Postvæsenet opmærksom på, at disse meget let ville kunne dirkes op, og postkassetypen med bundtømning blev derfor først indført i 1876 og nu efter en prototype fra Berlin. Mens kassen fra Berlin var af støbejern, blev den danske dog som bekendt udført i sammenloddet blikplade.

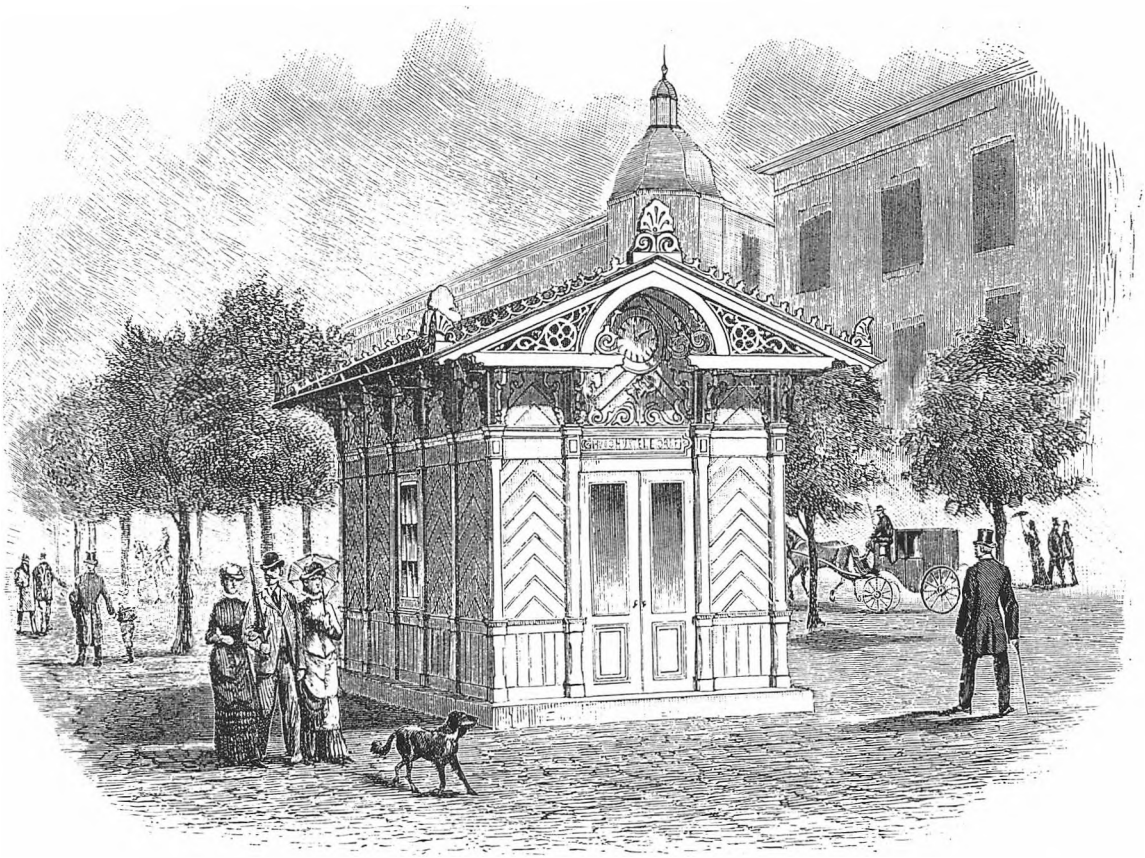
Med hensyn til Pios prototype henvendte hans bror, Borgerdydsskolens leder, professor Jean Pio sig til Postvæsenet i 1881 for at få den udleveret, altså godt fire år efter at Louis Pio sammen med de to andre socialistiske pionerer Brix og Geleff på Politiets regning havde ladet sig befordre til USA. I Postvæsenet mente man ikke at have nogen som helst brug for Pios prototype. Man var dog kun villig til at udlevere den til professoren, hvis han ville indbetale et beløb i kroner svarende til de 160 rd., som det i sin tid havde kostet at få prototypen fremstillet.

Det varede også længe, inden den nye postkassetype blev enerådende. Sideløbende med den københavnske kasse med buet overdel eksisterede i provinsen bundtømningskasser af samme størrelse, men nærmest med saddeltag, foruden en mindre bundtømningskasse af samme form, samt mindre »bykasser«, »brevsamlingskasser«, »landkasser«, »diligencekasser« og »jernbanekasser«, der alle stadig tømtes ved at udtage brevene gennem en luge på brevkassens forside.[46]

Alvorlig Forskrækkelse?



— Undskyld! men vil Frøkenen virkelig lægge det Brev i den Kasse?
— Ja, hvorfor ikke?
— Ja — det kommer jo egentlig ikke mig ved — men nu har jeg lagt over tyve Breve i den Kasse, og jeg har aldrig set dem siden.
— Ih, Vorherre bevares!



Stationshus for Kjøbenhavns By- og Hustelegraf 1881. På boulevarden ved Frederiksborggade og på Triangelen ved Østerbro opførtes to sådanne stationshuse, om hvis smagfulde ydre denne tegning giver begreb. Herfra befordredes telegrammer, breve og lignende, og »som et kuriosum meddele vi, at vi herhjemme, hvad kendskabet til telefonens anvendbarhed som telegrafapparat angår, have været forud for så godt som alle andre lande, idet By- og Hustelegrafen har anvendt telefonen til telegrafering lige siden 1879«. Det interessante legetøj havde også en vis reklameværdi.

Telefonen

»Dette interessante legetøj«

I 1876 havde den skotskfødte amerikaner Alexander Graham Bell opfundet telefonen. Opfindelsen vakte naturlig nok umiddelbart stor interesse i vide kredse, men i virkeligheden var der tale om en ufærdig teknik, som kun kunne bruges over korte afstande. Gennembruddet kom først, efter at man fra 1878 begyndte at udvikle kulkornsmikrofonen og gik over til at anbringe mikrofon og batteri i et eget kredsløb.[47]

Selv herefter var der alvorlige problemer med etablering af gode telefonforbindelser over længere afstande. Fundamentalt var problemerne de samme som ved telegrafering, men ved lydgengivelse var de langt vanskeligere at leve med.[48] Det ofte gengivne citat af telegrafdirektør Høncke om telefonen: »Dette interessante legetøj«[49] er derfor nok morsomt i lyset af den senere udvikling, men var en ganske rammende karakteristik i samtiden. Telegrafvæsenet beskæftigede sig med fjernkommunikation, og hertil egnede telefonen sig ved 1880'ernes begyndelse absolut ikke. Alligevel fascinerede opfindelsen mange af Telegrafvæsenets folk.

I slutningen af 1877 begyndte enkelte telegraffolk derfor med Telegrafdirektoratets tilladelse at foretage telefoneringsforsøg ved hjælp af de eksisterende telegrafledninger, f.eks. mellem Marstal og Rudkøbing, mellem Helsingør og København, mellem København og Nykøbing Falster, samt mellem København og Fredericia. Der var i alle tilfælde tale om forsøg for egen regning, altså med telefonapparater, som telegrafisterne selv måtte anskaffe. Forsøgene faldt heldigt ud, men ledelsen så naturligt nok ikke nogen grund til at erstatte et velfungerende telegrafnet eller dele heraf med en teknologi, der endnu var på forsøgsstadiet.[50]

Private selskaber

Der var imidlertid andre, der kunne bruge teknologien. I første omgang etableredes helt private telefonforbindelser, f.eks. mellem et firmas kontor og dets lager[51]. I 1879 kom det første telefonnet, som var tænkt til offentlig anvendelse. Det var Kjøbenhavns By- og Hustelegraf, som var oprettet af ingeniør S. Lauritzen og tele-

grafist Th. Thaulow. Centralen lå i Hotel Royal, og der var samtalestationer forskellige steder i byen, hvor publikum kunne indlevere telegrammer, og hvorfra telegrammer kunne bringes ud. Endvidere oprettede By- og Hustelegrafen kortere private, fast opkoblede telefonforbindelser f.eks. mellem en fabrik i byens udkant og dens kontor i centrum. Apparaterne havde en simpel håndtelefon, som man skiftevis brugte til at tale og høre i.

By- og Hustelegrafen skulle dog ikke længe have markedet for sig selv. I 1880 udsendte en dansk afdeling af The International Bell Telephone Company indbydelser til tegning af abonnement på telefonforbindelser til en telefoncentral, som man påtænkte at oprette i København. By- og Hustelegrafen havde tilsvarende planer. En sådan konkurrencesituation ville naturligvis ikke være til fordel for nogen af de to selskaber, hvilket fik C.F. Tietgen til at gribe ind. I første omgang havde han stillet sig afvisende overfor telefonideen, idet han var principiel modstander af, at han og hans lige skulle kunne blive ringet op af »en hvilken som helst urtekræmmerdreng«. Nu så han imidlertid telefonens muligheder.

Resultatet blev, at Bell-selskabet den 3. juli 1880 med Tietgens hjælp indgik en aftale med By- og Hustelegrafen om deling af markedet. By- og Hustelegrafen skulle mod en sum én gang for alle afholde sig fra at etablere telefonforbindelser fra central til private. Til gengæld skulle Bell-selskabet betale By- og Hustelegrafen 10 kr. årligt pr. oprettet abonnement over 100. At Tietgen allerede nu havde en væsentlig indflydelse i Bell-selskabet fremgår af, at det blev hans håndgangne mand, overkrigskommissær C.L. Madsen, der blev administrerende direktør i dette. Madsen havde fra 1856 været ansat i Statstelegrafen, men i 1869 havde Tietgen overtaget ham til opgaver i Store Nordiske Telegrafselskab. Madsen havde bl.a. været med ved udlægningen af de østasiatiske kabler.

I løbet af efteråret 1880 etableredes så et abonnentnet, og den 15. januar 1881 kunne man officielt åbne centralen med 22 telefonforbindelser af de 47, der var bestilt. Formelt hørte selskabet under Det internationale Bell-selskabs ledelse i Antwerpen, men i august måned 1882, da der var ca. 400 abonnenter, kunne Tietgen lade C.L. Madsen meddele bestyrelsen i Antwerpen, at Tietgen ville forsøge at danne et dansk aktieselskab med en aktiekapital på 500.000 kr. med en overtagelse til formål. I Antwerpen forstod man, hvem man var oppe imod, og overdrog ved overenskomst af 28. august alle selskabets danske aktiver og passiver til Tietgens nye selskab for 200.000 kr. og med skæringsdato den 1. maj 1882. Det nye selskab fik navnet »Kjøbenhavns Tele-

fon Selskab«, og C.L. Madsen fortsatte som direktør. Kjøbenhavns By- og Hustelegrafs telefonaktiviteter var blevet overtaget allerede den 13. marts 1882, så afgiften pr. abonnent faldt bort.[52]

Tietgens nye selskab var i udgangssituationen ikke nogen trussel mod Statstelegrafen. Telefonforbindelserne i København erstattede lokalpost og privat budtjeneste. Tilsvarende betød de telefonselskaber, der i 1883-84 stiftedes i andre større byer, såsom Århus, Odense og Ålborg heller ikke nogen væsentlig konkurrence for Statstelegrafen.[53]

Allerede i 1883 begyndte det københavnske selskab imidlertid at interessere sig for at etablere telefonforbindelser til de velhavende københavneres sommerboliger langs Strandvejen, og der åbnedes »landstationer« mellem Hellerup og Vedbæk. Denne linie forlængedes i maj 1883 til Helsingør.[54] I marts måned samme år havde firmaet Kemp og Lauritzen desuden søgt om tilladelse til at oprette telefoncentraler rundt omkring på Sjælland og til at etablere forbindelser mellem disse. Fremkomsten af sådanne telefonforbindelser mellem byerne ville betyde nedgang i telegrafkorrespondancen.[55]

Fra Statsmagtens side blev den truende konkurrence nu imødegået på to måder. Dels forsøgte man at anvende telefonteknologien til telegrafformål. Dels søgte man generelt at opnå et lovgivningsmæssigt monopol på kommunikation via elektrisk strøm.

Med hensyn til anvendelse af telefonteknologien til telegrafformål udsendte Indenrigsministeriet i februar 1883 et cirkulære til alle amtmænd til viderebringelse til sognerådene. Dem tilbød man oprettelse af telefonstationer i sognene på bestemte økonomiske betingelser. Telefonstationerne skulle ikke sammenkobles til et telefonnet, men skulle individuelt forbindes med nærmeste statstelegrafstation. På den måde kunne man fra landsognene telefonisk afsende eller modtage telegrammer. I virkeligheden var der altså tale om telegrafstationer. Ved at betjene dem telefonisk ville de imidlertid kunne operere langt billigere, da man ikke behøvede faglært telegrafpersonale. Telefonstationen kunne simpelt hen placeres hos en eller anden lokal person, som ville passe den for en billig penge. Systemet mindede meget om Postvæsenets brevsamlingssteder på landet, som altid blev betjent af en person, der havde anden hovedbeskæftigelse.

Telegrafvæsenet skulle dog ved denne lejlighed drage den samme negative erfaring som Postvæsenet i 1848, da dette efter egen opfattelse generøst tilbød sognerådene en landpostordning, som disse hovedsagelig selv skulle finansiere. Også her var der nemlig tale om et yderst formalistisk kontraktudkast, som de gode sogneråd ikke havde lyst til at reflektere på. For det første skulle sogne-

rådet betale en del af udgiften til liniens etablering, og størrelsen af beløbet var end ikke antydet i cirkulæret. For det andet skulle de sørge for betjeningen af stationen i en garanteret årrække, hæfte for alt udstyr og opkræve og indestå for betalingen af gebyrerne. Som eneste kompensation kunne sognerådet opkræve en tillægstakst på ikke over 25 øre pr. telegram. Alt udstyr og ledningsanlægget ville fra begyndelsen tilhøre Statstelegrafen.[56] Da man nogle år senere gennemførte oprettelsen af sådanne telefonstationer, blev det da også Statstelegrafen, der kom til at betale hele etableringsudgiften.

Kampen i Rigsdagen

Der var mere perspektiv i forsøget på at opnå monopol for Statstelegrafen på al telegraf, telefon og anden kommunikation baseret på elektrisk strøm. Den 8. december 1883 fremsatte indenrigsminister Skeel et lovforslag med dette indhold i Landstinget.

Efter forslagets §1 skulle Statstelegrafen have eneret til at befordre meddelelser ved telegrafanlæg, telefonanlæg og »andre lignende på elektricitetens forplantning byggede meddelelsesmidler« på det danske land- og søterritorium. Dog kunne Indenrigsministeriet for et begrænset åremål give private koncession til at drive sådanne anlæg. I § 3 begrænsedes eneretten, idet følgende var undtaget:

a) Telegrafiske og lignende anlæg, som alene var bestemt til offentlig korrespondance indenfor en enkelt by eller sognekommunes grænser.

b) Telegrafiske og lignende anlæg, som alene benyttedes til ejerens eller ejernes eget brug, uden at der under nogen form blev erlagt vederlag.

Hvor meget disse to generelle undtagelser betød var dog et åbent spørgsmål. I samme paragraf blev det nemlig bestemt, at enhver form for metalliske ledninger til forplantning af elektricitet ikke uden Indenrigsministeriets samtykke måtte anbringes langs med, over eller under offentlige gader, veje, jernbanelinier, vandløb og lignende.

I motiverne til lovforslaget anførtes det, at koncession fra Statens side til private telegrafanlæg ikke hidtil havde været anset for nødvendig, men at et faktisk statsmonopol på telegraflinier var blevet indført ved Statens overtagelse af de bestående private anlæg i 1870. Som argument for nu at begrænse mulighederne for etableringen af private anlæg anførtes, at man derved undgik ulighed i betalingsvilkårene, men især at borgernes tillid til disse

former for meddelelsesmidler, herunder tilliden til opretholdelse af telegrafhemmeligheden, var størst, når anlæggene tilhørte og blev drevet af Staten. Desuden anførtes det, at de fleste europæiske stater i løbet af 1850'erne, 1860'erne og 1870'erne havde gennemført en sådan lovgivning. Selv i England, hvor de store telegrafnet var vokset frem ved privat initiativ, havde Staten nu overtaget alle linier og fået monopol.[57]

Når Regeringen startede med at fremsætte forslaget i Landstinget, hang det sikkert sammen med, at den fandt det så væsentligt, at den ønskede det realitetsbehandlet. Den politiske strid mellem Højre og Venstrepartierne var igen spidset til, og i Folketinget, hvor venstrepartierne havde et massivt flertal, henvistes alle regeringsforslag til udvalgsbehandling, hvorfra de aldrig kom tilbage. I Landstinget fik forslaget imidlertid heller ikke nogen glat behandling. Højremanden, grosserer C.A. Broberg, der var den første, der tog ordet, var først og fremmest storhandelens repræsentant og så gerne et forlig mellem Højre og Venstre. Hvad der nok ikke var mindre vigtigt i denne sag, var hans personlige tilknytning til Tietgen. Han havde været med til at stifte Privatbanken i 1857 og virket for, at Tietgen blev direktør. Senere var han blevet bestyrelsesmedlem i forskellige Tietgenselskaber som D.F.D.S., Burmeister og Wain og i Store Nordiske Telegrafselskab.

Broberg kunne acceptere statsmonopolet på telegraf – Store Nordiske havde jo et udmærket forhold til Statstelegrafen – men med hensyn til telefonanlæg var han i tvivl. Han gjorde ministeren opmærksom på, at der mellem København og Helsingør allerede var etableret en ikke-statslig telefonforbindelse, som efter forslaget ville falde ind under Statens eneret, og han vidste, at tilsvarende planer var undervejs, f.eks. en mellem Odense by og indløbet til Odense fjord. Han stillede derfor det direkte spørgsmål til ministeren, om det var meningen, at loven skulle have tilbagevirkende kraft.[58]

En anden højremand, den kongeligt udnævnte borgmester i Stubbekøbing, V.M.C. Oxenbøll, havde en tilsvarende indstilling. Telegrafen anså han for det store meddelelsesmiddel, hvortil telefonen kun var »et broderi«. Den private udfoldelse på dette område var han ikke sikker på, at man skulle sætte en stopper for. Han var informeret om, at et privat telefonselskab var i gang med mange arbejder, og mente, at det var et spørgsmål, om flertallet var tjent med den store vidtløftighed at skulle henvende sig til Staten, hvis de ønskede et telefonanlæg.

Andre højremænd tog også ordet, men ingen fra Venstre. Branddirektør C.A. Hansen fra Thisted var endda så uheldig at

rejse det spørgsmål, hvorom det hele i virkeligheden drejede sig, selv om der ikke stod et ord om det i forslaget, nemlig Statstelegrafens fremtidige indtjening. Han mente, at det ville virke fremmende på benyttelsen af telegrafen, hvis folk, der nu havde 1-3 mil til en telegrafstation, for fremtiden kunne indtelefonere deres telegrammer.

Indenrigsministeren må straks have fornemmet, hvilken vej vinden blæste, og Broberg fik på stedet et tilsagn om, at loven ikke skulle gælde for anlæg, der var etableret ved dens ikrafttræden, og herefter gik forslaget til udvalgsbehandling.[59]

Samtlige fem udvalgsmedlemmer havde tilknytning til Højre. Ikke desto mindre stillede udvalget enstemmigt forslag om, at statsmonopolet kun skulle omfatte telegraf og ikke telefon og anden form for elektrisk kommunikation. I øvrigt var der en generel modvilje mod at lovgive om det sidstnævnte, da man ikke ønskede at tage beslutninger om endnu ukendte kommunikationsformer.[60] Indenrigsminister Skeel måtte derfor spille rent ud og anerkende, at det drejede sig om Statstelegrafens fremtidige indtægter. Forholdet blev dog besmykket med, at telefonen på ingen måde kunne overflødiggøre telegrafen. Aftaler kunne således kun indgås telegrafisk, mens telefonmeddelelser jo under alle omstændigheder ikke var andet end »en samtale mellem mand og mand« uden nogen retskraft. Han mente heller ikke, at private selskaber ville etablere telefoner andre steder end i de områder, hvor noget sådant var rentabelt, og i alle tilfælde ville Telegrafvæsenets indtægter falde.

Ministerens ord om Statstelegrafens og dermed Statens økonomi må have vakt en vis genklang, for ved afstemningen efter anden behandling forkastede et spinkelt flertal på 18 mod 15 udvalgets forslag om at indskrænke monopolet til telegrambefordring.[61] I betragtning af det lille flertal, udvalget havde haft imod sig, følte dette sig dog foranlediget til at komme igen med et let modereret ændringsforslag til tredjebehandlingen. Nu foreslog man det direkte optaget i loven, at der fra Statstelegrafens eneret var undtaget de private telegraf- og telefonanlæg, som var i virksomhed, når loven trådte i kraft, samt alle telegraf- og telefonanlæg, der ikke strakte sig ud over en by »og det omliggende amts grænser«. Det sidste var en meget kraftig udvidelse i forhold til regeringsforslagets formulering: »En by eller en sognekommunes grænser«, men allerede under andenbehandlingen havde A.F. Krieger stillet forslag om, at området skulle være et herred, så ideen med at udvide det geografiske område var ikke ny.

Indenrigsministeren havde – under indtryk af stemningen – på forhånd accepteret udvalgets nye ændringsforslag, og Broberg gik

Statstelegrafens stationer fik også med telefoni at gøre, omend i begyndelse på den – set med en senere tids øjne – lidt bagvendte måde, at telefonen blev underlagt telegrafen i form af fødelinier. Senere blev det anderledes, og man fik skilte med betegnelsen Telegraf- og Telefon Station, *se side 270.*

derfor straks videre i sin varetagelse af Tietgens og Københavns Telefonselskabs interesser. Når man nu frit kunne operere indenfor et amt, ønskede han at vide, hvad der skulle forstås ved, at der kunne gives koncessioner til at etablere telefonanlæg herudover »for et begrænset åremål«. Mentes der hermed 5, 10 eller 15 år? Med så korte koncessioner ville ingen stikke penge i selskabet. Udvalgsordføreren Oxenbøll råbte fra salen: »100 år«, men Indenrigsministeren nægtede på forhånd at lægge sig fast på et bestemt åremål. Han syntes vel, at han allerede havde givet sig rigeligt, og herefter kunne forslaget vedtages i den af udvalget nu formulerede form, hvorefter der frit kunne oprettes telefonselskaber, blot de ikke overskred amtsgrænserne.[62]

Al den meget debat skulle dog vise sig at være uden formål. Ved fremsættelsen af forslaget i Folketinget den 20. marts tog kun ét medlem ordet. Det var højremanden Marius Gad, chef for Statistisk Bureau og som nævnt fra 1895 chef for Finansministeriets 2. Revisionsdepartement og dermed for den postale revision. Gad mente, at Statstelegrafen overhovedet ikke burde have nogen form for monopol og fandt det helt ulogisk netop at anvende et

amt som afgrænsning af det område, indenfor hvilket man frit kunne oprette et telefonselskab. F.eks. ville det være tilladt at lægge telefon fra Marstal over Rudkøbing til Nyborg, men ikke fra Nyborg til Kerteminde, da man derved ville overskride grænsen mellem Svendborg og Odense amt. Alt var dog lige meget. På Hørups forslag henvistes lovforslaget til behandling i Finansudvalget, og herfra vidste alle, at det aldrig ville komme tilbage.[63]

Statstelefonstationer på Vestkysten

Under de herskende politiske forhold havde det ingen mening at forsøge forslaget genfremsat i den følgende samling. Statstelegrafen havde derfor kun to muligheder: enten at oprette telefonlinier i konkurrence med de private selskaber, eller at begrænse sig til at benytte telefonlinier som fødelinier til Statstelegrafen. Man valgte det sidste. Allerede ved skrivelse af 3. september 1883 billigede Finansministeriet, at der anvendtes 5.000 kr. på forslaget til tillægsbevillingslov for 1883/84 til etablering af en telefonstation i Harboøre. Argumentationen for, at et fiskerleje skulle have telegrafforbindelse, var, at det var vigtigt at kunne komme i forbindelse med omverdenen, når store fangster skulle afsættes. Tilsvarende problemer havde man ikke i landbosamfundene.

Den model, man anvendte, var, at Statstelegrafen betalte og anlagde telefonlinien, mens sognekommunen eller en privatperson overtog telefonstationens betjening mod en vis andel af gebyrerne. Telegrambefordringen skete altid på vedkommende afsenders egen risiko. For telefonstationen i Harboøre, der havde forbindelse til telegrafstationen i Lemvig, blev telegrammer kun viderebefordret fra Lemvig til Harboøre pr. telefon, hvis der af afsenderen i telegrammet var tilføjet ordet telefon, hvorved han altså underkastede sig denne risiko. For lokale telegrammer mellem Lemvig og Harboøre betaltes 25 øre pr. 20 ord. For telegrammer, der fra Harboøre skulle telefoneres til Lemvig og derfra videretelegraferes, betaltes et tillægsgebyr på 25 øre, uafhængig af telegrammets omfang. Den anden vej var der ikke noget tillægsgebyr. Almindelig telefonsamtale over ledningen kunne kun tillades i det omfang, dette kunne gennemføres uden at forsinke telegrambefordringen, og taksten var så 25 øre for 5 minutter. Telegrammer til Harboøre udbragtes inden for en kvart mil fra telefonstationen.[64]

I 1885/86 kom der yderligere tre telefonstationer til, og i 1886/87, hvor der var bevilget 45.000 kr. til formålet, yderligere 19. De første fire stationer var Fjaltring, Harboøre, Klitmøller og Ny-

mindegab. Ved udgangen af finansåret 1889/90 var man oppe på 57 telefonstationer og efter 1894/95 på 97 stationer. Det var næsten udelukkende telegramudveksling, telefonstationerne blev anvendt til. Det første år blev der i alt ført 21 telefonsamtaler og det næste 25. I 1889/90 var tallet for de 57 telefonstationer i alt 2400 samtaler og i 1894/95 10.461.[65]

Interurban-nettet

Det samarbejde mellem Statstelegrafen og de fremvoksende telefonselskaber, som kunne have kompenseret for den manglende lovgivning, blev ikke til noget i 1880'erne. Selv om en telefonlovgivning i overensstemmelse med Telegrafvæsenets ønsker ikke kunne gennemføres på grund af forholdene i Rigsdagen, står det spørgsmål tilbage, om ikke Telegrafvæsenet kunne have spillet sine kort bedre. Man sad trods alt inde med en betydelig ekspertise, som nok kunne have været anvendt til fælles bedste. Statstelegrafvæsenet mistede tydeligt markedsandele. Mens antallet af indenrigske telegrammer fra 1870 til 1880 var steget med 102%, var den tilsvarende stigning fra 1880 til 1890 kun 25%.[66] Det kan ikke afvises, at man har slået sig til tåls med, at aktiviteten trods alt stadig steg. Men ud fra vor almindelige viden om samfundsudviklingen er det klart, at væksten i telegramkommunikationen ikke stod mål med væksten i aktiviteten i samfundet.

Som et eksempel på Statstelegrafens manglende evne eller vilje til at samarbejde med de private telefonselskaber kan tages spørgsmålet om indtelefonering af telegrammer og udtelefonering af ankomne telegrammer til de telefonabonnenter, der måtte ønske noget sådant. Selv om sagen synes ret indlysende, skulle der gå flere år fra det tidspunkt i 1891, da KTAS foreslog Statstelegrafen noget sådant, til ordningen gennemførtes. I første omgang opstillede Statstelegrafen to mulige løsninger. Den ene var, at Statstelegrafen stillede et lokale på Hovedtelegrafstationen til Telefonselskabets rådighed. Telefonselskabet skulle trække telefonledningerne til rummet og betjene telefonerne, mens Statstelegrafen skulle befordre telegrammerne til og fra telefonisterne. Statstelegrafen skulle have 10 øre ekstra pr. befordret telegram, og Telefonsselskabet skulle indestå for hele betalingen af de telegrammer, der indtelefoneredes. En anden mulighed var, at Statstelegrafen også bemandede telefonerne, men så ville man have 20 øre ekstra pr. telegram. I betragtning af, at Statstelegrafen ved udtelefonering kunne vente med udbringningen af telegrammet, til det var belejligt, synes de 10 øre at være en rimeligt pæn ekstrabetaling.

Telefonselskabet foretrak det første alternativ, men nu viste det sig, at Telegrafvæsenet alligevel ikke havde plads til at have de to telefonister siddende. Man ønskede derfor fra Statstelegrafens side selv at betjene telefonerne. Det ville man nu gøre for 15 øre pr. telegram. Telefonselskabet kunne så få 5 øre pr. telegram som gebyr for at sikre, at kun abonnenter, som havde overenskomst med Statstelegrafen om indlevering og udbringning af telegrammer pr. telefon, blev stillet ind til telegrafstationens betjeningspladser. I februar 1893 kunne ordningen endelig officielt etableres.[67]

Fra Telegrafvæsenets side begrundede man det manglende samarbejde med, at telefonselskaberne ikke kunne leve op til Telegrafvæsenets tekniske standard. Der skulle derfor en udefra kommende begivenhed til, før samarbejdet i praksis kom i gang. Impulsen kom fra svensk side. Her ønskede man en telefonforbindelse mellem Malmø og København og anså det danske Statstelegrafvæsen for en naturlig partner. Forbindelsen etableredes ved, at der byggedes en linie med en dobbelt 3 mm kobberbroncetråd fra København til Vedbæk. Mellem Vedbæk og Hillesborg på den svenske kyst anvendtes to ledninger i et ældre firledet telegrafkabel. Det var imidlertid ikke blot København og Malmø, der på denne måde blev sat i indbyrdes forbindelse. På svensk side fungerede telefonnettet over lange afstande. Forbindelsen kunne derfor officielt åbnes ved, at de to konger i henholdsvis Stockholm og København talte sammen den 6. december 1893. I praksis havde man naturligvis afprøvet forbindelsen dagen før med de to telegrafdirektører i aktion. Selv om Sverigesforbindelsen på det officielle plan var taget op med en svensk henvendelse til Danmark i 1893, var det dog i virkeligheden KTAS og Tietgen, der havde rejst sagen over for svenskerne i 1891, men det var nu engang den måde, man kunne sætte skub i Den danske Statstelegraf.[68]

Det var naturligvis en barok situation, at man nu kunne telefonere fra København til Stockholm, men ikke til Odense eller Århus. I 1894 byggede Statstelegrafen derfor en telefonlinie fra København over Korsør til Odense og fortsatte i 1895, da der oprettedes Statstelefonstationer i Kolding, Fredericia, Vejle, Horsens og Århus. I Oktober 1895 åbnedes også en telefonforbindelse over Kolding-Haderslev til Hamburg.[69] En sådan havde tyskerne rykket for allerede i marts 1894, og over for Finansudvalget havde Indenrigsministeriet direkte refereret til de tyske ønsker, da man ønskede penge til forbindelsen tværs over landet. Via Hamburg kunne man i tilgift tillige telefonere til Berlin.

Det havde dog ikke megen mening at oprette hverken Sveriges-

forbindelsen, forbindelsen tværs over Danmark eller Tysklandsforbindelsen, hvis man kun kunne benytte den ved at møde op personligt på en statstelefonstation. Det blev derfor allerede ved etableringen af Sverigesforbindelsen gjort muligt, at de private telefonselskabers abonnenter kunne indkobles på systemet. Her kom spørgsmålet om forskellig standard igen op. Hovedparten af de private selskabers ledningsnet var trukket som enkeltledninger. Dvs. at man brugte jorden som returleder. Dette gav flere forstyrrelser end et system med dobbeltledninger. Statstelegrafen, der vågede over den tekniske standard af hele forbindelsen, forlangte derfor, at kun abonnenter, der havde dobbeltledning til deres central kunne kobles ind på Sverigesforbindelsen. Foruden at opfylde dette krav skulle en københavnsk telefonabonnent, der ønskede at kunne telefonere til Sverige, også stille en kautionist, så Statstelegrafen ikke risikerede at lide tab. I 1894 blev der indledt tilsvarende forhandlinger om private abonnenters indkobling på linien fra København til Odense.[70]

I mange henseender var det dog endnu små forhold. Som eksempel kan tages de overvejelser, Telegrafdirektoratet forelagde Generaldirektør P.Chr. Nørgaard angående forlængelsen af statstelefonlinien fra Kolding til Esbjerg. Telegrafdirektoratet skønnede, at Esbjerg var en havneplads af stor og endda under visse forhold overordentlig stor betydning for Jyllands og Fyns eksport herunder også handelssamkvemmet med Tyskland. Derfor var telefonforbindelse mellem landets handelscentre og Esbjerg vigtig. Hvis man oven i købet forlængede linien til badeanstalten på Fanø, kunne der formentlig fremskaffes nogen trafik, men man tvivlede om, at investeringen i første omgang ville vise sig rentabel. Anlægsomkostningerne ville nemlig være ca. 35.550 kr. Forrentning og vedligeholdelse kunne sættes til 6% eller 2100 kr. årligt, og liniens betjening til ca. 1400 kr. Med de gældende takster ville dette kræve i gennemsnit ca. 30 samtaler dagligt til Esbjerg. Selv om noget sådant naturligvis ikke kunne ventes de første år, anbefalede Telegrafdirektoratet anlæggelsen, da der måtte bringes ofre for at sikre landets eksport.[71]

Med etableringen af statstelefonledningerne over landet – delvist løbende parallelt med de private selskabers ledninger – havde Statstelegrafen indledt en egentlig konkurrence. Det var nemlig ikke blot muligt at anvende statstelefonledningerne via telefoner knyttet til de private telefonselskaber. Statstelegrafen begyndte også at oprette sine egne centraler og tegne abonnementer. Ved et sådant undgik man omstillingen via det private telefonselskab. Man startede med én central i København i 1893/94. I 1895/96 var man oppe på 12 statstelefoncentraler og i 1900/01 på 53.[72]

Telefonmonopolet, der ikke kunne udnyttes

Efter at Statstelegrafen i 1893 og 1894 var gået ind i egentlig telefonvirksomhed, blev spørgsmålet om forholdet til telefonselskaberne akut. Skulle der være fri konkurrence mellem Statstelegrafen og de private selskaber med paralleltløbende ledningsnet, eller skulle der etableres en eller anden form for overordnet styring.

Da der nu igen kunne lovgives, efter at der var indgået forlig mellem Højre og den moderate del af Venstre, var det derfor nærliggende at forsøge at genfremsætte forslaget fra 1883 om Statstelegrafens eneret til telegraf og telefon. Imidlertid var der i mellemtiden ikke bare løbet meget vand i stranden, men der eksisterede nu 57 større og mindre telefonselskaber, hvis interesser ikke kunne forbigås, selv om over halvdelen af dem havde under 100 abonnenter.[73] Det er formentlig baggrunden for, at forslaget og de til forslaget hørende motiver var mærkeligt i splid med sig selv. På den ene side fremhævedes de store tekniske fordele ved den totale statsovertagelse af telefonnettet og dets videre udbygning. Både kvalitet og sikkerhed ville i så fald blive langt bedre. På den anden side indeholdt forslaget ikke bare en paragraf om Statens eneret, men også paragraffer om, at Ministeriet for Offentlige Arbejder på begrænset åremål kunne meddele koncession til drift af telefonanlæg, og en bestemmelse om, at private telefonanlæg, som var i virksomhed ved lovens ikrafttræden, kunne vedligeholdes og drives som hidtil. Staten skulle dog efter lovforslaget have ret til på et vilkårligt tidspunkt at erhverve et anlæg eller en del heraf ved ekspropriation mod erstatning.

Forslaget fremsattes i Landstinget i november 1895, men nåede på grund af langvarig udvalgsbehandling først at blive færdigbehandlet i april 1896, dvs. så sent, at det ikke kunne nå at komme til behandling i Folketinget inden samlingens slutning. Undervejs havde forslaget fået megen støtte. Venstremanden Peter Bojsen beskrev således malende, hvordan det private telefonselskab, som betjente hans østjyske hjemegn, havde så slet materiel, at han i sin telefon kunne høre, hvad der taltes om i hele Århus Stift; ja han begreb slet ikke, hvor stemmerne kom fra.[74]

De ved behandlingen af lovforslaget foretagne ændringer kom da også til at betyde en stramning af vilkårene for de eksisterende private selskaber for at tvinge dem til at lade sig koncessionere og dermed komme ind under statslig kontrol. Den anerkendelse, som de eksisterende selskaber kunne søge i stedet for koncession, skulle nemlig efter det ændrede forslag indeholde en definering af grænserne for deres geografiske område. På den måde ville et

Gower-Bell telefon fra 1879 – se også side 260-61.

Et-polet Bell telefon fra 1878 – se også side 260-61.

selskab, der ønskede at eksistere videre uden at lade sig koncessionere, kunne blive pålagt et forbud mod enhver ekspansion, samtidig med at det ikke havde nogen garanti mod, at Staten ikke gav et andet selskab koncession inden for samme område.

Mens lovforslaget i den ændrede form således styrkede Statens kontrol over for de eksisterende telefonselskaber, begrænsede det dog også Statstelegrafens muligheder for at gå på rov. Ekspropriationsreglen blev nemlig ændret fra, at Staten kunne overtage et anlæg eller dele af det, til at Staten kun kunne ekspropriere et helt anlæg. Det ville altså ikke være muligt for Statstelegrafen at overtage hovedforbindelserne mellem byerne for på denne måde at skabe monopol på interurbannettet uden at overtage de private selskaber totalt. Efter lovforslagets motiver at dømme synes det ellers at have været en model, som regeringen kunne have forestil-

let sig gennemført. En total overtagelse af de private telefonnet inden for kort tid ansås nemlig for økonomisk uoverkommeligt for Staten.[75]

I den følgende samling fremsattes forslaget i Folketinget i den af Landstinget vedtagne form. Der var lidt tvivl om, hvor hårdt de eksisterende selskaber skulle presses til at lade sig koncessionere og om, hvor lange koncessioner der skulle kunne gives. Der var således strid om, hvorvidt koncessionsperioden skulle være 15 eller 20 år. Dette kunne synes en formalitet, men bag den lå et ønske fra tilhængerne af statsdrift om at gøre vilkårene så dårlige for de koncessionerede selskaber, at resultatet ville blive statsdrift. Det ønskede de socialdemokratiske rigsdagsmænd af principielle grunde. Et forsøg fra Landstingets side på at indføre en mulighed for at udvide de ikke-koncessionerede, men anerkendte, selskabers geografiske område på et senere tidspunkt medførte også, at forslaget måtte en ekstra tur frem og tilbage mellem Landsting og Folketing, før der nåedes enighed om at fjerne denne mulighed, der ville have formindsket incitamentet til at søge koncession.[76]

Mens der forhandledes i Rigsdagen, skete der en betydelig koncentration af telefonselskaberne. På et møde i Ingeniørforeningen i januar 1895 var det blevet foreslået at sammenslutte telefonselskaberne, så der i alt kun blev fire enheder tilbage: et jysk, et fynsk, et sjællandsk og et lolland-falstersk selskab. Tietgen skal have billiget denne løsning, men helt så firkantet blev resultatet ikke.[77] Den geografisk største af nydannelserne blev ganske vist Jydsk Telefon, men en række selskaber i Sydjylland afslog at gå ind i denne sammenslutning og dannede i stedet Forenede sydjyske Telefonselskaber. Der eksisterede også fortsat en række jyske småselskaber. Nogle af dem søgte om koncession, men fik det ikke. Der udstedtes derfor i perioden 1898-1900 i medfør af loven kun 11 tyveårige koncessioner til:

- Kjøbenhavns Telefon-Aktieselskab (omfattende Sjælland og Amager)
- Lolland-Falsters Telefonselskab (omfattende Lolland-Falster)
- Redaktør Hans J. Jensen, Stege (omfattende Møn og Nyord)
- Langelands Telefonselskab (omfattende Langeland)
- Ærø Telefonselskab (omfattende Ærø)
- Bornholms Telefonselskab (omfattende Bornholm)
- Fyns Telefonselskab (omfattende Fyn og Thurø)
- Samsø Telefonselskab (omfattende Samsø)
- Jydsk Telefonaktieselskab (omfattende Jylland nord for en linie

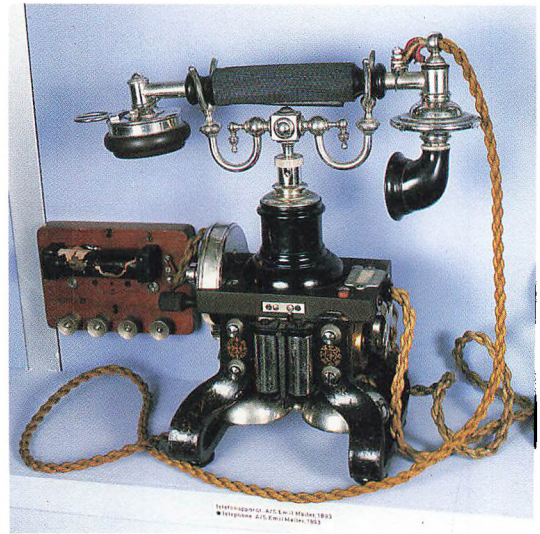
syd om Skanderborg, Herning og Ringkøbing – Skagen og opland dog undtaget)
- Vejle Telefonselskab (omfattende Vejle og omegn)
- Forenede Sydjyske Telefonselskaber (omfattende resten af Jylland til den daværende grænse).

Statstelefonen dækkede de resterende lokaltelefonområder med telefonanlæg og drift bl.a. i Skagen og på Tåsinge, Anholt, Læsø, Tunø. Efter sammenslutningen var der 12 små landtelefonselskaber i Jylland, alle som enklaver i Jydsk Telefons område.

Inden koncessionerne blev udstedt i perioden 1898-1900, blev alle kommuner i koncessionsområderne hørt. Denne lejlighed benyttede en del sig af til at udtrykke deres uforgribelige mening om det lokale telefonselskab. Da Staten ikke kunne ekspropriere dele af et selskab, kunne man dog ikke følge f.eks. Frederikshavns byråds stærke ønske om statsdrift. Enten måtte man give koncessionen til det eksisterende selskab for hele dets område eller lade være. Statsdrift fortsatte kun i de enklaver, hvor dette i forvejen var tilfældet.[78]

Statstelegrafen måtte nu, hvis den ønskede en plads på telefonområdet, koncentrere sig om udbygningen af interurbannettet og nettet til udlandet. Søkabler mellem koncessionsområderne havde de koncessionerede selskaber heller ikke ret til at befatte sig med.

L.M. Ericsson bordtelefon 1884.



Bordtelefon fra A/S Emil Møller 1893.

Telefonapparaterne

I Bells telefon anvendtes enheder af samme type til at tale og lytte i. Det er denne enhed, som oprindeligt betegnedes »telefonen«. Telefonen bestod af en jernmembran anbragt foran en permanent magnet, der også var forsynet med en ledningsspole. Når der gik en vekselstrøm gennem spolen, ændredes magnetfeltet, hvorfor membranen svingede og derved udsendte lydbølger. Omvendt fik lydbølger membranen til at svinge, hvorved magnetfeltet ændredes, og en induktionsstrøm opstod i spolen. Der var altså ligesom ved telegrafen tale om udnyttelse af to fundamentale iagttagelser: Ørsteds opdagelse af, at en elektrisk strøm påvirker en magnet, og Faraday's opdagelse af, at ændringer i et magnetfelt inducerer en elektrisk strøm i nærvedliggende ledninger.

Som lydgengiver på grundlag af en vekselstrøm var telefonen udmærket. Den vekselstrøm, man kunne skabe med telefonen, var imidlertid meget svag. Bell's oprindelige apparat kunne derfor kun bruges over korte afstande. Gennembruddet kom først, efter at man fra 1878 begyndte at udvikle det, der skulle ende med kulkornsmikrofonen. Her bygger teknikken på, at modstanden i en samling kulkorn formindskes, hvis de trykkes sammen. Når man anbragte en kulkornsmængde bag en membran og sendte strøm fra et batteri gennem kulkornene, var det altså membranens svingninger, der styrede modstanden i kulkornene og dermed strømmen i kredsløbet. Kombinationen af en Bell-telefon som lydgengiver og en kulkornsmikrofon som skaber af vekselstrømssvingningerne betegnedes oprindeligt en »mikrotelefon«, men hurtigt gik man over til også at kalde kombinationen en telefon.

Der skulle dog endnu en ændring til, før telefonapparatet gav en signalstyrke, der var anvendelig over længere afstande. Hvis man anbragte en kulkornsmikrofon og et batteri i et kredsløb med lange ledninger, kom hovedparten af modstanden fra ledningerne. Ændringen af modstanden i mikrofonen betød derfor kun lidt for systemets samlede modstand, og strømstyrkeændringerne blev derfor små og dermed signalstyrken lille. Først da man gik over til at anbringe mikrofon og batteri i et eget kredsløb, kom man ud over dette. Signalet overførtes så ved, at der i dette

L.M. Ericsson bordtelefon 1909

kredsløb også var anbragt en induktionsspole, hvis sekundærvikling stod i forbindelse med telefonledningerne til centralen.

I det ydre udviklede telefonen sig fra i 1878 blot at bestå af et rør, der både blev brugt til at tale og lytte i, over Gower-Bell vægtelefonen fra 1879 med de to hørerør og indbygget mikrofon opbygget af kulstænger – se side 257 – videre mod det, der skulle blive den klassiske telefontype i perioden før drejeskivetelefonen. Her er telefon og mikrofon bygget sammen i et telefonrør, der i hvilestilling ligger på en bøjle (for bordapparater) eller hænger på en krog (for vægapparater). I begge tilfælde bevirker dette, at der sluttes en forbindelse mellem teleforcentralen og en vekselstrømsringeklokke på telefonen, så centralen kan ringe abonnenten op. Når røret løftes, går centralforbindelsen ikke længere til ringeklokken, men til telefonrøret. Tilsvarende kan abonnenten ringe centralen op ved at dreje på håndtaget, så magnetoindukteren, der er det, der fylder mest i apparatet, producerer ringestrøm.[79]

Statstelefonapparat. Sønderjylland 1920.

Batterikælderen i hovedtelegrafstationen i Købmagergade omkring 1895, hvor Leclanché-elementerne skulle vedligeholdes. På side 264 ses en enkelt bakke af disse galvaniske elementer.

Telegrafnettets udvikling

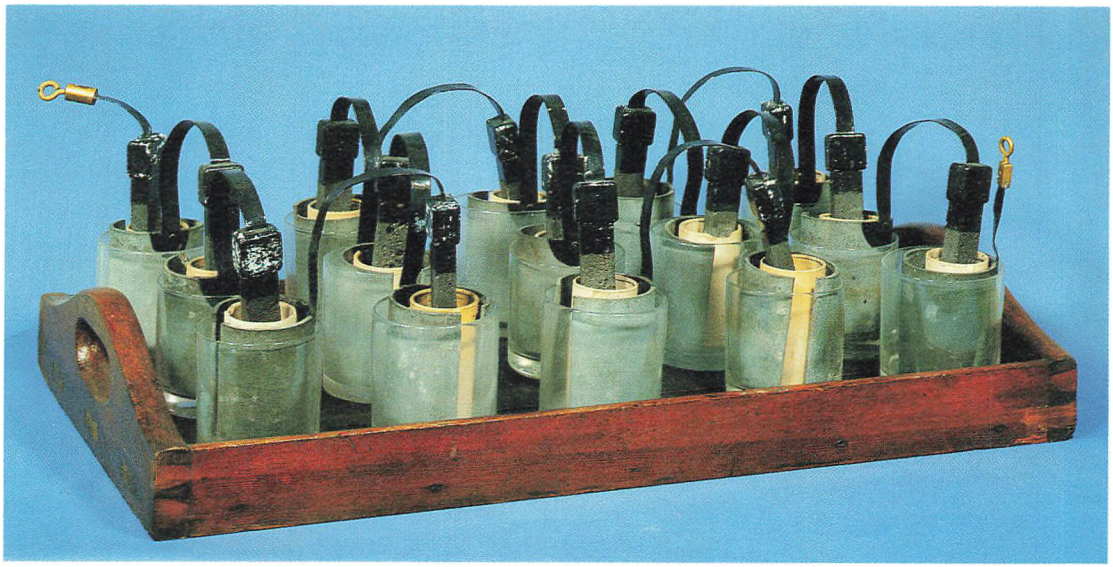
Det indenlandske telegrafnet

Fra 1884 til 1897 steg antallet af almindelige telegrafstationer fra 149 til 171, hvortil kom de 118 såkaldte »statslandtelegrafstationer«, dvs. de telefonstationer, der var knyttet til almindelige telegrafstationer, og hvis formål var at fungere som ind- og udleveringssteder for telegrammer og hovedsageligt beliggende i fiskerlejerne på Vestkysten. Den samlede ledningslængde for telegrafnettet steg kun fra 10.591 km i 1884 til 12.370 km i 1897, hvortil kom ca. 1400 km telefonlinie til »statslandtelegrafstationerne« samt det almindelige statstelefonnet, der blev anlagt fra 1893 og frem. Den samlede stigning i antallet af indenlandske telegrammer udgjorde kun 10%.[80]

Signalstationerne og de militære kystobservationsstationer

Den formelle begrundelse for anvendelse af penge fra »Øresunds og Strømtoldens Administrationsfond« til den første danske telegraflinie havde været, at skibene fra Helsingør skulle få mulighed for at udveksle meddelelser med deres rederier. Efter Øresundstoldens ophævelse i 1857 gik den største del af skibstrafikken gennem de danske farvande imidlertid slet ikke ind til dansk havn. Der opstod derfor et behov for at kunne kommunikere med forbisejlende skibe.

I 1867 oprettede fyrmesteren ved Skagens Fyr efter aftale med Marineministeriet en privat signalstation til udveksling af meddelelser med forbisejlende skibe. Skibene og deres redere betalte for denne service et ekstragebyr på 1 til 2 rigsdaler oven i det almindelige telegrafgebyr for meddelelsens befordring fra eller til den almindelige telegrafstation på fyret. Der var dog kun tale om kommunikation med et begrænset antal rederes skibe. Fra Statstelegrafens side var man ikke fremmed for at gå ind på dette område, og i september 1868 berørte Faber over for Generalpostdirektoratet muligheden af, at der oprettedes kystsignalstationer i henhold til Pariserkonventionens § 43 og 44 og med anvendelse af



En bakke med Leclanché-elementer.

signalerne i »The commercical Code of Signals for the use of all Nations«. Forbilledet var franske kystsignalstationer, der dog først og fremmest var oprettet af militære grunde. Faber selv var i første omgang af økonomiske grunde lidet begejstret for ideen. Allerede i 1868 søgte fyrmester Meyer i Skagen dog økonomisk støtte fra Indenrigsministeriet til sin signalstation, og efter forhandlinger mellem Indenrigsministeriet og Finansministeriet blev resultatet, at Staten fra den 1. oktober overtog signalstationen i Skagen. Taksten for signaleringen blev herefter 70 skilling for et telegram på indtil 20 ord og 35 skilling for hver overskydende 10 ord foruden det sædvanlige telegramgebyr.[81]

I december 1870 havde Grosserersocietetets Komité henvendt sig til Indenrigsministeriet og anmodet om at få en tilsvarende signalstation oprettet i Dragør. Ministeriet afviste i første omgang under henvisning til, at man ville afvente resultaterne fra Skagen, inden man oprettede flere signalstationer. Allerede i 1872 byggede man dog en telegrafstation med signalstation i Hirtshals, og her modtog man i løbet af dette år 349 gebyrpligtige telegrammer fra forbisejlende skibe, mens signalstationen i Skagen modtog 342. Meldinger om skibes navn, afgangs- og bestemmelsessted var gebyrfri, og langt den overvejende del af disse blev afgivet til signalstationen i Skagen. Sådanne meddelelser tilsendtes én gang om dagen telegrafisk Børsen i København og pr. post »The Register-general of Shipping and Seamen« til indrykning i »The London Shipping Gazette«. I 1882 medførte en henvendelse fra den britiske gesandt til Udenrigsministeriet, at tilsvarende meddelel-

ser herefter telegrafisk tilsendtes Lloyds of London, hvorefter man fra tysk side prompte udbad sig en tilsvarende service.

I 1874 blev der oprettet en signalstation i tilknytning til telegrafstationen i Hanstholm, og i 1875 kom signalstationen på Hammershus til. Denne var knyttet til telegrafstationen i Allinge. Derefter fulgte i 1899 signalstation ved Fornæs, knyttet til telegrafstationen i Grenå, og i 1901 en signalstation i Helsingør. Den sidste erstattede en eksisterende privat station.[82]

Signalstationerne var som nedenstående tabel viser i høj grad en offentlig servicevirksomhed uden det store indtjeningspotentiale.

Tabel 4: Signalstationernes virksomhed

	gratis meldinger	gebyrpligtige telegrammer
1875	1936	534
1880	3998	643
1885	5078	899
1890	6809	1158
1895	8499	1563
1900	9762	1848
1905	16065	2679
1910	17282	3617
1915	17480	2646
1920	10869	2693
1925	4149	2242

Kilde: Trykt års-telegrafstatistik.

Foruden denne servicevirksomhed for skibsfarten havde signalstationerne og dermed Telegrafvæsenet imidlertid en funktion, som var mindre kendt. Fra midten af 1880'erne indgik signalstationerne i et net af militære kystobservationsposter, som i påkommende tilfælde skulle træde i virksomhed. Kystsignalstationerne havde her den ulempe, at de »vendte den forkerte vej«. De suppleredes derfor med observationsstationer ved Nakkehoved, Spodsbjerg, Stevns, Gedser, Flakkebjerg og Fornæs, samt ved redningsstationen i Østerby på Læsø. Fra Marineministeriets side ønskede man disse stationer oprettet som civile signalstationer eller i hvert fald som almindelige offentlige telegrafstationer. På den måde ville man dels sløre det militære formål, dels sikre sig liniernes permanente funktion og beredskab.

Fra Telegrafvæsenets side ville man af økonomiske grunde afholde sig fra oprettelse af et sådant antal nye signalstationer. De eksisterende kunne i forvejen ikke svare sig. Resultatet blev derfor, at de nødvendige telegrafiske forbindelser blev etableret til et betydeligt antal militære observationsstationer, men at de kun bemandedes, når de specielle signaløvelser afholdtes. For de af observationsposterne, der var knyttet til fyrtårne, brugtes ledningerne dog dagligt til at sende vejrobservationer til Meteorologisk Institut, hvilket var et glimrende dække for liniernes egentlige formål.[83]

Udlandsforbindelserne og forholdet til Store Nordiske

Indgangen til det danske udenrigstelegrafnet var koncentreret i Fredericia, hvor Store Nordiske Telegrafselskabs kabler til Frankrig, England, Norge, Sverige-Finland og Rusland indmundede. Samtidig udgik den danske Hamburgforbindelse og Kiel-Lübeck-Berlin-forbindelsen fra Fredericia. Indtil 1888 havde Hovedtelegrafstationen i København kun én direkte udlandsforbindelse, nemlig til Sverige. Dette år anlagde den danske og den tyske regering et fælles kabel i Østersøen mellem Gedser og Warnemünde, hvorved København fik direkte forbindelse med Berlin. I 1895 fik København også direkte forbindelse til Christiania (Oslo) ved en ledning gennem Sverige udelukkende bestemt for den dansk-norske korrespondance.[84]

Når Tysklandsforbindelsen etableredes ved et samvirke mellem den danske og den tyske stat og ikke som et kabel tilhørende Store Nordiske, var grunden nok ikke bare, at det var, hvad man kunne blive enige med tyskerne om. Vel gav Store Nordiskes transittrafik Statstelegrafen en betydelig indtægt, men totalt afhængig af Store Nordiske ønskede man ikke at være.

Den danske stat havde ellers gjort, hvad den kunne for at støtte Store Nordiske i selskabets to mærkesager: spørgsmålet om gebyrernes højde og spørgsmålet om beskyttelse af telegrafkablerne i havene. For begge sager var der da også langt hen ad vejen interessesammenfald. Mens andre stater, f.eks. Tyskland, af hensyn til deres borgeres interesser gerne så taksterne nedsat, havde Statstelegrafen og Store Nordiske en fælles interesse i at opretholde høje transitgebyrer. Inden Danmarks delegerede ved de internationale telegrafkonferencer tog hjemmefra, var alle i forvejen fremlagte forslag derfor på forhånd forelagt Store Nordiske til udtalelse.[85]

Med hensyn til beskyttelse af søkablerne blev spørgsmålet for

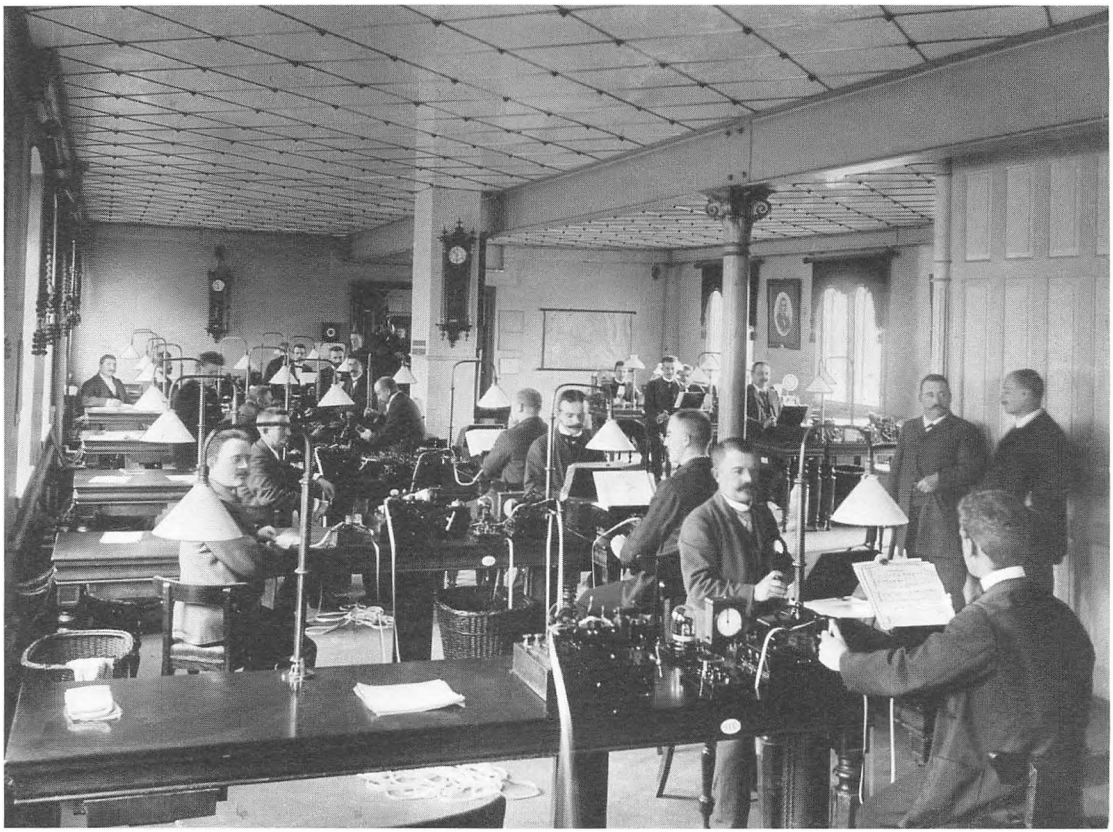
første gang rejst af den danske repræsentant på fiskerikonferencen i Haag i 1881, da trawlfiskerne var kablernes værste fjende. Fra dansk side foreslog man således, at de enkelte lande skulle forpligtes til at kontrollere deres fiskeres grej, så der kun blev anvendt kabelvenlige trawl. Hovedproblemet var Nordsøen. Med det store engelske og hollandske fiskeri her, var disse stater imidlertid ikke villige til at gå ind på noget sådant, da deres kabelinteresser her var relativt langt mindre.

På en række konferencer i Paris fra 1882 til 1884 blev der imidlertid indgået en begrænset konvention om beskyttelse af kablerne i internationalt farvand. Konventionens ratifikation forudsatte national lovgivning, og den danske regering forelagde derfor i december 1884 et forslag i Landstinget om »Forholdsregler til beskyttelse af undersøiske telegrafledninger«.

Det er næsten rørende at læse, hvordan C.A. Broberg, der et år før havde været meget aktiv for at reducere regeringens forslag om Statstelegrafens eneret på telegraf- og telefonvirksomhed til en ren parodi, nu var en brændende fortaler for dette regeringsforslag, hvor hans (og Tietgens) interesser blev tilgodeset. De øvrige landstingsmænd fik en forelæsning både om den danske kapital og de danske arbejdspladser, der stod på spil. Samtidig fik Udenrigsministeriet en varm tak for den altid beredvillige understøttelse af Store Nordiske.

Forslaget gik da også glat gennem Landstinget, men for et regeringsforslag var problemet naturligvis Folketinget. Her indsatte man, for dog at markere sig, en paragraf om, at loven automatisk faldt bort på det tidspunkt, hvor konventionen tidligst kunne opsiges. Også i Folketinget var man således villig til at støtte selskabet. Med denne ændring accepteret af Landstinget kunne forslaget blive lov.[86]

Resultatet af tidsbegrænsningen blev, at man i 1894/95, da loven var udløbet, måtte til at vedtage en enslydende lov – uden tidsbegrænsning – for at holde konventionen i kraft for Danmarks vedkommende. Men da var den politiske strid mellem højre og venstre ved at klinge af og lovbehandlingen derfor uproblematisk.[87]



Telegrafstation Fredericia

Da Fredericia Telegrafstation blev åbnet 1. februar 1854, bestod personalet af en telegrafassistent, der fungerede som stationsbestyrer, en telegrafist og et bud, og selv om Fredericia fra 1857 blev den station, hvor linierne fra København delte sig i nord- og sydgående retning, var det først fra 1869, at Danmarks vigtigste telegrafstation udviklede sig på jernbanestationens førstesal. Grunden hertil var, at den efterhånden blev indmundingsstation for Store Nordiske Telegrafselskabs kabler til Norge, England, Rusland, Sverige og Frankrig.

Set med nutidig standard var det utroligt små forhold, og den hygiejniske standard må kort betegnes som ubeskrivelig. Der var f.eks. slet ikke noget usædvanligt i, at mus og rotter huserede rundt under de brædder, der på kryds og tværs var sømmet over indføringskanalerne i gulvet. Også opvarmning og belysning var primitiv. Petroleumslamperne med de grønne papskærme var således et stort fremskridt, da de kom i 1862. Senere fik man et meget sindrigt sikkerhedssystem med hensyn til belysningen. Principielt havde man elektrisk belysning fra stationens eget elektricitetsværk. Der var dog også gasbelysning, hvis elektriciteten skulle svigte, hvad der ikke så sjældent skete, og som en yderligere sikkerhedsforanstaltning blev der hver aften sat petroleumslamper frem på bordene. Det ville ikke være acceptabelt, at station Fredericia gik i sort.

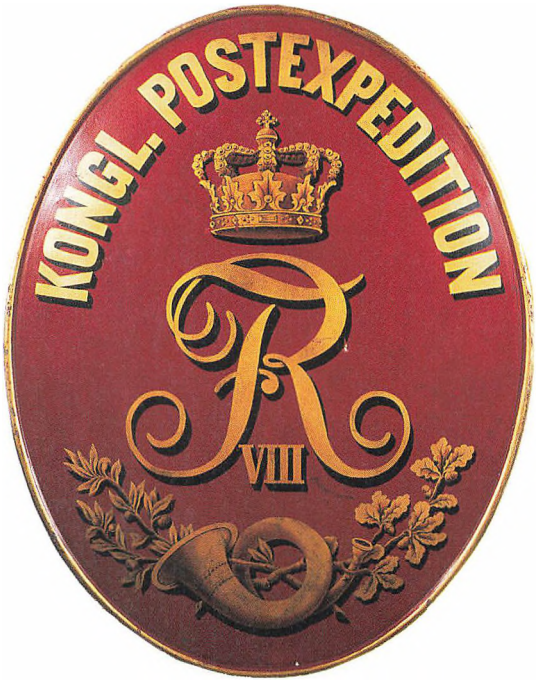
Som et eksempel på, hvilke udenrigsforbindelser stationen varetog, kan tages telegramtrafikken i året 1878, altså mindre end ti år efter, at stationen var kommet til at betjene det første af Store Nordiskes kabler.

Mindst betydning havde forbindelsen til Göteborg. Til eller fra denne station befordredes dette år 22.349 telegrammer, hvoraf 92 procent var gennemrigske, dvs. ud-

veksledes mellem ét fremmed land og et andet. Med Tyskland udvekseledes 50.378 telegrammer, hvoraf kun 52% var gennemrigske; der var stadig en betydelig forbindelse mellem det jyske område og Tyskland, fortrinsvis Hamburg. Med Norge udvekseledes 72.008 telegrammer, hvoraf 61% var gennemrigske. De tre vigtige udlandsforbindelser var til England over Søndervig, til Rusland over Bornholm-Libau og til Frankrig over Fanø. Med England udvekseledes dette år 131.588 telegrammer, hvoraf 58% var gennemrigske; med Rusland 124.557, hvoraf 91% var gennemrigske, og med Frankrig 82.891 telegrammer, hvoraf 94% var gennemrigske. Disse tal for Fredericias udenrigskorrespondance kan sammenlignes med telegramtrafikken for den eneste anden station, der betjente udenrigslinier. Samme år – i 1878 – udvekslede station København 78.141 telegrammer med Tyskland over Als, hvoraf under én promille var gennemrigske og 67.269 telegrammer med Sverige (Helsingborg), hvoraf 5% var gennemrigske. Praktisk talt al transittrafikken gik således over Store Nordiskes kabler og gennem station Fredericia.

Det var også på telegrafstation Fredericia, at Store Nordiske telegrafselskab fik uddannet sit personale, inden dette blev udsendt f.eks. til Kina, og mange af Statstelegrafens folk lod sig »lokke« af Store Nordiskes bedre lønninger og gik i selskabets tjeneste. På den anden side set var det også væsentligt for Store Nordiske Telegrafselskab, at dets kabelforbindelser fik en professionel betjening på Station Fredericia, og for at undgå, at personalet i Fredericia direkte skulle blive misundelig på de bedre lønnede kolleger, der var ansatte hos Store Nordiske, og som sad ved den anden ende af kablerne, f.eks. i Libau, søgte selskabet allerede i 1869 tilladelse til at lade en »gratifikation« på 1.000 kr. tilfalde Station Fredericia til fordeling mellem telegrafbestyreren og det personele, der betjente selskabets kabler. Det havde Faber ikke noget at indvende mod og indstillede til Generalpostdirektoratets godkendelse. Hermed var skabt en tradition. Da man nåede 1913, var beløbet til Station Fredericia 1200 kr. til chefen og 15.600 kr. til fordeling blandt personalet. Fra 1914 deltog Station København og Station Ringkøbing også i betjeningen af selskabets kabler, og der faldt derfor også penge af til dem. For perioden juli 1919 til juni 1920 kom beløbet til Fredericia op på 2.000 kr. til chefen og 29.970 kr. til fordeling blandt personalet, hvoraf en almindelig telegrafassistent kunne komme op på 710 kr. i »bonus« fra selskabet, hvis han hele året havde været beskæftiget ved ekspedition på selskabets linier.

I forhold til samtidens lønniveau var der på denne måde tale om en ganske betydelige ekstrabetaling til personalet i Fredericia. Ikke desto mindre lod man ved en lejlighed, da man ventede telegrafdirektør Hønckes besøg, dække op i den i øvrigt ret uhumske spisestue med et stykke bart rugbrød og et glas vand til hver. Høncke passerede dog rummet uden at reagere. I betragtning af den årlige bonus fra Store Nordiske var folkene i Fredericia da heller ikke Danmarks dårligst lønnede telegrafister.[88]



De to etater havde hvert deres ovale skilt, så det også udadtil var klart, at der var tale om to forskellige administrationer. I praksis sad begge skilte imidlertid ofte på samme bygning, som det allerede har kunnet ses på side 191. Fysisk blev der aldrig tale om total adskillelse.

Det nye århundredes kommunikationsformer 1898-1913

Under hvert sit ministerium

Ved kgl. resolution af 27. april 1900 genoprettedes Ministeriet for Offentlige Arbejder og denne gang som en blivende foreteelse, og som i 1894 kom Telegraf-, Post- og Befordringsvæsen til at høre under det nye ministerium.

For Telegrafvæsenet fungerede departementschefen for »Offentlige Arbejder« fortsat som generaldirektør, og her afløstes Peter Christopher Nørgaard i 1901 af F.Th.M. Nordlien.

Nørgaard havde allerede i 1884, da han blev chef for Departementet for Offentlige Arbejder, fået sit første bijob som kongelig kommissarius for de lolland-falsterske baner. Flere af den slags fulgte, og i 1901 fik han det helt store ben: Han blev kommissarius for alle statsbanestrækninger i Jylland, og formentlig derfor gik han i en alder af kun 66 af som departementschef og dermed også som generaldirektør for Telegrafvæsenet.[1]

Den nye departementschef og generaldirektør Nordlien var blevet cand. jur. i 1878 og cand. polit. året efter. I en alder af 27 var han kommet ind i Indenrigsministeriet og blev i 1896 kontorchef for Kontoret for Offentlige Arbejder. Nordlien udnævntes til departementschef og generaldirektør for Telegrafvæsenet i en alder af kun 47 år. Der er derfor ikke noget mærkeligt i, at han beholdt posten helt til 1922.

Som hans sekretariat fungerede til 1909 det kontor, der var ministeriets eneste, og som derfor blot kaldtes Kontoret for Offentlige Arbejder. I 1909 deltes kontoret i to, og i første omgang gik telegrafsagerne til Første Kontor. I forbindelse med en større opgaveomlægning overførtes de dog i juli 1912 til Andet Kontor, men tilbageførtes i 1913 igen til Første Kontor.

Den mere dagligdags ledelse af Telegrafvæsenet lå som tidlige-

re i Telegrafdirektoratet, hvor Høncke i 1897 blev afløst af N.R. Meyer som telegrafdirektør.[2] Polyteknikeren Meyer blev siddende i over 25 år, og mens Høncke i hele sin embedstid måtte kæmpe med underskud, fik Meyer allerede fra 1902/03 overskud på regnskabet – i den form det var opstillet.[3] Til stor forbitrelse for det telegrafistuddannede personale besatte Meyer lige fra sin tiltræden telegrafingeniørstillingerne med polyteknikere.[4]

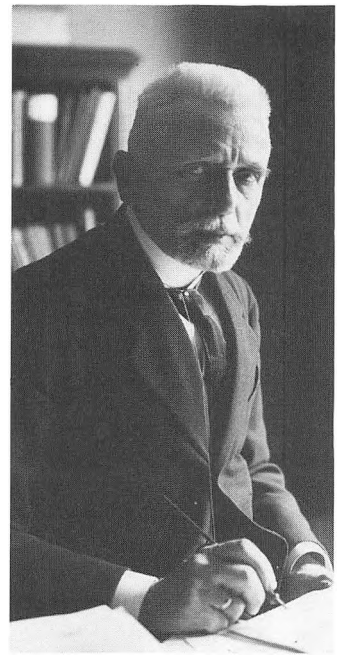
For Post- og Befordringsvæsenets vedkommende skete der allerede i 1902 det besynderlige, at sagområdet tilbageførtes til Indenrigsministeriet, selv om telegraf- og telefonsager og for øvrigt også jernbanesager forblev under Ministeriet for Offentlige Arbejder. Som forklaring herpå er givet, at Christopher Hage, der i 1902 overtog Ministeriet for Offentlige Arbejder efter Viggo Hørups død, skal have nægtet at overtage Postvæsenet på grund af dets generaldirektør, den noget sindige og meget konservative C. Svendsen.[5]

Svendsen var som nævnt i forrige hovedafsnit tiltrådt som generaldirektør i 1894, og bedømmes hans periode som generaldirektør i forhold til reformerne i årtierne efter hans død i 1904, må man være tilbøjelig til at give kritikken af hans lidet aktive ledelse ret.[6] Det er imidlertid et spørgsmål, om en sådan kritik er helt retfærdig. Noget skete der trods alt i Svendsens periode, som det vil blive nøjere beskrevet flere steder i dette hovedafsnit. Bedømmes Svendsen i forhold til forgængerne, kommer han til at stå i et langt mere positivt lys. Endelig må man ikke glemme, at reformlovgivningen på mange områder først rigtig kom i gang i perioden efter det politiske systemskifte i 1901. Derfor var det også at vente, at der inden for Postvæsenet ville ske langt mere efter århundredskiftet end før.

I 1904 døde Svendsen, og han efterfulgtes pr. 1. januar 1905 af Valdemar Olaf Kiørboe. Denne var statsvidenskabelig kandidat fra 1876 og blev samme år assistent ved postinspektoraterne. I 1897 var han blevet overpostmester i København, hvilket medførte nye tider her både med hensyn til lokaler og transportformer.[7]

Kort efter sin tiltræden fremsatte Kiørboe en programerklæring, som indeholdt et helt moderniseringsprogram. Han forestillede sig bl.a., at Overpostmesterens og postinspektørernes stilling skulle styrkes, så de kunne blive en egentlig melleminstans. I de følgende år blev disse da også tilført yderligere personaleressourcer. Han ville dog ikke decentralisere enhver funktion, andre ønskede han at centralisere. Antagelsen af postelever og deres uddannelse mente han således burde overgå fra postmestre og posthusbestyrere til den centrale postledelse. Samtidig ønskede han at styrke postmestrenes stilling ved at udvide posthusenes distrikter

Niels Rasmussen Meyer (1856-1935) var cand.polyt. og blev først assistent ved Orlogsværftets Bygningsvæsen, siden elev ved Statsbanerne. Fra 1882 var han telegrafingeniør ved De jydsk-fynske Statsbaner. Telegrafdirektør 1897-1922.



Til venstre Frederik Nordlien (1854-1924), cand.jur. et polit. Med baggrund i en karriere i Indenrigsministeriet blev Nordlien i 1901 departementschef samt generaldirektør for Telegrafvæsenet, som han stod i spidsen for indtil sin afgang i 1922. Han kunne dog ikke koncentrere sig helt om de indenlandske gøremål, for han var involveret i undersøgelser af forholdene i Dansk Vestindien og fungerede fra 1903 og halvandet år frem som midlertidig guvernør.

Til højre Valdemar Kiørboe (1852-1940), cand.polit. i 1876 og året efter ansat under postinspektørerne. Karriereforløbet var herefter postmester ved det sjællandske jernbanepostkontor 1887, postmester i Ålborg 1893, overpostmester i København 1897 og fra 1905-22 generaldirektør for Post- og Befordringsvæsenet.

og give postmestrene større indflydelse over bl.a. landpostvæsenet i distriktet. Med hensyn til personalets forhold mente han, at en del af kontorpersonalets funktioner kunne overtages af postbude, som på denne måde ville få en avancementsmulighed. Samtidig fandt han, at der burde skaffes både bedre postlokaler og bedre jernbanepostvogne.[8] Som vi skal se i det følgende, kom han i sin generaldirektørtid ganske langt med dette program.[9]

Kiørboe var en dygtig og fremsynet administrator, men samtidig ret ilde lidt blandt personalet i Generaldirektoratet på grund af sin diktatoriske ledelsesstil. Der er ikke nogen tvivl om, at arbejdstempoet i Generaldirektoratet blev sat betydeligt op efter hans overtagelse af generaldirektørposten, men samtidig var han omgivet af mistro og forholdt sig selv mistroisk overfor undergivne og den øvrige centraladministration. Havde han bestilt en undersøgelse, blev den færdig til tiden med det indhold, han ønskede, hvad enten dette var sagligt begrundet eller ej. De 17 år, han var generaldirektør, var ikke desto mindre en meget fremgangsrig tid for Postvæsenet.[10]

Generaldirektoratet var også i denne periode opdelt i tre kontorer: Første ekspeditionskontor udførte generaldirektoratets sekre-

tariatssager, tog sig af personalesager, den indenrigske postlovgivning, forholdet til udlandet og Postvæsenets statistik. I 1905 overgik personalesagerne dog til Andet Ekspeditionskontor, hvorfra Første Ekspeditionskontor overtog alle bygningssager.

Bortset herfra behandlede Andet Ekspeditionskontor sagerne om postens befordring med jernbane, skibe etc., landpostvæsenet og sagerne om Postvæsenets færgeoverfarter. Hertil kom Bogholder- og Materialkontoret, der betegnedes sådan og altså ikke hed »Tredie kontor«, et sådant kom først senere. Bogholder- og materialkontoret tog sig af bogholderi og hovedregnskab samt posthusenes forsyning med frimærker, blanketter og rekvisitter.[11]

I årene efter 1905 begyndte man at rekruttere personalet til Generaldirektoratet fra Postvæsenets personale, hvilket efterhånden slettede det skel mellem den overordnede styrelse og driften, der var opstået i tiden efter inkorporeringen af Generaldirektoratet i Indenrigsministeriet i 1873.[12] På denne måde blev det efterhånden muligt for folk uden embedseksamen at nå kontorchefniveau, men det var heller ikke ualmindeligt, at ansatte i Generaldirektoratet, der var kommet fra Postvæsenet, tog juridisk embedseksamen, efter at de var blevet ansat i Generaldirektoratet, for på denne måde at forbedre deres avancementschancer.[13]

Fra 1907 blev en del af Andet Ekspeditionskontors sager udskilt til en særlig afdeling, herunder sager om postens befordring og landpostvæsenet. Det førte i 1908 til skabelse af den såkaldte Andet Ekspeditionskontors Kursafdeling under ledelse af en postinspektør stationeret i Generaldirektoratet. Formelt havde denne også opsynet med de bevægelige postkontorer, men i praksis havde man på den måde oprettet et nyt kontor uden formelt at have fået normeret en kontorchefstilling. Hertil kom i Generaldirektoratet et kontor helt uden formel kontorstatus, nemlig det såkaldte brevåbningskontor eller som det formelt hed: Kontoret for behandling af ubesørgede postsager.[14] Bygningsmæssigt flyttede Generaldirektoratet i 1912 fra ejendommen i Stormgade til den nye centralpostbygning.[15]

På revisionsområdet overtog Andet Revisionsdepartements kontor for Statsbanerevision i 1908 revisionen af telegrafregnskaberne fra Andet Postrevisionskontor.[16]

Efter Marius Gads død i 1902 var departementschefposten i Andet Revisionsdepartement blevet besat med en mand med forudgående postal karriere, nemlig Peter Andreas Jerichow-Christensen, der kom fra en stilling som chef for Andet Postekspeditionskontor i Generaldirektoratet.[17] Herved blev Revisionsdepartementet tilført yngre blod, idet Jerichow kun var 44 år ved ud-

P.A. Jerichow-Christensen (1859-1916), cand.polit. 1883 og samme år ansat i Posten, fuldmægtig i Generaldirektoratet 1889 og kontorchef 1894. I 1903 blev han chef for Finansministeriets 2. Revisionsdepartement. Blandt hans utallige tillidshverv og betyrelsesposter er der grund til at nævne formandskabet for Julemærkekomitéen i årene 1904-11.

nævnelsen. De tre foregående chefer havde siddet, til de blev henholdsvis 82, 87 og 76.[18]

Jerichow-Christensen var betydeligt mere dynamisk end sin forgænger. Han måtte dog hurtigt indse, at det tog lang tid at få ændret forholdene i en så traditionsbundet virksomhed som Andet Revisionsdepartement. Derfor brugte han meget af sin tid på politisk bestilt udredningsarbejde om det generelle forhold mellem den administrative revision og Statsrevisionen. Da man i 1916, som nøjere belyst i næste hovedafsnit, på grundlag af arbejde i Postkommissionen, endelig reformerede Postvæsenets revision, blev resultatet, at postrevisionen udskiltes af Andet Revisionsdepartement, hvor Jerichow så sad tilbage berøvet såvel post- som jernbane- og telegrafrevision.[19] I virkeligheden var dette en konsekvens af ideer, som Jerichow havde fremsat, men derfor må det alligevel have været lidt bittert.[20] På ét punkt havde Jerichow dog hurtigt succes. Kort efter sin ansættelse i 1902 begyndte han at ansætte kvindelige assistenter i revisionen. De kunne nøjes med den lave begyndelsesgage af 800 kr. om året. Derved strakte medhjælpssummen længere, så de mandlige assistenter kunne få lønforhøjelse![21]

Der er ingen tvivl om, at Jerichow-Christensen var en af den centrale postadministrations dygtigste folk. Han har sikkert også selv ment, at han gjorde det rigtige ved i 1902 at søge og få stillingen som chef for Andet Revisionsdepartement, selv om det måske i nogen grad var et postalt sidespor. Stillingen var trods alt sideordnet med generaldirektøren. Hvad Jerichow-Christensen ikke kunne vide i 1902 var dog, at generaldirektør Svendsen ville dø allerede i 1904. Ved besættelsen af generaldirektørembedet i 1905 var Kiørboe og Jerichow-Christensen de eneste væsentlige kandidater, men ved at vælge departementschefsposten i Revisionsdepartementet havde Jerichow-Christensen udmanøvreret sig selv, og Kiørboe fik posten.[22]

I begyndelsen af Jerichows embedsperiode skete der en indskrænkning i revisionspersonalets mulighed for at have ekstrajobs udenfor og i den korte kontortid. Det blev således forbudt revisionspersonalet at fungere som afløsere ved københavnske postkontorer. Grunden var, at en assistent i revisionen havde fundet ud af, at han som afløser kunne lave bedrageri med postanvisninger, idet det var ham selv, der ville komme til at revidere vedkommende postkontors regnskaber. Bedrageriet blev derfor ikke fundet i revisionen, men blev opdaget, fordi postkontoret i Helsingborg, hvor assistenten hævede pengene, nærede mistanke og rettede forespørgsel til det københavnske postkontor, hvorfra anvis-

ningen skulle være udstedt, men hvor den naturligvis ikke var noteret i bøgerne.[23]

Den kraftige udvikling i antallet af postkontorer og postekspeditioner havde gjort de to postinspektørers arbejdsområde med kontrol og tilsyn meget omfattende. Som en konsekvens heraf fik de på finansloven for 1906/07 igen tildelt assistentpersonale som medhjælp, og da specielt arbejdet med ændringen af landpostbudenes aflønningsform var ret omfattende, fik de fra 1908 tildelt mere personale, samtidig med at de to postinspektører selv fik højere løn og titel af overpostinspektører. Fra 1910 fik overpostinspektoraterne, som betegnelsen nu var, også ansat personale, der selv bar betegnelsen postinspektører.[24] En anden væsentlig opgave for postinspektoraterne efter Kiørboes tiltræden som generaldirektør i 1905 var arbejdet med tilvejebringelse af bedre postlokaler.

Hvis man mere formelt skal opregne, hvad der i denne periode var (over)postinspektørernes opgaver, bliver det en ganske lang liste. De skulle berejse deres distrikt og inspicere posthusene og føre tilsyn med virksomheden, lokaler, materiel etc. samt på Andet Revisionsdepartements vegne foretage summariske kasseeftersyn. Lige så væsentligt var det, at de skulle være Generaldirektoratets konsulenter i alle lokale forhold. Desuden behandlede postinspektørerne de enkelte posthuses bidrag til finanslovsforslaget.[25]

I 1912 blev begge overpostinspektørembeder ledige næsten samtidigt, og da man havde planer om en større administrativ ændring, besattes begge stillinger ved konstitution med samme person, nemlig daværende kontorchef i Andet Revisionsdepartement, V.E. Munch. Denne ordning vedblev til reformen af Postvæsenets styrelse i 1916.[26]

V.E. Munch (1859-1937) var cand.jur. fra 1885 og blev året efter ansat i Postinspektionen. Siden var han en overgang sekretær hos Generaldirektøren, blev kontorchef i 2. Revisionsdepartement og konstitueredes i 1912 som overpostinspektør for både Østifterne og Nørrejylland. Fra 1916 til 1927 var han regnskabschef for Postvæsenet.

Postforhold

Postlovgivning mellem systemskiftet og første verdenskrig

Systemet med en almindelig brevporto på fire skilling svarende til 8 øre indført ved reformen i 1851 holdt over 50 år, nemlig til 1902. For eftertiden kan det synes helt uforståeligt, at en portosats kunne holde så længe. Man må imidlertid huske på, at prisniveauet i 1890'erne praktisk talt var det samme som i 1850'erne.[27] En del af forklaringen var dog også, at forsendelsernes antal var steget langt kraftigere end personaletallet. Alene fra 1867/68 til 1897/98 var antallet af brevforsendelser øget fra 12 til 82 millioner stk., og inden første verdenskrigs udbrud skulle det komme op på 199 millioner.[28]

I 1899/1900 fik landpostbudene imidlertid en lønforhøjelse. Det betød, at Postvæsenets regnskabsmæssige overskud blev vendt til et underskud på 147.000 kr., og det følgende år var underskuddet på 314.000.[29] Hvis man skulle gennemføre de forbedringer af det øvrige personales lønninger, som der var politisk vilje til, og samtidig skabe balance på Postvæsenets regnskab, måtte der øgede indtægter til.

Regeringen fremsatte derfor den 31. januar 1902 forslag til lov om højere takster.[30] Forslagets tilknytning til den nye lønningslov for Postvæsenet og den tilsvarende kontorholdslov markeredes tydeligt ved, at disse to lovforslag fremsattes samme dag. For lønningslovens vedkommende var der tale om genfremsættelse af et lovforslag, der ikke var blevet færdigbehandlet i den foregående samling.[31]

Under den tidligere behandling af lønningslovsforslaget havde det været foreslået at afskaffe 4%-rabatten på frimærker, når de solgtes i ark à 100, og at sætte taksten op for pengeforsendelser og postanvisninger. Det var dog ikke den vej, regeringen nu valgte. For pakker foresloges taksterne for lette pakker justeret ind efter titalssystemet, men ikke nogen egentlig forhøjelse, da konkurrencen fra jernbanerne var sådan, at Postvæsenet let ville miste disse forsendelser. For tungere pakker foresloges portoen derimod sat op, så disse besværlige forsendelser ville gå over til jernbaner og fragtmænd.

Det, der skulle give et væsentligt højere provenu, var forhøjelse af den almindelige brevporto fra 8 til 10 øre og forhøjelse af avisportoen i forbindelse med en omlægning af systemet for dens beregning. Avisportoen havde hidtil været ½ øre pr. nummer, hvilket slet ikke kunne dække omkostningerne ved distributionen. Hertil kom dog 4% af abonnementsprisen for opkrævning af abonnementsbetalingen, hvis forsendelsen kun passerede ét posthus, ellers 8%. Taksten foresloges nu ændret til, at distributionen skulle koste trekvart øre pr. nummer og opkrævningen 10 øre pr. abonnement pr. termin.[32]

Selv om regeringspartiet, Venstrereformpartiet, havde et komfortabelt flertal i Folketinget, kom forslaget ikke igennem uden ændringer. Under førstebehandlingen havde apoteker og fabrikant Alfred Benzon (jun.), valgt i København for regeringspartiet, og Det moderate Venstres leder Niels Neergaard, begge svært ved at forlige sig med forhøjelse af den almindelige brevporto fra 8 til 10 øre, og Niels Neergaard gik så vidt som at betegne den eksisterende brevporto og avisporto som »folkeportotaksterne«. De var dog begge indstillet på at skaffe forøgede indtægter til Postvæsenet. Benzon foreslog at sænke vægtgrænsen for almindelig porto, da den danske grænse på 250 gram var meget høj i europæisk sammenhæng, mens Neergaard foreslog at afskaffe portorabatten.[33]

Der var ingen tvivl om, at der ville være penge at hente her, men en sådan besparelse var ikke uproblematisk. I motiverne til forslaget var det forklaret, at rabatten sikrede storforbrugere en vis rabat, men først og fremmest havde det til formål at få små detailhandlere rundt om i byerne til at forhandle frimærker. Det var dog ikke kun, når Postvæsenet solgte frimærker i hele ark ad gangen, at rabatten blev givet. Brevsamlere og landpostbude fik også frimærkerne med rabat, og med hensyn til detailsalg af frimærker fra posthusene sikrede rabatten »Postvæsenets embeds- og bestillingsmænd en vis erstatning for den ved detailsalget af frigørelsesmidler og ved de mange ved posthusene forefaldende ind- og udbetalinger nødvendigvis opståede tab«.[34] Det var sikkert ikke overdrevet, når medlemsbladet for Postassistenternes Forening og Foreningen af fjerde Lønningsklasse »Dansk Postblad« året før i en redaktionel artikel havde skønnet, at »omtrent halvdelen« af portorabatten kom personalet til gode.[35]

Socialdemokraten Jens Jensen havde også svært ved at acceptere brevportoforhøjelsen og ønskede i hvert fald ikke avisportoen sat op, men var også så uvenlig at påpege, at hvis forslaget få år før var blevet fremsat af en af de da siddende højreregeringer, havde Folketinget været enig om at forkaste det. Det kunne høj-

Da den almindelige brevporto i 1902 blev forhøjet til 10 øre, blev dette det mest brugte mærke. Våbentypen havde været udgivet siden 1885. Siden kom bølgeliniemærkerne til. Det første af disse var 4 øre blå fra 1905. Det er verdens næstældste type i brug. Kun det norske posthornsmærke er af ældre dato.

Vermehrens maleri fra 1909 af et postbud blev udstillet på Charlottenborg under titlen »studiehoved« og vakte en del opsigt – et almindeligt postbud! En lystig aviskommentar gik ud på, at værre tud, end den Vermehren havde givet sit postbud, skulle man lede længe efter. Man håbede sandelig, at overpostmesteren ikke kom på Charlottenborg, for så »ville han øjeblikkelig fare ned på Postgården og beordre en undersøgelse og finde den skyldige og trække ham op på kontoret og tordne ham i møde: Hvad er det for skandaler, De går og laver, at De lader Dem male a' på Charlottenborg, så vore postale indretninger bliver til almindelig grin. De må jo være gal, mand, og hermed har De Deres afsked – gå Deres vej, jeg vil ikke se Deres grimme næse for mine øjne!« - om ikke andet, kan man sige, at avisen spillede på, at også etater kan være meget ømme over deres omdømme.

remanden entreprenør Niels Andersen ganske tilslutte sig, og derfor ville han også stemme for forslaget nu, som han ville have gjort tidligere, selv om også han var betænkelig ved forhøjelse af den almindelige brevporto. Viggo Hørup havde posten som Minister for Offentlige Arbejder, men han var alvorligt syg. Det var derfor Finansminister Christopher Hage, der måtte svare på kritikken og forsøge at forklare, at det eneste, der battede, var forhøjelse af den almindelige brevporto og avisportoen, samt forsvare opretholdelse af frimærkerabatten.[36]

Med hensyn til avisportoen var han dog oppe imod for stærke interesser. En forhøjelse af denne ville genere samtlige partier med vælgere uden for byerne og formentlig nedsætte partiavisernes oplag. Ministeren måtte derfor tilslutte sig et ændringsforslag fra det udvalg, hvori lovforslaget blev behandlet, gående ud på bevarelse af det eksisterende princip for avisportoens beregning. Blade, der ikke vejede over 35 gram, kunne derfor fortsat befor-

Postloven fra 1902 havde bestemmelser om en obligatorisk fagprøve for postassistenter. Men det kneb med at få organiseret denne uddannelse, og postfolk tog fat på egen hånd. Her et fotografi af lærer og elever ved instruktionskursus organiseret af Dansk Postforening i Århus den 14-15. august 1904.

dres for ½ øre pr. nummer. Kun blade, der vejede mellem 35 og 75 gram, kom til at stige til trekvart øre, og blade, der vejede mere end 75 gram til 1 øre pr. distribueret eksemplar. Samtidig sattes opkrævningsgebyret dog op til 5 henholdsvis 10% af abonnementsprisen.[37]

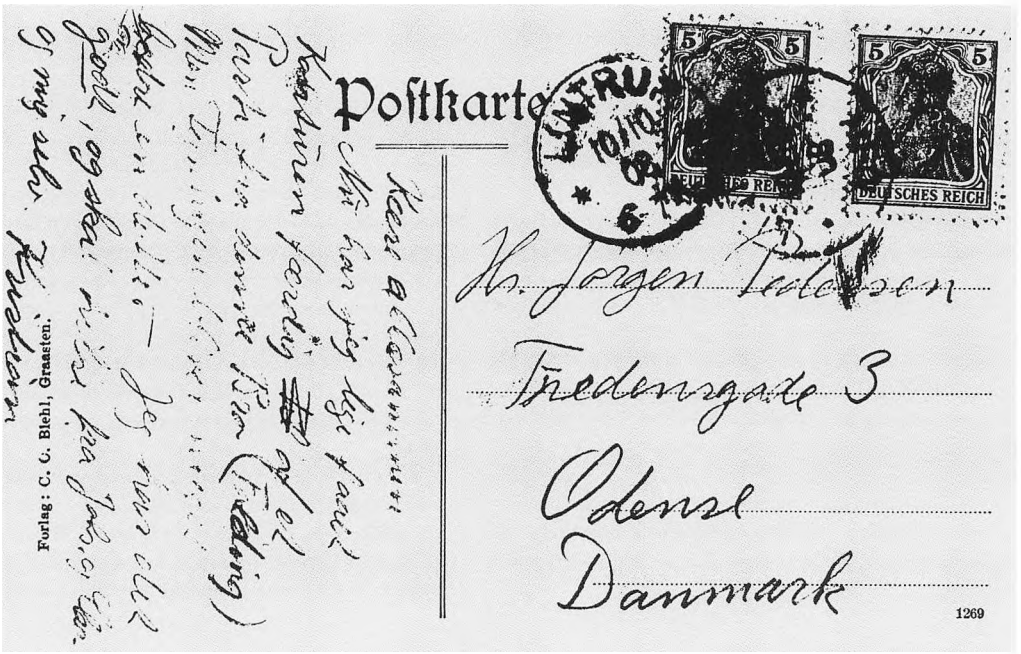
Samtidig vedtoges lønningsloven under kraftig intervention fra personaleorganisationerne. Bl.a. lykkedes det ved et betydeligt benarbejde at få Landstinget til at gennemføre de tre behandlinger af loven den eftermiddag, da tinget hjemsendtes.[38] Loven, hvorved der bl.a. indførtes obligatorisk fagprøve for postassistenter ved overgang fra elevtid til statsansættelse, holdt til 1908, da Postvæsenets lønninger i én lov blev samordnet med lønningerne i de andre trafiketater og toldvæsenet.[39]

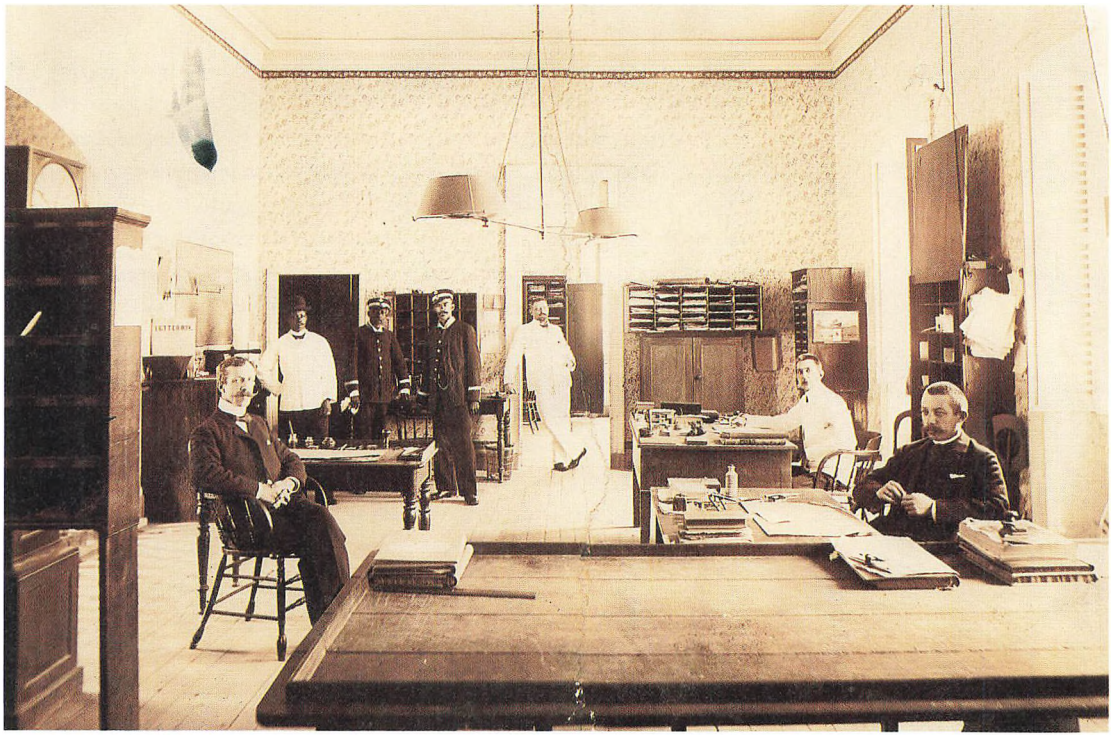
I 1914 opgav man det gamle system med procentbetaling ved avisabonnement gennem Postvæsenet og ændrede systemet til, at betalingen udelukkende afhang af avisens hyppighed og vægt. Prisen blev nu for aviser med en vægt under 35 gram ½ øre pr.

nummer og 10 øre for opkrævningen pr. termin. For aviser, hvor abonnementet ikke var tegnet gennem Postvæsenet, fastsattes portoen til 3 øre pr. eksemplar.[40]

Frimærkerabatten på 4% kunne, selv om det i nogen grad var en hellig ko, heller ikke bevares for stedse. Ved 1908-loven om reguleringen af visse portotakster og udvidelse af ekspresbesørgelsen nedsattes rabatten til 2%. For brevkorts vedkommende betød 1902-loven ingen forhøjelse af taksten, der jo allerede var 5 øre og således halvdelen af den nye brevporto og samtidig et beløb, der passede i decimalsystemet. Derimod forhøjedes lokalportoen fra 4 til 5 øre. På brevkortområdet var der for øvrigt sket en stadig liberalisering af formkravene. I 1888 gaves for første gang tilladelse til, at private måtte fremstille brevkort, og regler for, hvordan disse skulle adskille sig fra de af Postvæsenet fremstillede, og i 1905 blev det tilladt, at illustrerede brevkorts adresseside kunne deles med en lodret streg og venstre del anvendes til korrespondance, hvilket fra 1907 var tilladt for alle brevkort. Derimod nægtede Postvæsenet at besørge postkort med påklæbet glimmersand.[41]

Et brevkort fra 1908 afsendt af en dansker på besøg ved grænsen. Skillelinie midt på kortet, tekst til venstre og frimærke og adresse til højre – dette blev nu den internationale standard for postkort. Motivet på billedsiden er fra Kongeågrænsen. Fremstillingen af postkort med alverdens motiver fik en gevaldig opblomstring i tiden inden første verdenskrig.





Post til bilandene

Med hensyn til forsendelser til og fra Færøerne, Island, Grønland og Dansk Vestindien var forholdene ret forskellige. Det var dog generelt ikke på disse områder, det danske postvæsen spandt guld.

Færøerne blev ved postloven af 7. januar 1871 inddraget under dansk postområde. Indtil monopolhandelens ophævelse i 1856 stod denne for al postbesørgelse. Derefter fulgte nogle år, hvor diverse private rederier mod et tilskud opretholdt besejlingen af øerne, men 1870-79 besejledes øerne af Postvæsenet med marinens skib *Diana*. Fra 1876 deltog DFDS også i besejlingen, og i 1880 overtog selskabet hele postbefordringen til øerne. Senere blev dog igen inddraget andre selskaber. Alle breve sendtes fra begyndelsen til amtmanden, der besørgede de få private breve viderebefordret til de respektive modtagere. I 1870 oprettedes dog en postekspedition i Thorshavn, og senere kom andre til. Postbefordringen mellem øerne kunne dog være meget vanskelig.

På Island blev der i 1872 etableret et selvstændigt islandsk postvæsen – det første frimærke er fra 1873. Besørgelsen af posten til og fra Island var dog stadig en opgave for det danske postvæsen. Denne blev imidlertid ligesom for Færøernes vedkommende i 1880 overdraget til DFDS mod tilskud til sejladsen fra Postvæsenet. Fra den 1. januar 1908 var forholdet mellem det danske og det islandske postvæsen organiseret på den måde, at al porto tilfaldt postvæsenet i det land, hvorfra forsendelsen afgik. Samtidig nedsattes taksten for almindelige breve fra at have været det dobbelte af den til 1902 gældende danske indenrigstakst (dvs. 16 øre) til kun at være den nye indenrigstakst på 10 øre.

For Grønlands vedkommende besørgede Den kongelige Grønlandske Handel al post til, fra og i Grønland. Post, der afleveredes på Handelens kontor i København eller sendtes hertil med almindelig indenrigsfrankering, viderebefordredes gratis til Grønland. Kort efter år 1900 var der

ganske vist planer om, at Handelen skulle begynde at kræve betaling for forsendelserne, men fra Postvæsenets side gjorde man gældende, at indførelse af en speciel brevporto for Grønlandsforsendelserne ville være et indgreb i Postvæsenets eneret. Man nøjedes derfor med i 1905 at indføre pakkeporto (og pakkeportomærker), da Postvæsenet jo ikke havde monopol på pakkeforsendelser. Frimærker til brug ved forsendelser i og fra Grønland udstedtes og anvendtes først fra 1938. Viderebefordringen i Grønland var i ordets egentlige forstand lejlighedsvis. Forsendelser mellem Nord- og Sydgrønland blev derfor ofte sendt over København.

I Dansk Vestindien havde man et andet møntsystem end i moderlandet. Her indførtes derfor i 1855 specielle frimærker med værdiangivelse i cent, da postloven af 1851 fra 1856 sattes i kraft på øerne, men i øvrigt med udseende og påskrift som den danske kvadratudgave fra 1854. En stor del af postbefordringen til øerne foregik ved anløb af britiske postskibe, men da Royal Mail lagde deres ruter om, måtte man fra dansk side til at subventionere private rederiers besejling af øerne.

Fra 1871 var portoen til øerne den samme som portoen til Island. Det var for øvrigt kun i Charlotte Amalie på St. Thomas, at postmesteren udelukkende fungerede som sådan. Andre steder på øerne var postbestillingen kombineret med et told- eller politiembede. Det danske postvæsen på øerne ophørte 31. marts 1917 ved øernes salg til U.S.A., og en del af personalet gik i amerikansk tjeneste. I de fleste henseender var det naturligvis ikke fra de dansk vestindiske øer, at de postale fornyelser kom. I 1879 kunne postmesteren på St. Thomas dog i en artikel i Tidsskrift for Postvæsen meddele, at det ikke bare var Ålborg Postkontor, der havde indført det amerikanske system, hvorefter forretningskunder selv kunne komme og hente deres post i de af dem lejede postbokse, løbende som posten blev udsorteret. Denne amerikanske nyskabelse var også kommet til St. Thomas.[12]

Forbedringen af landpostbudenes vilkår

Da landpostbudene ikke var ansat i Postvæsenet, men i princippet selvstændige erhvervsdrivende, med hvem Postvæsenet havde indgået kontrakt om udførelse af arbejde af et vist omfang, var det principielt Postvæsenet uvedkommende, om bestillingen gav landpostbudet et rimeligt udkomme. Efterhånden blev denne opfattelse af landpostbudene som ikke-ansatte dog uholdbar. Resultatet var, at man langsomt begyndte at ændre deres forhold.

I begyndelsen af 1890'erne fik et landpostbud på en omdelingsrute efter standardkontrakten 60 kr. årligt pr. omdelingstime, altså 480 kr. årligt for en rute på 8 timer, mens et landpostbud med udvekslingsrute fik 124,80 kr. pr. mil svarende til 499,20 kr. årligt for en rute på 4 mil. Der er ingen tvivl om, at dette var en lav løn efter samtidig standard.

I 1891 brød man for første gang med kontraktsynsvinklen, idet der indførtes alderstillæg. Et landpostbud med en rute på 8 timer eller derover fik hvert femte år et alderstillæg på 48 kr. årligt. Tillægget kunne fås i alt fire gange. For landpostbude med mellem 6 og 8 timers rute var tillægget hver femte år 36 kr. og for bude med under 6 timers tur 24 kr. Alderstillægget kunne dog aldrig udgøre mere end halvdelen af lønnen. Til gengæld medførte det ikke nedsættelse af et opnået alderstillæg, at et landpostbud senere fik en kortere rute.[43]

I 1891 fik landpostbude hue og i 1893 gik man et skridt videre og tildelte dem uniform – dog kun jakke og nævnte hue. Bukser og eventuel kappe måtte de selv anskaffe. Hvis den daglige lønmæssige tjenestetid var seks timer og derover, fik man en jakke og hue pr. år, ellers pr. halvandet år. Kvindelige landpostbude, som man åbenbart ikke kunne forestille sig i uniform, fik en pengegodtgørelse svarende til værdien af de mandlige kollegers uniformsgenstande.[44] Disse regler, som hidrørte fra de årlige finanslove, blev i 1895 optaget i Lov om lønning af postbude m.fl.

Med finansloven for 1899/1900 forhøjedes lønningen pr. omdelingstime fra 60 til 75 kr. og for udvekslingsruter fra 124,80 kr. til 150 kr. pr. mil. De landpostbude, der havde søndagstjeneste, fik desuden dobbelt så meget pr. søndagstime som pr. hverdagstime. Samtidig blev 10 timers tjeneste daglig ansat til lønmæssigt maksimum.[45]

I 1897 anerkendtes »Landpostbudenes almindelige enke- og alderdomsforsørgelsesforening«, og dermed udnyttedes en mulighed for statstilskud, der havde eksisteret siden lønningsloven af 1889[46]. De bude, der meldte sig ind, indbetalte årligt 5% af lønnen, og et tilsvarende bidrag fik kassen fra Staten. Fra 1903 skulle

nyantagne landpostbude indmelde sig i foreningen, hvilket samtidig medførte, at ingen, der var over 55 år, herefter blev antaget som landpostbud. Når et medlem af understøttelseskassen ophørte med at være landpostbud og i øvrigt havde indbetalt til kassen i mindst 10 år, skulle der for hans indbetalinger reguleret med Statens tilskud købes en livrente til ham og hans eventuelle enke. Tilsvarende begyndte Staten også at yde delvis støtte til tabt arbejdsfortjenelse m.v. under sygdom af en vis længde.

I lønningsloven af 1902 blev timetaksterne fra 1899/1900 optaget som minimumstakster, men der blev så godt som aldrig afveget fra dem. Personlige tillæg blev kun givet til landpostbude som kompensation for, at de overførtes til en rute med ringere aflønning.[47] Med hensyn til alderstillæggene betød loven dog en forbedring, idet de herefter – uden at beløbene ændredes – blev givet i alt fem gange med fire års mellemrum. Desuden indførtes i 1905 et huslejetillæg for landpostbude, der udgik fra købstæder og boede der.[48]

Selv om landpostbudene ikke var »rigtige« ansatte, blev de i 1906 medtaget under pensionsbetingelserne for statsansatte. Herefter havde et landpostbud ret til at lade sig pensionere som 70-årig med en pension, der beregnedes ud fra hans indtægt i de sidste fem år, men allerede i 1905 var det blevet bestemt, at man for fremtiden ikke kunne blive ansat som landpostbud, hvis man var over 30 år.[49]

Med 1908-lønningsloven forlod Postvæsenet systemet med at aflønne landpostbude efter det antal timer, som det forventedes at tage at gå ruten, og gik over til at aflønne i 10 lønklasser defineret ud fra rutens længde. For landpostbude med ruter på 30 km og derover og med bopæl på landet var årslønnen 800 kr. I bymæssige bebyggelser med 1000-2000 indbyggere var lønnen 864 kr., i bymæssige bebyggelser med over 2000 indbyggere 912 kr. og i København og på Frederiksberg 960 kr. Hvis ruten var under 10 km, var lønnen kun en fjerdedel. Med den nye inddeling i fire bopælszoner faldt huslejetilskud naturligvis bort.[50]

Allerede i 1906 havde generaldirektør Kiørboe bestemt, at der for fremtiden normalt ikke skulle afsluttes landpostkontrakter med mere end 8 timers tjenestetid og dermed kun undtagelsesvis med 9 timer, hvilket fik avisen »Socialdemokraten« til at meddele, at 8-timersarbejdsdagen nu var indført for landpostbudene.[51] Med det daværende lønsystem byggende på antal arbejdstimer betød reformen imidlertid kun, at ingen nyansatte landpostbude herefter kunne komme op på maksimumsløn, der blev givet ved 10 timers rute og derover.[52]

Selv om landpostbudenes vilkår i perioden op til Første Ver-

denskrig klart forbedredes, var der naturligvis fortsat problemer. I 1906 henvendte Landpostbudenes Centralforening sig således til Indenrigsministeriet og anmodede om forbedrede forhold for de kørende landpostbude, som da lønnedes med fra 70 øre til 1 kr. pr. mil rute. Foreningen ønskede betalingen gjort ensartet og sat op til 30 øre pr. påbegyndt kvartmil for ruter indtil 3 mil og 35 øre pr. kvartmil for ruter på over 3 mil, da disse efter foreningens mening krævede vogn med tospand. Hovedbegrundelsen var, at det blev stadig dyrere at holde hest og vogn, men den øvrige argumentation er ikke uden interesse. Det anførtes således, at den private fortjeneste ved at drive en sådan rute var svundet betydeligt, idet der nu mange steder var etableret private dagvognskørsler, som folk benyttede i stedet for den kørende landpost, fordi dagvognene kørte på tider af dagen, der bedre passede publikum. »Foruden sådanne private dagvogne findes nu overalt møllervogne, bagervogne, brugsforeningsvogne m.fl., som alle medtager bud, hvilket alt bevirker, at den kørende landposts private fortjeneste nu er svunden omtrent bort«.

Der var også andre problemer for de kørende landpostbude. I 1910 klagedes der over, at de, som havde anskaffet landpostvogne efter de af Generaldirektoratet udgivne tegninger og beskrivelser, havde været ude for, at Postmestre forbød dem at køre »privat« i vognene. Et kørende landpostbud skulle således være blevet antastet af Postmesteren på vej i skoven med familien i vognen og sendt hjem.[53]

I 1907 var landpostvæsenet for øvrigt fuldt udbygget, idet de sidste udvekslingsruter forsvandt. Det var ved Grindsted, ved Brande, på Læsø og ved Skagen.

Selv om perioden betød en professionalisering af landpostbudestanden, må man ikke glemme, at der stadig var ruter, som man ikke kunne leve af. I en stor undersøgelse af landpostbudenes forhold i maj 1913 interesserede man sig bl.a. for, i hvilket omfang de havde bibeskæftigelse. Det viste sig naturligt nok, at de, der havde de helt korte ruter på under 15 km og derunder og derfor kun mellem 25 og 42% af maksimumslønnen, oftest havde andet arbejde, nemlig for 82%s vedkommende, men også 40% af landpostbudene med en rute på 30 km og derover havde bibeskæftigelse. I denne gruppe, som man skulle synes nok kunne få afløb for deres aktivitet som landpostbud, havde således 20% egen landejendom, og 10% drev anden selvstændig forretning, 2% havde andet arbejde ved Postvæsenet, og de resterende 8% havde anden bibeskæftigelse. En 30-km-rute gav ellers efter landpostbudenes egne opgivelser i gennemsnit en ugentlig arbejdstid på 56 timer, hvis der, hvad der var det normale, kun var én daglig

L.A. Rings maleri fra 1912 bærer titlen: Landposten kommer med brev til gamle Ane.

omdeling; ellers mere.[54] At være landpostbud var altså stadig ikke en beskæftigelse, som man syntes, man kunne leve af.

Dette var der en vis forståelse for, og på finansloven for 1913/14 bevilgedes fra den 1. april 1913 en midlertidig lønforhøjelse på fra 24 til 48 kr. årligt for de tre grupper landpostbude med de længste ruter. Fra 1. april 1914 ændredes dette til, at alle gående og kørende landpostbude fik en 15% regulering af lønnen excl. alderstillæg, samtidig med, at landpostbude med tre daglige ombæringer fik et yderligere tillæg.[55] Tre omdelinger ved landpostbude fandtes dog kun i de større byers forstæder, i stationsbyer med mere end 1000 indbyggere, samt i Holte, Lyngby og på kyststrækningen fra København over Helsingør til Hornbæk.[56] Lønreguleringerne i 1913-14 skyldtes betydelige prisstigninger fra 1909 til 1914. Hvordan prisudviklingen skulle komme til at eksplodere under Første Verdenskrig, havde man dog endnu til gode.[57]

Provinsposthusene

Under enevælden havde det altid været postmestrenes pligt at tilvejebringe de nødvendige lokaler til publikumsbetjeningen og postens ekspedition, idet dette ligesom ansættelsen af kontorpersonalet skulle dækkes af kontorholdsgodtgørelsen. Dette forhold var kun blevet ændret meget langsomt. I 1867 ejede Staten således i provinsen kun postgårdene i Aalborg og Odense samt postholderibygningen i Tåstrup. Postmestrene i Næstved, Herning, Tarm og Thisted havde fået lån til deres bygninger, og for seks andre postbygninger var der ydet garanti for lejemålet i en længere periode, nemlig i Næstved, Svendborg, Odense (indleveringspostkontor), Århus, Lemvig og Ribe. Alle andre steder var lokaletilvejebringelse udelukkende postmesterens sag.

I 1880'erne, men især fra slutningen af 1890'erne og frem til Første Verdenskrig ændredes dette forhold, idet Staten nu gik ind og opførte postbygninger i større stil. Det var ikke udelukkende et spørgsmål om en ændret politik på området. Med det antal ansat-

Kongeligt Posthus står der på facaden af billedet fra Næstved, der daterer sig til 1890'erne. Posthuset var dog ikke ejet af etaten, men var efter en kontrakt fra 1864 blevet opført af ejeren af Hotel Vinhuset, som man altså boede til leje hos helt til 1922. Men hotelværten havde fået et lån af Befordringsvæsenets Fond, så på den måde var der alligevel postpenge i det.

te, som man specielt fra 1890'erne nåede op på ved de større provinspostkontorer, ville det være praktisk talt umuligt at forestille sig, at postmestrene skulle have økonomisk styrke til at opføre eller erhverve så store bygninger, som efterhånden var nødvendige.

Fra 1880'erne begyndte Postvæsenet derfor at erhverve postbygninger i provinsen. I nogle tilfælde var bygningen fælles for Postvæsenet og Telegrafvæsenet, således at omkostningerne kunne fordeles. I 1881/82 erhvervedes en postbygning i Horsens, i 1882/83 i Thisted og Fåborg, og i de følgende år yderligere en halv snes stykker.

I 1896/97 fik man det første store provinsposthus, idet man i Odense sammen med Telegrafvæsenet erhvervede den tidligere katedralskole og ombyggede den til posthus og telegrafstation. Samtidig opførtes en banegårdspostekspeditionsbygning ved stationen, mens det gamle posthus blev nedrevet. I de følgende år fortsattes køb og byggeri af posthuse, så antallet af almindelige postbygninger i Postvæsenets eje i provinsen i 1914/15 var steget til 61, hvortil kom 11 banegårdspostbygninger.[58]

Den tidligere katedralskole i Odense, der i 1896 efter ombygning kunne tages i brug til både post og telegraf – der er et skill på hver sin side af hovedindgangen, og på taget ses den karakteristiske indføring af talrige telefonledninger.

Det store antal erhvervelser eller opførelser af bygninger for Statens regning betød dog ikke, at man helt havde forladt systemet med tilvejebringelse af postbygninger ved at yde lån til opførelse eller erhvervelse eller ved at indgå almindelige lejemål. Ord-

Post- og Telegrafbygningen i Ålborg kunne tages i brug i 1910. Den var tegnet af arkitekten, kgl. bygningsinspektør Hack Kampmann, og byggedes helt og aldeles for offentlig regning. Bygningen fik unægtelig et ydre så stateligt, at enhver kunne se, at her arbejdede kongelige embedsmænd.

ningen med lån til byggeri blev navnlig anvendt på landet og i mindre stationsbyer, hvor det kunne være vanskeligt at finde egnede lokaler, der kunne lejes. I 1913/14 havde man således givet lån i 39 ejendomme i provinsen. Herefter aftog anvendelsen af ordningen, idet Postvæsenet i stedet erhvervede bygningerne, og i 1916/17 havde Postvæsenet kun penge i 17 ejendomme.

Postvæsenet havde også brug for lokaler til ind- og udladning i og fra togene på alle stationer af nogen betydning, hvortil kom, at stationen i alle mindre stationsbyer var brevsamlingssted og i større byer filialpostkontor. Bortset fra, at Postvæsenet som nævnt ejede en del af banegårdspostkontorernes bygninger, tilvejebragtes sådanne lokaler normalt ved samvirken med jernbanerne. Enten ydede Postvæsenet et beløb én gang for alle til lokalet, eller man betalte løbende leje. I 1913/14 lå således 51 egentlige postkontorer i jernbanebygninger og i knap 20 af dem var der endda

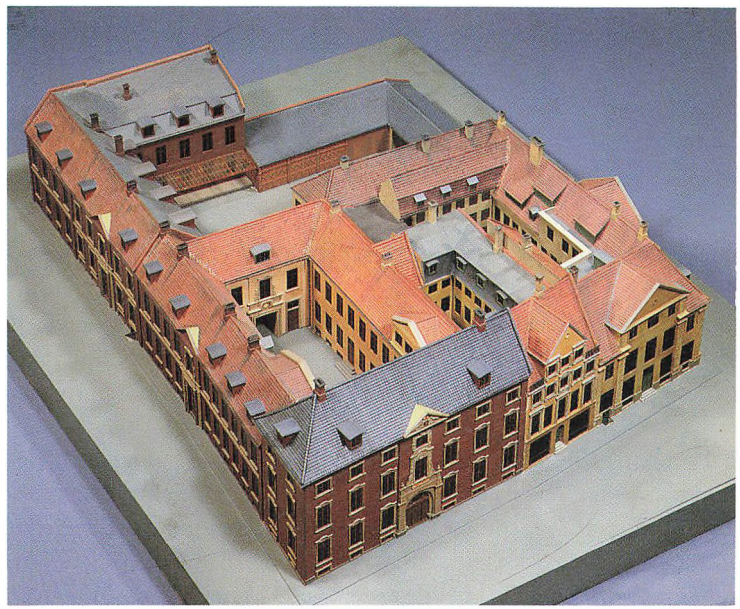
Det første særfrimærke blev udgivet i 1912 som en markering af indvielsen af Centralpostbygningen.

postmesterbolig. Af lejemål hos private havde Postvæsenet i 1913/14 i provinsen 61. Til gengæld faldt antallet af steder, hvor postmesteren stillede lokale til rådighed, uden at Postvæsenet havde lån i ejendommen, nu kraftigt. I 1910/11 var der kun 12 steder tilbage, og i 1917 var tallet faldet til fire.[59]

Postgården i Købmagergade og Centralpostbygningen

I København havde Postvæsenet siden 1779 ejet postgården i Købmagergade (nr. 33). Her boede i slutningen af 1860'erne foruden Generalpostdirektoratet, Overpostmesteren for København, Brev-, Pakkepost-, Fodpost- og Aviskontorerne, Telegrafdirektoratet, Telegrafkontoret, Telegrafingeniøren og Telegrafvæsenets Materialforvaltning. I 1874 var den overordnede postadministration flyttet til »Den røde Bygning«, hvorefter en ombygning i Købmagergade sikrede en udvidelse af Postvæsenets lokaler fra 464 til 942 kvadratmeter og Telegrafvæsenets fra 591 til 945 kvadratmeter foruden værksted, batterirum og pakrum i kælderen. Pladsen blev dog hurtigt kneben, og i 1891 erhvervede Staten også karréens modsatte hjørne ud mod Købmagergade (Købmagergade 37, Løvstræde 1).

I 1897 nedsatte Indenrigsministeren en »Kommission angående tilvejebringelse af en ny postgård i København«. Betænkningen gik ud på, at Staten skulle erhverve de resterende fem ejen-



Modellen giver et glimrende indtryk af hele Købmagergadekomplekset.

Telegrafen forblev i Købmagergade. Fotografiet stammer fra 1923.

domme i karréen, så der her kunne opføres en ny postgård, men desuden skulle der bygges en ny banegårdspostbygning i umiddelbar nærhed af den nye personbanegård, man da planlagde. I forbindelse med disse projekter købte Staten år 1900 Købmagergade nr. 35, så hele karréens facade mod Købmagergade nu var erhvervet.[60]

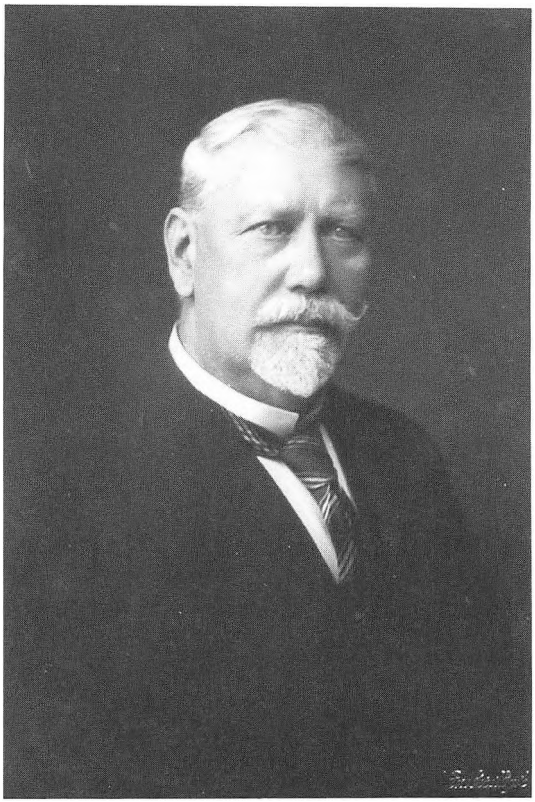
Projektet kom dog af forskellige grunde ikke i gang med det samme. Med væksten i Statstelegrafens telefonaktiviteter steg behovet for plads voldsomt. Der var derfor tanker om at erhverve en stor bygning til Statstelegrafvæsenet alene, nemlig en ejendom, som en byggespekulant havde opført ved Gammel Mønt, men var

brændt inde med under byggekrisen i 1906-08.[61] Det endte dog med, at Rigsdagen afslog projektet, og Statstelegrafen forblev i Købmagergade. For at skaffe plads besluttedes det at flytte alle de postfunktioner, der ikke nødvendigvis skulle ligge i Købmagergade, til en ny centralpostbygning i Tietgensgade for enden af den nye hovedbanegård.

Der var dog allerede tidligere sket en vis udflytning. I 1896 var Telegrafdirektoratet flyttet ud for at give mere plads til telegrafstationen. Kontoret for ankommende pakkepost var i 1902 flyttet til Banegården, og i 1908 flyttede Avispostkontoret. Efter den endelige udflytning til Centralpostbygningen i Tietgensgade i 1912 blev der af postale funktioner således kun et stort indleveringspostkontor og et brevomdelingskontor for København K tilbage.[62] Ombygningen til brug herfor og til brug for alle telegraffunktionerne kom dog til at tage ret lang tid, fordi man med en enkelt undtagelse ikke flyttede funktioner ud af bygningen i byggeperioden. Det nye hovedtelegraf- og statstelefondomicil i Købmagergade kunne derfor først indvies i 1923, og ombygningen til postformål var først færdig i 1925.[63]

Den nye centralpostbygning i Tietgensgade kom til at rumme både udleverings- og ekspeditionslokaler for det daværende postdistrikt B (senere V), Avispostkontor, pakkedistributionsfunktioner for det meste af København, Toldvæsenets behandling af toldpligtigt postgods, Overpostmesteren og den øvrige københavnske postledelse, Generaldirektoratet og den postale revision. I bygningen førte elevatorer ned under kælderniveau til en række tunnelkamre, der via en tunnel var forbundet med elevatorer op til den yderste ende af Hovedbanegårdens perroner og til specielle overdækkede postperroner.[64]

Centralpostbygningen fotograferet umiddelbart efter opførelsen. I gården er postholderens vognpark opstillet, og man aner systemet med elevatortårne, således at transportvogne med pakker og postsække ikke alene kunne bringes ned til perronerne, men også via tunneller fra perron til perron.



Det første julemærke

I Officielle Meddelelser fra Generaldirektoratet for Postvæsenet for 23. november 1904 kunne man læse følgende:

»Ved at meddele posthusene, at samme fra den i København dannede komité for indsamling af midler i velgørende øjemed ved hjælp af et velgørenheds- eller julemærke bestemt til at anbringes på jule- og nytårslykønskningsbreve vil modtage henvendelse om at overtage forhandling af bemeldte mærker, tilkendegives det:

1) at der ikke fra Poststyrelsens side er noget at erindre imod, at postfunktionærerne ved de faste posthuse påtager sig bemeldte forhandling;

2) at det ikke er posthusene forment – for så vidt det kan ske uden skade for posttjenesten – at afstemple bemeldte mærker med dagstemplet, når sådanne mærker forekommer på breve og andre postforsendelser, samt

3) at hans excellence Indenrigsministeren har givet sit samtykke til, at der, når sådanne mærker måtte være anbragte på brevkort, med hensyn til samme vil kunne ses bort fra bestemmelsen i postanordningens afsnit II § 6, b. 4, sidste punktum, således, at brevkort, på hvilke et sådant mærke er klæbet, ikke skulle udsættes i porto som utilstrækkelig frigjorte breve«.

På denne – i kancelliform formulerede – måde udtrykte Generaldirektoratet sin uforbeholdne støtte til Einar Holbølls idé: at samle penge ind – fortrinsvis til nødlidende børn – ved på posthusene at sælge et velgørenhedsmærke til at klæbe på juleposten. I dag synes ideen måske ret indlysende, men det var faktisk verdens første mærke af denne type, der i december 1904 skulle se dagens lys. Hvordan Holbøll fik ideen, kan der kun gisnes om. Han havde året før været med til at sortere den udgående julepost fra København, så omfanget var ham godt bekendt.

Ét var imidlertid at få ideen, noget andet at gennemføre den. Han var klar over, at der skulle skaffes støtte fra den øverste ledelse, hvis mærket skulle forhandles officielt på posthusene. Først havde han vist tænkt sig generaldirektør Svendsen som formand for en komité, men dennes sygdom var fremadskridende, og i stedet blev det den øverste postale revisionsmyndighed, lederen af Andet Revisionsdepartement Jerichow-Christensen. Så ville der i hvert fald ikke blive vrøvl med revisionen på grund af posthusenes salg af dette ikke-frimærke. Med hensyn til selve mærkets udformning tænkte man sig også godt om. Selveste monarken – Europas svigerfar – Christian 9. udvalgte personligt et portræt af hans i 1898 afdøde hustru dronning Louise og godkendte farverne på den blomsterdekoration i jugendstil, som portrættet indrammedes af. Foruden teksten »Julen 1904« var der under portrættet anbragt rigsvåbnets tre løver. Det kunne kun blive en succes – men der var et hvis. Først ved anordningen af 18. maj 1905 blev det tilladt at dele illustrerede postkorts adresseside i to halvdele med en lodret streg og kun bruge højre del til adressen, men venstre side til at skrive en tekst på. Indtil dette tidspunkt måtte der faktisk ikke være andet end adressen på adresseside. Hvis man forsyndede sig mod denne regel, blev brevkortet pludselig et brev, og så var postoen ikke 5, men 10 øre. Det krævede derfor faktisk en dispensation, hvis julemærket skulle kunne påklæbes et postkort ved siden af frimærket, og hvad skulle man ellers gøre af det? Dette var begrundelsen for det for eftertiden meget kryptiske tredie punkt i teksten i »Officielle Meddelelser«.

Mærket *blev* en succes. Det første år solgtes over 4 millioner mærker à to øre, hvilket kan ses i sammenhæng med, at juleposten fra København det foregående år havde været af et omfang af 2½ million forsendelser. Provenuet det første år var 67.717 kr. og siden steg det jævnt. Som den største store opgave finansierede komiteen opførelsen af det store børnetuberkulosesanatorium ved Kolding fjord, der stod færdigt i 1911. Denne opgave var lige ved at vælte sagen for altid, idet en større pressepolemik kom i gang, fordi nogen syntes, at byggeriet var for flot og for dyrt. For at skaffe ro om sagen, blev sanatoriet overdraget til Nationalforeningen til Tuberkulosens Bekæmpelse, selv om der stadig skyldtes ca. 200.000 kr. på bygningen, og Julemærkekomiteen rekonstrueredes, idet kun Einar Holbøll fortsatte i den nye komité. Derefter valgtes mindre prestigefyldte projekter. Man forpligtede sig dog til i de følgende år at afgive en fjerdedel af nettoprovenuet af julemærkeindsamlingen til forrentning og afdrag på lånet i sanatoriet.

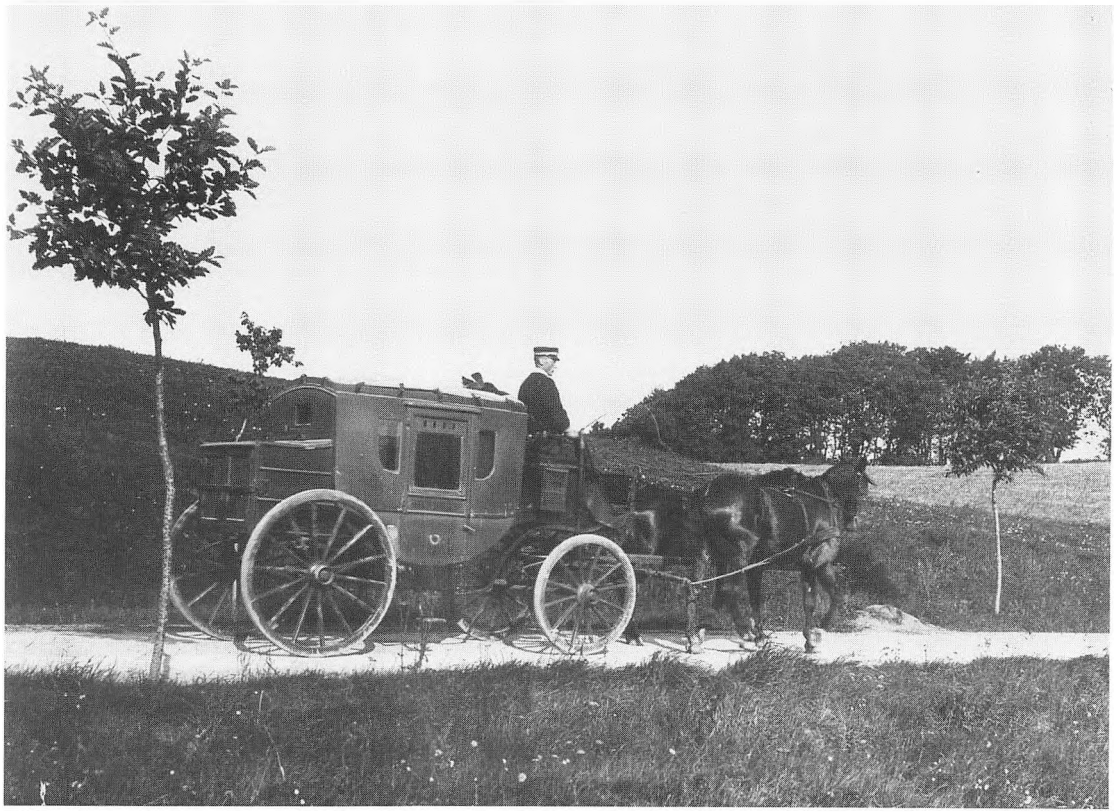
Væsentligst var det, at pressekampagnen på denne måde kunne standses, så tilbagegangen i nettoindtægt siden 1909 ophørte, og det igen kunne gå fremad. Holbøll selv nåede efterhånden en popularitet og berømmelse, også udenfor landets grænser, som vel ikke har været andre danske postfolk forundt. Der var derfor ikke noget unaturligt i, at man i hans dødsår 1927 valgte at portrættere ham på julemærket.[65]

Ophør af Postvæsenets persontransport – rutebiler

Indtil 1916 var den officielle betegnelse for Postetaten »Post- og befordringsvæsenet«. Det var dog efterhånden så som så med befordringsvirksomheden, idet de sidste personposter nedlagdes pr. 31/12 1912. Årsagen til, at mange ruter forsvandt, var først og fremmest det store antal nye jernbaner i perioden fra slutningen af 1890'erne og frem til Første Verdenskrig.

Samtidig var der dog også fra Postvæsenets side tale om, at den tilbageværende landevejstransport privatiseredes. I 1897/98 anvendte Postvæsenet 62 private dagvognsruter til transport af post og pakker. Dette tal var i 1907/08 steget til 66, og tallet begyndte først at falde under Første Verdenskrig. I 1916/17 var antallet af dagvognsruter således kommet ned på 49. Samtidig var der sket det, at kun 25 af ruterne nu kørtes med hestevogn, mens 24 ruter kørtes med automobil.[66]

De første seriøse planer om postbefordring ad landevejene med »ruteautomobiler« fremkom i 1903, da en gruppe personer, som



Et sjældent billede fra slutningen af forrige århundrede: en diligence fotograferet i landskabet.

Rudolf Schou (1862-1915) var landøkonom, sekretær i Landhusholdningsselskabet, siden Landbrugsministeriets tilsynsførende med landbrugets eksport. Ved siden af sit betydningsfulde arbejde for det danske landbrugs afsætning fik han altså også stunder til at lede Dansk Automobilselskab.

året efter dannede Dansk Automobilselskab, henvendte sig til Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet om sagen. Selskabets leder var Rudolf Schou, som ellers er mere kendt som landbrugsfaglig specialist. Det var formentlig hans kontakter i centraladministrationen og i udlandet, der var baggrunden for, at han som bijob kom til at lede Dansk Automobilselskab. De øvrige deltagere i selskabet kom fra det højere københavnske borgerskab.

Selskabet tilbød Postvæsenet at overtage postkørslen på et større antal dagvognsruter rundt omkring i landet. Det ville kunne ske »på den overfor befolkningen hensynsfuldeste måde« med vogne, der ikke kørte med større fart end 2 danske mil i timen og var lydløse, samt – lagde man fra begyndelsen stor vægt på – skulle være af dansk fabrikat, hvorved man kunne få vogne, »som egnede sig for danske forhold«, ligesom der derved var mulighed for udvikling af en ny dansk industri. Samtidig var man klar over, at det ikke var så lige til at få tilladelse til at bruge automobiler som offentligt transportmiddel, og at natkørsel kun ville blive tilladt »under fuld betryggende sikring mod misbrug«. Inden projektet kom i gang, lovede man dog kørsel med en fart af 2-2½ mil i timen. Planen var at anskaffe køretøjerne fra den eneste danske fabrik »Dansk Automobil og Cyklefabrik«.

Man forestillede sig, at man, efter at have udviklet en vogntype og fået den godkendt af Postvæsenet, over de følgende tre år kunne overtage indtil 2/3 af samtlige personpost- og dagvognsruter efter eget valg. Prøvevognen kunne man tænke sig at sætte i drift på en rute på Lolland eller Falster.

Fra Postvæsenets side var man ikke afvisende. Man måtte dog gøre opmærksom på, at natkørsel meget vel kunne være en nødvendighed af hensyn til tilsluttende posters ankomst- eller afgangstid. Nogen form for kontrakt kunne naturligvis heller ikke indgås uden betryggende sikkerhed for, at de nye befordringsmidler opfyldte de nødvendige krav. Man ønskede derfor, inden man gik videre, ved hjælp af prøvekørsler i en periode over 2 til 3 måneder at få demonstreret, at et automobil indrettet til postkørsel kunne »vedligeholde en hurtig, regelmæssig og sikker forbindelse«.

Selv hvis prøvekørslen faldt heldigt ud, kunne man ikke love selskabet nogen form for monopol på befordring af post, da der allerede forskellige steder i landet var ved at blive etableret andre automobilselskaber til befordring af passagerer og gods. Inden for en periode af tre år, var man dog villig til at give selskabet fortrin til bestemte ruter, hvis det allerede nu kunne udpege de ruter, som det i givet fald kunne ønske at overtage. Med hensyn til

Prøvetur på Lolland-Falster, automobilfart mellem Nykøbing og Nysted i 1904.

betalingen var sagen klar. For befordring af brev- og pakkeposten kunne ydes det samme som på alle andre dagvognsruter, nemlig én kr. pr. mil. Indtægten ved personbefordring ville ubeskåret tilfalde selskabet.

Selskabet satte derefter prøvekørsel i gang mellem Nykøbing Falster og Nysted på Lolland. Dette landskab syntes Postvæsenet imidlertid var lige lovlig velvalgt på grund af de manglende højdeforskelle, og derfor blev der også sat prøvekørsler i gang mellem Lygtekvarterets Postkontor på den ydre del af Nørrebrogade og Slangerup, for at se hvordan automobilerne opførte sig i bakket terræn. Her fik man faktisk bedre resultater end på Lolland. Presseturen den første dag blev ganske vist en fiasko – vognene var efter sigende blevet færdige dagen før – men det lykkedes faktisk derefter at opretholde regelmæssig drift fra midt i september 1904 til udgangen af november, selv om selskabet beklagede sig over, at de mange nedfaldne blade gjorde vejene så »slibrige«, at der krævedes en betydelig agtpågivenhed fra førerens side, og erklærede, at man langt ville have foretrukket nogle tommer sne fremfor bladlaget. Der indtraf også uheld. Den 4. oktober skiftede »vognstyreren« på turen fra Slangerup til København hastighed for sent på bakken ved Fiskebæk, hvilket medførte, at vognen rullede baglæns ned ad bakken og knækkede en aksel. Da vognen kom til at stå på tværs af vejen, medførte dette, at vognen fra København til Slangerup ikke kunne komme forbi og derfor blev

forsinket fem kvarter. Selskabet kunne dog meddele, at gentagelser af sådanne uheld var udelukket i fremtiden, da vognene nu fik anbragt et »særligt stoppeapparat«. Man havde også været ude for brud på en kæde, men kunne oplyse, at man for fremtiden ville anvende franske vogne med fire opretstående cylindre og uden kædetræk samt med 10(!) hestekræfter.

Det blev dog ikke til noget med et landsdækkende automobilselskab, selv om man fra Postvæsenets side var tilfreds med resultaterne af prøvekørslerne.

I befolkningen var interessen for automobildrift også stor, og Trafikminister Hage nedsatte en kommission til at overveje, i hvilket omfang bildrift kunne erstatte planlagte jernbaner. I denne kommission fik kontorchef Malling fra Generaldirektoratet for Post- og befordringsvæsenet sæde, og her indhentedes oplysninger om brug af biler på postruter i udlandet, bl.a. materiale om en udmærket engelsk type af dampbiler, som kunne stå opfyret (med paraffinolie) i timevis klar til at starte.

I første omgang blev det imidlertid ikke til meget med oprettelse af automobilruter, der også befordrede post, hovedsageligt på grund af modstand fra amtsrådene, der ikke ønskede disse uhyrer ud på deres veje. Fra 1905 blev dog automobilruterne Årup-Assens og Christianshavn-Dragør benyttet til postbefordring.[67]

Nye transportmidler til Postvæsenets eget brug

Mod århundredskiftet kom mekaniserede transportmidler ind i postbudenes hverdag. Fra juli 1894 kunne landpostbudene benytte cykel, men da de var kontraktansatte, opfattedes det ikke som nogen forpligtelse for Postvæsenet at stille cykler til rådighed. Der blev dog fra oktober 1895 indgået en aftale med Krigsministeriet om, at landpostbudene kunne købe deres cykler ved de militære værksteder for 240 til 250 kr. pr. stk.[68] I betragtning af, at en ufaglært arbejders timeløn var 20-30 øre, var det ganske mange penge, men cykler var generelt ufatteligt dyre efter nutidens målestok.[69] Reparationer kunne foretages på håndvåbenværkstederne, naturligvis for budenes regning. Fra 1904 var reparationerne dog gratis i det første halve år efter overtagelsen, hvis beskadigelserne kunne tilskrives fabrikationsfejl eller materialefejl. Fra dette tidspunkt begyndte håndvåbenværkstederne også at sælge billigere brugte cykler til landpostbudene.

Selv om de skulle anskaffes for egen regning, slog cyklerne hurtigt igennem hos landpostbudene. I 1913 benyttede 69% af de »gående« landpostbude cykel. Kun cirka en fjerdedel af de land-

Landpostbude foran brevsamlingsstedet på Grænge station, antagelig fotograferet i 1909.

postbude, der benyttede cykel, gjorde dog dette i ni måneder af året og derover, mens ca. halvdelen af dem gjorde det i et halvt år og derover. Anvendelse af cykel gav efter budenes egne opgivelser kun en tidsbesparelse på ca. en trediedel, men dette må nok tages med et vist forbehold.[70] Ledelsen skulle jo nødigt få den opfattelse, at præstationerne kunne sættes op uden lønforhøjelse.

I København indførtes tjenestecykler til udbringning af ekspresbreve fra december 1898, og snart efter blev cyklerne også anvendt til forbindelse mellem postkontorerne og senere også til kassetømning og brevombæring i store distrikter. I 1916/17 havde Postvæsenet derfor i alt 314 tjenestecykler, hvilket dog må ses i sammenhæng med, at antallet af postbude i København og bypostbude i provinsen dette år var 1675.[71]

Det var derfor andre midler, der blev grebet til i København for hurtigt at få budene og deres fyldte tasker transporteret ud til de steder, hvor ruten begyndte. Oprindelig kørtes der i charabanc, men fra århundredskiftet blev der indgået en overenskomst med Sporvejene om, at postbudene kunne tage sporvognen på vej ud til uddelingsruten. På de toetages vogne skulle postbudene dog naturligvis benytte den åbne tagetage. Senere blev der anvendt biler til dette formål.

Selv om forsøgene med post- og passagerkørsel på landevejene som nævnt var begyndt allerede i 1904, var det først i 1907, at man begyndte at overveje noget tilsvarende i byerne. Dette år blev der på finansloven for 1908/09 optaget 1100 kr. til en motorcykelforbindelse mellem Amagerbanens station på Amagerbro og Hovedbanegården for på denne måde at opnå forbindelse mellem Amagerbanens postførende tog og de postførende tog fra Hovedbanegården. Forsøgene iværksattes fra den 1. august 1907, men blev opgivet i 1908, da resultaterne ikke svarede til forventningerne.

Kort efter begyndte man derimod at anvende biler til tilsvarende formål. Statsbanerne og Dampskibsselskabet Øresund havde nemlig indsat biler til befordring af rejsende og rejsegods mellem Hovedbanegården og dampfærgelejerne i Frihavnen samt postdampskibenes anløbsplads i Havnegade. Da afgangstiderne for skibe og tog var afpasset herefter, var Postvæsenet nødt til at opgive hestevognene og også gå over til at bruge biler, hvis posten, der kom ind med togene, ikke skulle blive agterudsejlet. Den 17. august 1908 lejede Postvæsenet derfor en bil til forsøgsvis posttransport mellem Hovedbanegården og dampfærger og skibe. Denne bil var man tilfreds med, og den 1. april 1909 købte Postvæsenet den, og samme år anskaffede man sig yderligere to.

Kassetømmere på trehjulede cykler i 1907. Hele styrken fra Vesterbro postkontor.

Postbude med sporvogn, en praktisk måde at nå frem til sit distrikt. Bemærk, at alle de røde sidder på øverste etage. Ikke noget med at optage de bedre pladser nedenunder.

Den nye teknik var dog ikke uden problemer. I finansåret 1910/11 kørte de tre biler ganske vist tilsammen 63.346 km, men på grund af reparationer var de ude af drift henholdsvis 116, 37 og 33 dage, ligesom der i 129 tilfælde havde måttet skiftes dæk og slanger under postturens udførelse. Man lod sig dog ikke afskrække, og i 1911 bestiltes yderligere 11 vogne, idet det var hensigten efter den nye Hovedbanegårds og den nye Centralpostbygnings ibrugtagning at tilrettelægge lokalkørslen i 6 faste ruter, der skulle køres 9 til 10 gange daglig. Med et sådant antal biler kunne man dog ikke klare al lokalbefordring af post, en del pakkepost måtte stadig befordres med hestevogn i lighed med selve pakkeomdelingen.[72]

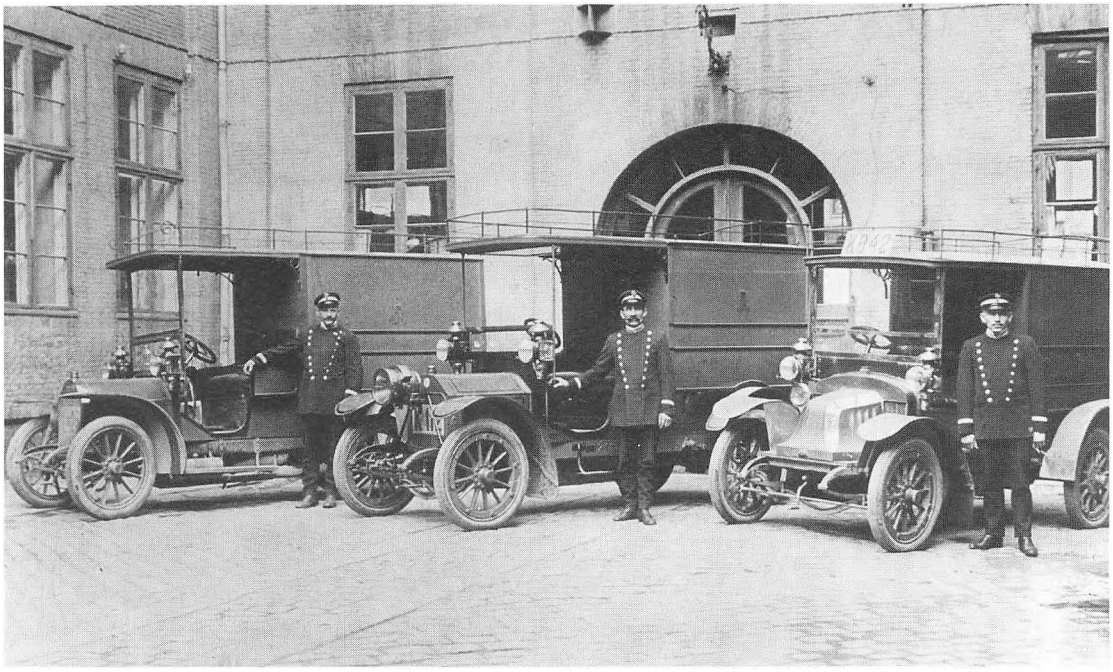
De tre første biler havde været benzindrevne vogne af mærket Berliet fra Lyon og nævnt i anskaffelsesrækkefølge med en bæreevne af 800, 500 og 750 kg. Vognenes egenvægt var mellem 1200 og 1000 kg, og de var forsynede med motorer på henholdsvis 14, 8 og 12 hestekræfter.

Inden anskaffelsen af flere vogne blev der foretaget grundige undersøgelser. Udslaggivende blev, at man i Berlin med gode erfaringer siden 1910 havde haft 25 elektromobiler i brug til postkørsel. Tilsvarende tyske vogne blev nu købt til det københavnske postvæsen. Der anskaffedes således dels i 1911 tre »lette« vogne med en egenvægt på 1150 kg, en bæreevne på 250 kg og en motor på 4,8 HK, dels i 1911-12 ni tungere vogne med en egenvægt på 2000 kg, en bæreevne på 800 kg og en motor på 7,6 HK. Alle vognene havde lukket karosseri. Hertil kom i 1914 yderligere to vogne af den store type, nu med en egenvægt på 2350 kg, fordi de indrettedes som omnibusser og benyttedes til transport af brevbærerne til deres distrikter. Hele vedligeholdelsen af elektromobilerne blev efter kontrakt foretaget af leverandøren V. Løwener. Erfaringerne var da også rimeligt gode, men forsyningsvanskeligheder efter udbruddet af første verdenskrig standsede foreløbig den videre udvikling på dette område.[73]

Flyvemaskinen blev også taget i brug før Første Verdenskrig. Det kommercielle element lå dog foreløbig kun i det rent opmærksomhedsskabende eller filatelistiske. Den første såkaldte postflyvning synes således at være den, som i 1911 arrangeredes af Middelfart Avis, og som gik ud på at flyve fra Middelfart til Fredericia, hvor maskinen ikke landede, men hvor 150 stk. treøres postkort og 25 eksemplarer af Middelfart Avis blev nedkastet. Af aviserne nåede kun to eksemplarer i hel tilstand jorden, men postkortene blev bragt til Fredericia Postkontor og afstemplet.[74]

En tilsvarende »postflyvning« ved Højsommerfesten i Hareskoven i 1912, hvor en frimærkehandler stod for forsyningen af post-

Den første motorcykel fra 1907, ikke den helt store succes.



De tre første postautomobiler i København i 1909.

kort, synes slet ikke at have fundet sted, selv om de afstemplede postkort eksisterer, da det meste af festen herunder flyvningen måtte aflyses på grund af dårligt vejr.[75] Derimod blev der samme år på en tur med Zeppelineren Hansa fra Hamborg til København befordret breve. Det rent filatelistiske i foretagendet ses af, at brevene fra Hamborg skulle frankeres med danske frimærker, mens returposten fra København skulle frankeres med tyske frimærker.[76] Også på dette område standsede Verdenskrigen naturligt nok udviklingen.

De bevægelige postkontorer

I 1890'erne skete der et markant skift i DSBs personvognsmateriel. Indtil dette tidspunkt havde næsten alle personvogne været toakslede og relativt korte. Kun et lille antal var treakslede. Fra 1892 begyndte man at bygge fireakslede bogie-personvogne til passagerer på 1. og 2. klasse og fra 1894 også til 3. klasse.[77] De relativt korte toakslede postvogne havde hidtil ikke funktions- og størrelsesmæssigt skilt sig væsentligt ud fra personvognsmateriellet. Med indførelsen af bogie-personvogne ændredes dette, og som vi skal se i det følgende, mente i hvert fald postpersonalet, at dette havde sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Elektromobil foran garagen i Stoltenbergsgade. En af de første, der blev leveret i 1911-1912.

Umiddelbart var hovedproblemet dog, at der simpelt hen var for få postvogne. Dette førte i 1899 til nedsættelse af en fælleskommission om tilvejebringelse af nye postvogne med repræsentanter for Postvæsenet og DSB. Her foreslog postinspektør Lund indførelse af bogie-postvogne, der også skulle gøres bredere ved at gangbrætterne langs vognsiderne bortfaldt, men det blev afvist af DSBs maskinchef Busse med, at gangbrættet ikke kunne undværes, med mindre jernbanepersonalet så frit kunne bevæge sig gennem postvognen. Denne afvisende holdning på det ene af Lunds to punkter var tilsyneladende nok til, at også spørgsmålet om indførelse af bogie-postvogne herved faldt bort.

Resultatet blev i hvert fald, at kommissionen nåede frem til, at det, Postvæsenet manglede, var én 30-fods postvogn, 14 stk. 14-fods postvogne og to postpakvogne, men at en så stor bevilling ikke kunne ventes, hvorfor der på den kommende finanslov kun skulle søges én 30-fods, to 24-fods, seks 14-fods og en postpakvogn.[78] Man fortsatte altså stille og roligt med at anskaffe lidt flere postvogne af de typer, man havde i forvejen, og på grund af manglen på materiel var der kun ringe udsigt til, at de lidet tilfredsstillende postvogne fra 1870'erne ville kunne tages ud af daglig drift.

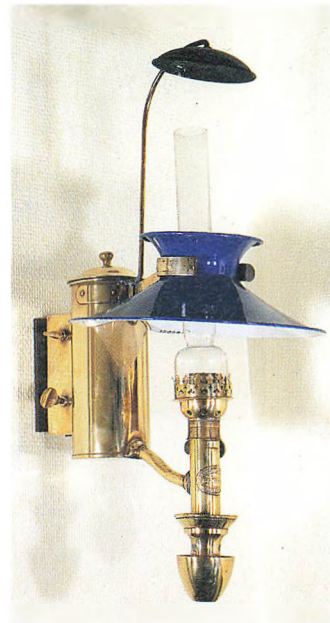
I januar 1901 henvendte Det fynske, Det sjællandske og Det jyske Jernbanepostkontor sig imidlertid samlet til Postvæsenets

Generaldirektorat og anmodede om hurtigst muligt at få påbegyndt udskiftningen af de toakslede postvogne med bogie-postvogne. De tillod sig endda at gøre opmærksom på, at der i Holtetoget endnu løb en postvogn, som til 1867 havde været Frederik 7.s kongevogn, og som endnu bar spor af den fordums herlighed.[79] Henvendelsen førte ikke til noget i første omgang, og i oktober bad man i stedet for om at få tre bogie-postvogne samtidig med, at en del af de ældre toakslede postvogne blev ombyggede, og det sidstnævnte var foreløbigt det eneste, de opnåede.[80]

Først i 1903 fik DSB til en nyåbnet gennemgående forbindelse København-Berlin leveret to stk. kombinerede bogie-post- og rejsegodsvogne fra Scandia. Vognkasserne var 16,8 meter lange og ligeligt fordelt på post- og jernbanerum. Som de første danske postvogne var de forsynet med elektrisk belysning. Strømmen kom fra akkumulatorer.[81]

I november 1903 besluttede DSBs generaldirektorat dog at begynde at bygge bogie-postvogne ud over de to til Berlinforbindelsen. Disse nye vogne fik en 14 meter lang vognkasse, hvoraf godt 1 meter gik fra til bremsekupé. Postafdelingen blev altså knap 13 meter lang. I selve postkontoret, som var 7,8 meter, regnede man dog med, at 9 ekspedienter skulle arbejde, så luksuriøse pladsforhold var der ikke tale om.

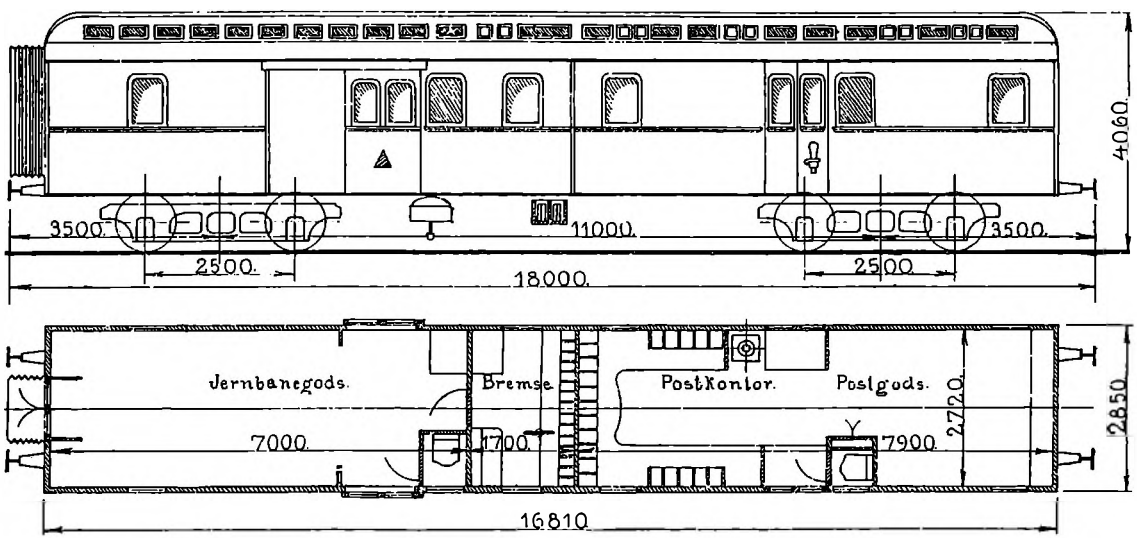
I maj 1903 blev der vedtaget en ny lov om Statsbanernes takster. I bemærkningerne til lovforslaget var det forudsat, at Post-



De første boggie-postvogne siden de mislykkede forsøg i 1850'erne var de to Dg-vogne, der leveredes til åbningen af København-Berlin-forbindelsen via jernbanefærgeruten Gedser-Warnemünde i 1903. Vognene blev bygget efter praktisk talt samme tegninger som de tilsvarende tyske vogne, der også kørte på ruten.

2. **Litra Dg.** Nr. 1411—1412.

(7,5 m Vogne).



Selv om der fra 1903 leveredes postvogne med elektrisk belysning, forblev forskellige typer olie- og petroleumslamper længe i brug i jernbanepostvognene. Hvis en postvogn ikke havde egne akkumulatorer, kunne man kun bruge den elektriske installation i vognen, når den indgik i en togstamme, hvori der indgik en vogn med dynamo og akkumulatorer. Hvis postsorteringen begyndte, inden toget afgik, kunne man heller ikke få strøm. Det var først i 1917, at man gik i gang med systematisk at montere elektrisk belysning i de postvogne, der ikke havde haft dette ved leveringen. Ovenfor ses sortering ved lampens skær i 1902. Bemærk den tvangfri påklædning.

væsenets betaling til Statsbanerne for postens befordring også skulle forhøjes føleligt, nemlig med ca. 150.000 kr. årligt. Heraf blev de 50.000 lagt på Postvæsenets betaling for færgeoverfart, mens de 100.000 tilvejebragtes ved at forøge Postvæsenets betaling for jernbanetransport med ca. 14% fra 700.000 til 800.000 kr. Teknisk set blev forhøjelsen udtrykt ved, at taksten for Statsbanernes postbefordring ændredes fra 5,2 øre pr. fod postvogn/postrum pr. kørt mil til 2,5 øre pr. meter postvogn/postrum pr. kilometer.[82]

Den nye formelle overenskomst af 29. og 31. december 1903 blev dog hurtigt ændret. Statsbanerne ønskede nemlig betydeligt større betaling for at køre med bogie-postvogne. Begrundelsen var, at disse var næsten dobbelt så tunge pr. meter postvogn. Følgelig krævede DSB 5 øre pr. meter vogn pr. kørt kilometer i stedet for de 2,5 øre ifølge 1903-taksten. Postvæsenets protester fik beløbet ned på 4 øre, men efterhånden som bogie-postvognene indførtes, betød dette en væsentlig forøget udgift for Postvæsenet oven i den generelle takstforhøjelse fra 1903-overenskomsten, der trådte i kraft 1. april 1904.[83]

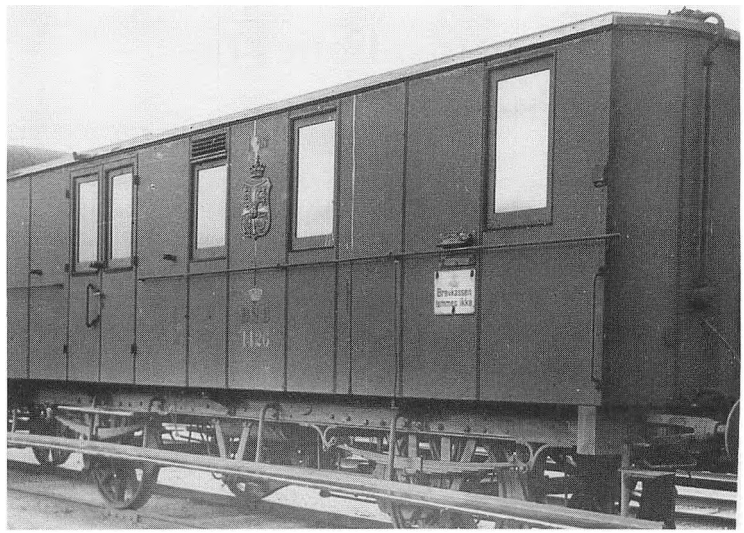
Et Hs-rangerlokomotiv trækker en af de nye, store post- og rejsegodsvogne af Dj-typen, som leveredes fra 1907, og en sovevogn i land fra færgen ved Fredericia ca. 1910. Ligesom Dg-vognene var Dj-vognene delt op i en afdeling til jernbanegods og én til postkontor og postgods. Personvogne overførtes ikke med færgerne, og ved denne lejlighed er der heller ikke sendt noget tog fra Fredericia station ned til færgelejet for at hente passagererne, der derfor til fods er på vej op til Fredericia banegård. Posten blev altså prioriteret højere end personer, når det gjaldt jernbanefærger.

Mellem 1907 og 1914 blev postvognparken udvidet med 20 nye bogie-vogne, men trods postpersonalets protester var der i årene op til Første Verdenskrig stadig mange gamle toakslede postvogne i drift – også i tog, der ellers udelukkende bestod af nyere tunge firakslede personvogne. Protesterne gik fra begyndelsen først og fremmest på postvognenes anvendelse som beskyttelsesvogne mellem lokomotiv og personvognsstamme, men efterhånden generelt på anvendelse af de gamle toakslede postvogne i tog, hvis øvrige vognmateriel var bogie-personvogne og derfor meget stærkere, således at det ved ulykker fortrinsvis ville gå ud over postvognene. Denne kritik blev ikke mindst aktualiseret ved den skæbne, der overgik de toakslede vogne i togstammen ved Bramminge-ulykken i 1913.[84]

Efter århundredskiftet var jernbanebefordring blevet helt dominerende for Posten. Det er naturligvis svært at sammenligne de forskellige former for postbefordring, fordi deres kapacitet var så forskellig, men hvis man mekanisk sammenligner de med de forskellige transportformer tilbagelagte afstande, når man frem til, at dampskibsbefordring fra 1860'erne og til Første Verdenskrig altid udgjorde mellem 8 og 10 % af de tilbagelagte afstande.

Postbefordring med personposter og dagvogne havde i 1860'ernes begyndelse udgjort 80% af de tilbagelagte afstande. I midten af 1890'erne var tallet faldet til 22%, og efter de mange privatbaneanlæg faldt det yderligere, så det i finansåret 1916/17 var nede på 6%. Jernbanebefordring, der i begyndelsen af 1860'erne kun havde udgjort 6%, men i årtiets slutning 33%, var i midten af 1890'erne kommet op på knap 70% og i 1916/17 på 84%.[85]

Der omlæsses på Københavns anden hovedbanegård omkring århundredskiftet.



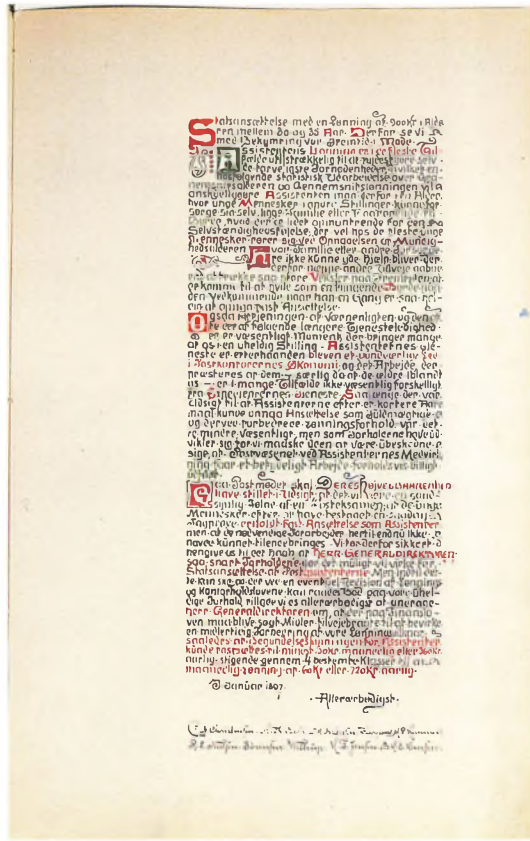
Selv om der efter århundredskiftet efterhånden kom nye og større jernbanepostvogne, var en meget stor del af bestanden dog stadig af ældre dato som her Db 1426 fra 1876, der først blev udrangeret i 1930'rne. Denne vogn – eller snarere vogntype – gik blandt postpersonalet under øgenavnet »Løgstør fattighus«.

Højvelbaarne
Herr Generalpostdirektør
Svendsen;

Assistenterne ved Provinsposthuse ne tillade sig herigennem allerærbødigst at henvende sig til
Deres Højvelbaarenhed
med den Bøn om, at den maatte blive dem given nogen Forbedring vorekaar.

Hvad vi dels efterfølgende fremføre som Grunde for dets vort Ønskegende, til dels væsentlige, vore Generalpostdirektøren bekendt, da vi imidlertid fri Referater af Underdaner paa det første almindelige danske Postmøde paany have erhvervet Deres Højvelbaarenheds Interesse for os, hitsætte vi os at haabe, at en henvendelse som denne ikke vil blive Gjenstand optaget, men at den vil give Stødet til en Undersøgelse af de Forhold, hvori en væsentlig Del af vor Stilling befinder sig, for derved at vinde Adgang til at fremføre en Række nye, efter Motiver ne til Lønnings- og Kontorforholdene af 1889. Var det Forudsætningen, at de unge Mennesker, der gjorde Tjeneste ved Posthusene som Assistenter, i en Alder af 25 Aar ville kunne opnaa Ansættelse som Expedienter

Siden da ere Forholdene imidlertid betydelig forandrede. Nu er Tjeneste ikke som Elev og Assistent som Regel 9 a 10 Aar og efter en Sandsynlighedsberegning vil et ung Menneske, der nu indtræder i Postvæsenets Tjeneste, i gunstigste Tilfælde først blive Expedient efter 15 a 20 Aars Forløb, eller med andre Ord: de, der nu indtræde gennemsnitlig i deres 30te eller 35te Aar.



Stadsansættelse med en Løning af 900 Kr. i Riget fremtil mellem 20 og 35 Aar. Den Fare, vi se vi med Bekymring vor Fremtid møde.

Assistenterne i de største Byer ere ikke ulykkelige. De have igennem Tjenesten lært at tilfredsstille de Fordringer, der stilles til dem, og de have ikke Grund til at klage over deres Stilling. Men de ere ikke Kunstnere, der ere ude af Stand til at skabe sig en Tilværelse, der passer for dem, selv om de ikke have Lyst til det. Det er ikke Tilfældet med Assistenterne ved Provinsposthusene. De ere ikke i Stand til at skabe sig en Tilværelse, der passer for dem, selv om de have Lyst til det. Det er ikke Tilfældet med Assistenterne ved Provinsposthusene.

Kjøbenhavn, den 20de Januar 1897.

Allerærbødigst.

Faglige organisationer og forhandlingsret

Frem til 1890'erne var de organisationer, der opstod blandt personalet på post- og telegrafområdet, af selskabelig eller filantropisk art. Der oprettedes hovedsageligt fra 1870'erne og frem sygekasser, begravelseskasser, enkekasser, lånekasser, byggeforeninger, alderdomshjem etc. etc. Bortset fra »Foreningen for Post- og Telegrafvæsenets embeds- og bestillingsmænd af 22. februar 1872«, som var en låne- og understøttelseskasse, var der naturligt nok ingen af disse eller de senere egentlige faglige organisationer, der omfattede både post- og telegraffolk. Hertil kom, at der altid organiseredes på to niveauer. Postbude og tilsvarende var aldrig i samme organisation som assistenter og højere lønklasser. Dette var imidlertid kun hovedinddelingerne. I praksis skabtes der langt flere organisationer.

For postbudenes vedkommende dannedes Provinspostbudeforeningen i 1895. Københavns Postbudeforening fremstod i 1898 af en selskabelig forening dannet året før, og år 1900 stiftedes Pakmesterforeningen, der hurtigt kom til at hedde Jernbanepostforeningen. På landet oprettedes i 1902 Landpostbudenes Centralforning. For postbudeforeningerne dannedes i 1908 paraplyorganisationen Postfunktionærernes Fællesorganisation, der fra 1914 tog nav-

net Dansk Postforbund. Fra begyndelsen bestod organisationen kun af postbudene fra København og Provinsen, men hurtigt sluttede Jernbanepostforeningen sig til, og i 1917 kom Landpostbudenes Centralforening med som en afdeling.

For assistentniveau og højere indenfor postvæsenet dannedes i 1899 Danske Postassistenters Forening og den tilsvarende Foreningen Postvæsenets 4. Lønningsklasse. Disse to foreninger blev til Dansk Postforening, i hvilken Postmesterforeningen også indgik.

På telegrafområdet, hvor der jo trods alt var noget færre ansatte, dannedes også færre foreninger. For telegrafassistenterne dannedes i 1898 Dansk Telegrafforening, mens telegrafbudene i 1896 havde dannet Telegrafbudenes Forening ud fra de københavnske telegrafbudes cykelklub. En tilsvarende provinstelegrafbudeforening kom i 1899. Disse to foreninger indgik i 1909 med Telegrafteknikerforeningen i en sammenslutning, der senere kom til at hedde Dansk Telegrafforbund.

Vi skal ikke her følge organisationsarbejdet i detaljer. Der blev i de første år lagt en meget forsigtig linie fra organisationernes side. Formuleringerne i den her gengivne henvendelse fra assistenterne ved provinsposthusene til generaldirektør Svendsen giver et ganske godt eksempel på tonen. Selv om der fra begyndelsen var blevet forhandlet mellem ledelsen og organisationerne, blev det dog først fra 1910 fastslået i et sæt formelle forhandlingsregler, at ledelsen havde pligt til at forhandle med organisationerne. Disse regler, som man nåede frem til under indenrigsminister P. Munchs ledelse, blev for øvrigt fælles for toldvæsen, jernbane, post og telegraf. Ved samme lejlighed blev det fastslået, at der i hver etat kun kunne være to organisationer. Guldsnore og sølvsnore kaldte eftertiden dem. Strukturen med én organisation for bude og lignende og én for assistenter og højere lønklasser indenfor såvel post som telegraf blev hermed lagt fast for perioden frem til sammenslutningen af de to etater i 1927 [86]

Bestyrelsesmøde i Københavns Postbudeforening i 1903, afholdt i foreningens biblioteks læsestue, som lå i Postgården i Købmagergade. Etaten lagde altså lokaler til den begyndende fagforeningsvirksomhed.

Et voksende telegrafvæsen med faldende markedsandel

Telegraftrafikkens og nettets omfang

Selv om udbygningen af statstelefonnettet blev den helt store opgave for Statstelegrafvæsenet efter 1898, bør man ikke glemme, at telegraftrafikkens omfang først kulminerede i 1919/20 og nettets omfang i 1921/22. I 1898/99 var der 12.600 kilometer telegrafledning og 6.200 kilometer statstelefonledning. Telegramtrafikken dette år var på knap 2 millioner telegrammer. Heraf var 569.000 indenrigske, 803.000 mellemrigske, dvs. telegrammer mellem Danmark og udlandet, og 582.000 gennemrigske, altså telegrammer, som passerede Danmark fra et fremmed land til et andet – her er anvendt de i samtiden benyttede betegnelser. I vore dage vil man uden videre »oversætte« mellemrigs til udenrigs og gennemrigs til transit.

For de indenrigske telegrammer var der sket et fald på knap 15%, siden antallet kulminerede i 1892/93, hvilket må tilskrives telefonens fremkomst.

I virkeligheden havde tabet dog været betydeligt større. På området mellemrigske telegrammer, hvor telefonen ved 1898 endnu ikke betød nogen synderlig konkurrence, var der sket en vækst i antallet mellem 1884/85 og 1898/88 på 94%. Hvis vi opfatter dette som en indikator på den faktiske vækst i kommunikationen, skulle alene antallet af indenrigske telegrammer uden konkurrence fra telefonen i 1898/99 have været oppe på over 1 million. Beregnet på denne måde er tabet af indenrigsk telegraftrafik til telefonen altså ca. 44% allerede omkring 1898/99.[87]

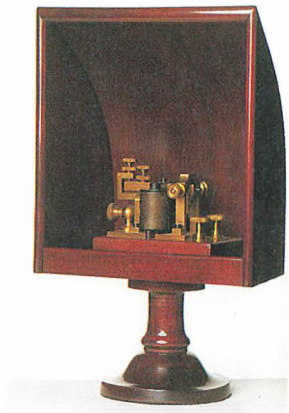
Ikke desto mindre havde telegraftrafikken også et stadig voksende omfang, så der i 1913/14 blev ekspederet 3,8 million telegrammer, hvoraf 990.000 var indenrigske, 1,5 million mellemrigske og 1,3 million gennemrigske. Nu kunne man se telefonens konkurrence også i den mellemrigske kommunikation. Med en så betydelig vækst for alle telegramtyper, var det dog klart, at Statstelegrafen på ingen måde følte sin eksistens truet. Mens man fra begyndelsen af 1880'erne og til slutningen af 1890'erne havde betydelige regnskabsmæssige underskud, fik man omkring år-

Den unge dame er antagelig reservetelegrafist frk. M.F. West, fotograferet på Hovedtelegrafstationen på Købmagergade omkring 1900. Det mærkelige apparat bag i billedet er en såkaldt »sounder«, en netop indført akustisk forstærker, der gengav telegrafens »lyd«, således at man relativt let kunne skrive ned efter gehør. Det kunne man også sætte »fruentimmere« til.

hundredskiftet omtrent balance og fra 1902/03 overskud efter de da gældende regnskabsprincipper. Fra 1904/05 var overskuddet endda af en så betragtelig størrelse, at end ikke den nye lønningslov af 1908 havde kunne vende det til et underskud.

En væsentlig del af indtægterne stammede efterhånden fra telefontrafik. Bruttoindtægten fra indenrigsk telefontrafik oversteg i 1910/11 bruttoindtægten ved indenrigsk telegramtrafik, og som vi senere skal se, havde den forøgede indtjening på telefonområdet sin baggrund i massive investeringer i nye statslige interurbantelefonforbindelser. I Telegrafvæsenets regnskaber indgik forrentning og afskrivning på investeringerne ganske vist ikke, men det var ikke noget nyt, og man kan derfor slå fast, at mens Telegrafvæsenets regnskaber mellem 1876/77 og 1901/02 havde vist underskud, udviste de herefter og frem til slutningen af Første Verdenskrig – opstillet efter samme principper – overskud.

Med den voksende telegramtrafik på alle områder, er der heller ikke noget mærkeligt i, at telegrafnettet trods alt udbyggedes med netto 795 km telegrafledning fra 1898/99 til 1913/14.[88]



Sounder, se også side 312.

Islandskablet

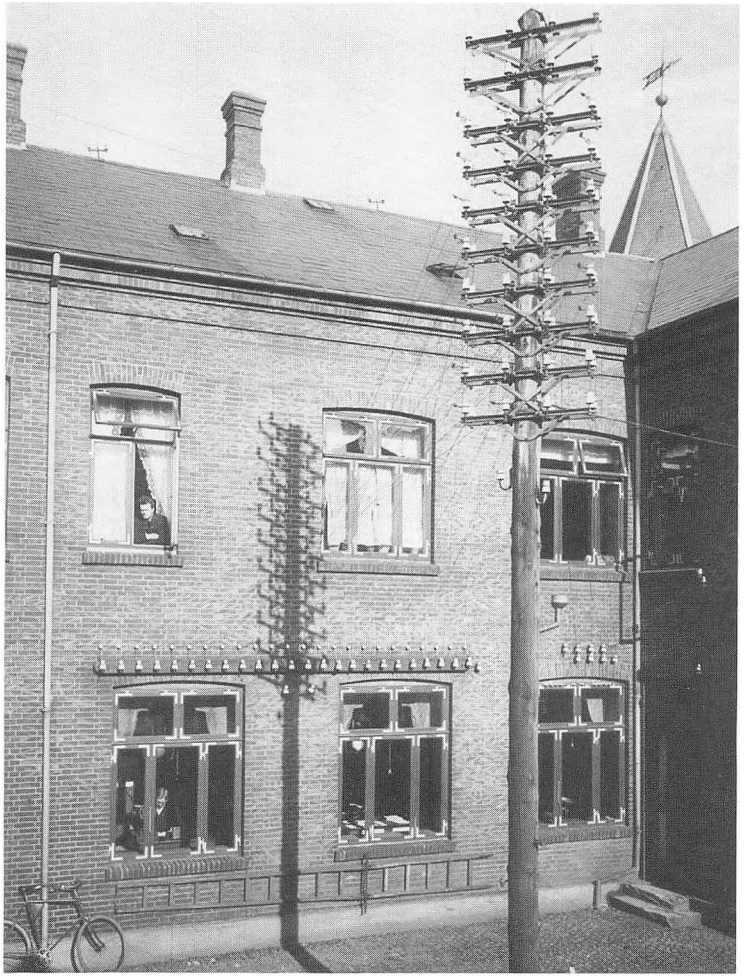
Allerede ved stiftelsen af Store Nordiske Telegrafselskab havde det været ét af Tietgens argumenter overfor regeringen for skabelse af denne slagkraftige konstruktion, at Selskabet ville være i stand til at løfte opgaven med at realisere Shaffners gamle plan om et telegrafkabel over Færøerne, Island og Grønland til Nordamerika. Store Nordiske fik da også i april 1869 koncession på en sådan telegrafforbindelse. I praksis valgte Tietgen dog at lade selskabets ekspansion gå den anden vej rundt om jorden. Selv om han ikke ønskede eller kunne finansiere et kabel ad den nordatlantiske rute, sørgede han dog i hvert fald for at sikre sig, at andre heller ikke fik mulighed for det. I 1872 fik han således fornyet sit koncessionstilsagn, og da der i 1879 dukkede et selskab ved navn »The New York Land and Ocean Telegraph Company« op og anmodede om at få koncession på en sådan kabelforbindelse, mente Tietgen pludselig igen, at det ville være muligt at finansiere forbindelsen, i hvert frem til Island, men måske også videre til Nordamerika. Han fik så selvfølgelig igen tilsagn om første bud på koncessionen.[89]

I 1880'erne holdt Store Nordiske sig lidt tilbage på området. Der indkom koncessionsansøgninger på nordatlantforbindelsen fra engelske kredse og fra en islænding ved navn Tho(rstein) G. Paterson og bosiddende i Edinburgh. I hvert fald sidstnævntes

Vistnok telegrafstationen på Toldboden omkring 1900, hvor assistent R.A.C. Lichscheidt håndterer både cigar og nøgle.

økonomiske baggrund var dog ikke imponerende. Mest interessant var derfor nok, at Marineminister Ravn begyndte at blande sig i sagen på Meteorologisk Instituts vegne. Instituttet og han mente, at der i Europa ville være stor interesse for at kunne modtage metereologiske telegrammer fra Nordatlanten, og at denne interesse ville kunne udmøntes i konkret subvention af en telegrafisk forbindelse til Island. Selv om Tietgen anslog det nødvendige tilskud til 360.000 årlig i 10 år, fik det ikke Marineministeriet til umiddelbart at opgive planen om at få en Islandsforbindelse finansieret på denne måde. Ravn mente endda på baggrund af et ministermøde i 1882, at man burde meddele de interesserede lande, at Danmark alene var villig til at støtte projektet med 3.000 britiske pund årligt i 20 år, idet der dog måtte tages forbehold for Rigsdagens samtykke. Interessen fra andre europæiske lande var dog ikke så stor, at den udmøntede sig i konkrete bidrag.

I begyndelsen af 1890'erne synes sagen at være gået helt i dvale, men på finansloven for 1898/99 blev der for første gang optaget et beløb, som ville kunne anvendes til subvention for Store Nordiske Telegrafselskab til en telegrafisk forbindelse til Island. Dette fik et canadisk selskab til at byde sig til, men det var nu i praksis Store Nordiske, man forhandlede med. Kablet skulle gå fra Shetlandsøerne over Færøerne til Island. Telegrafdirektør



Struer telegrafstation 1907. De mange isolatorer lader ikke beskueren i tvivl om, hvad det her drejer sig om.

Meyer forsøgte ganske vist i slutningen af 1901 at intervenere for at forbindelsen fra Færøerne skulle gå direkte til den jyske vestkyst, selv om dette ville være ca. 900.000 kr. dyrere. Han mente nemlig at vide, at Store Nordiske Telegrafselskab underhånden forhandlede med nordmændene om, mod en passende norsk subvention, i stedet at føre kablet fra Færøerne til et sted i nærheden af Bergen. Nordmændene skulle ønske den bedst mulige telegrafiske forbindelse med Island for at drage så meget af islandshandelen over på Norge som muligt, samt i almindelighed have »politiske ønsker angående Island«.[9°]

Kablet kom dog til at gå over Shetlandsøerne, men enighed med Store Nordiske Telegrafselskab blev først opnået i 1905. Som led i aftalen skulle den islandske landskasse årligt i tyve år betale en subvention til selskabet på 35.000 kr. og den danske stat

Øverst Struer telegrafstation 1910, telefonistinde ved vekslerbordet, nederst et billede sammesteds, hvor man ser morsepladserne. Gardinet er trukket for af hensyn til fotografen.

54.000 kr. Hvad der nok ikke var mindre væsentligt for Store Nordiske Telegrafselskab, var, at samtlige selskabets koncessioner på kabler mellem Danmark, Norge, Sverige, England og Rusland forlængedes ved samme lejlighed fra 1. januar 1911 til 1. januar 1925. Det forudsattes dog, at den danske stat ville få en rimelig kompensation for det tab, den led ved ikke selv – eller i forbindelse med den engelske stat – at overtage Englandsforbindelserne.[91]

Det er på baggrund heraf, man må se den »joint purse«- overenskomst, der i september 1905 blev indgået mellem Telegrafvæsenet i Danmark, Det svenske Telegrafvæsen og Store Nordiske Telegrafselskab. Ifølge denne aftale skulle alle indtægter af Store Nordiskes transittrafik mellem England og Frankrig på den ene side og Rusland på den anden side for fremtiden deles i forholdet 20,95% til Danmark, 12,5% til Sverige og 66,55% til selskabet at regne fra den 1. januar 1905. Alligevel kunne forholdet mellem Statstelegrafen og Store Nordiske til tider være ret spændt i de følgende år, således f.eks. i forbindelse med dubleringen af Ruslandskablet i 1907.[92]

For strækningen til Island var Shaffners gamle projekt imidlertid nu gennemført, idet forbindelsen til Færøerne åbnedes 1. august 1906 og videre til Island 27. august.[93] Den sidste del af forbindelsen over Grønland til Nordamerika skulle først komme ved årsskiftet 1962/63.[94]

Krarup-kabel fra 1908, anvendt mellem Havnsø og Nekselø.

Statstelefonens vækst

I 1898/99 var der via Statstelefonen ført 130.180 mellembys samtaler, 21.455 lokalsamtaler og 20.845 udlandssamtaler (mellemrigs), hvilket i alt havde givet en bruttoindtægt på 147.594 kr. eller 12,7% af Statstelegrafens samlede bruttoindtægter ved telegram- og telefonvirksomhed. I 1913/14 befordrede Statstelegrafen 1.037.561 mellembys, 1.239.929 lokale, 282.003 mellemrigs og 9.360 gennemrigs samtaler, hvilket gav en bruttoindtægt på 1,17 mill kr. svarende til 38% af de samlede bruttoindtægter ved telegram- og telefonvirksomhed.[95]

I den samme periode havde de koncessionerede telefonselskabers udvikling dog heller ikke stået i stampe. Regnet i antal samtaler havde de før første verdenskrig ca. 100 gange så mange som Statstelegrafen.[96] De telefonsamtaler, der afvikledes over Statstelegrafens linier, var naturligvis i gennemsnit over meget længere afstande, men de nødvendige investeringer i faste anlæg var også tilsvarende større. Mens Statstelegrafens investeringer i nye faste anlæg i 1880'erne og første halvdel af 1890'erne havde ligget på godt en halv million kr. pr. femår, var investeringerne fra midten af 1890'erne til Første Verdenskrig ca. 2,5 mill kr. pr. femår, ja i femåret 1905/06-1909/10 nåede man næsten op på 4 millioner.[97] Som en følge heraf voksede statstelefonnettet fra 6,2 millioner km i 1898/99 til 28 millioner km i 1913/14.[98]

Telegrafledningerne var normalt af jerntråd, men Statstelegrafens telefonforbindelser blev etableret med broncetråd ophængt

Holstebro telegrafstation 1907 med morsepladser og vekslerbord. Bemærk gardinerne, der er af samme type som i Struer – se side 317.

på specielle telefonisolatorer, der var mindre end telegrafisolatorerne. Liniebygningen blev efter svensk mønster udført med såkaldt »revolverende firsnoning«. Ledningerne krydsede på denne måde hele tiden hinanden, og den overhøring, der ellers ville opstå ved induktion mellem ledningerne, kunne derved mindskes.

Ved passage af Øresund og Storebælt havde man i første omgang anvendt ledninger i eksisterende telegrafkabler. Disse var ikke velegnede til at overføre telefonsamtaler. Der var ofte overhøring mellem ledningerne, men især var dæmpningen for stor, og midler til forstærkning havde man ikke. Ved udlægningen i 1902 af det 5,3 km lange firledede søkabel mellem Helsingør og Helsingborg anvendte man derfor for første gang en teknik udviklet af daværende telegrafingeniør og senere chef for Statstelegrafens tekniske afdeling C.E. Krarup. Her var kobberlederne forsynet med en jerntrådsbevikling, hvilket forøgede selvinduktionen, hvorved dæmpningen reduceredes væsentligt.[99]

Hermed var det såkaldte Krarupkabel skabt, og i de følgende år blev kabeltypen meget anvendt ikke mindst i Danmark. Krarup havde først haft den idé at dække kobberlederen med et tyndt lag af sammenhængende jern, men da han forespurgte P.O. Pedersen, der da arbejdede med videreudvikling af »telegrafonen« (båndoptageren) ved Valdemar Poulsens laboratorium, om dette kunne lade sig gøre, afviste denne og foreslog i stedet en tæt bevikling med jerntråd, som den, der anvendtes ved telegrafonen.[100]

Helsingør-Helsingborgkablet var et guttapercha-kabel, men ved det næste Krarupkabel, et firledet kabel fra Rødby til Fehmarn, der udlagdes i 1903, gik man over til at anvende olieret papirisolering omgivet af en blykappe, hvorved man opnåede endnu ringere dæmpning. De følgende år fulgte Krarupkablerne rask efter hinanden. I 1904 udlagdes et fire-ledet kabel Røsnæs-Samsø-Hou, i 1906 et otte-ledet over Storebælt, i 1907 endnu et fire-ledet Rødby-Fehmarn og i 1909 et ti-ledet mellem Sjælland og Jylland over Samsø. Den anden måde at forøge et kabels selvinduktion, nemlig ved indskydning af spoler (Pupin-kabler), kom ikke i brug ved Statstelegrafen før i 1915, mens de koncessionerede telefonselskaber tidligere tog sådanne i brug.[101]

Kontrol af og konkurrence med de koncessionerede telefonselskaber

Telefonloven af 1897 og de i henhold til denne udstedte koncessioner til private telefonselskaber gav Staten en række muligheder for at regulere de private telefonselskabers virksomhed. En del af tilsynet blev fra 1899 udøvet af »Statstilsynet med de koncessionerede telefonselskaber«. Tilsynet skulle påse:

- at stationer, apparater og ledninger er i god og vel vedligeholdt stand,
- at koncessioners og ministerens bestemmelser om driften og taksterne overholdes,
- at intet nyt anlæg må udføres, før ministeriets godkendelse foreligger,
- at de anlæg, udvidelser og forbedringer, som ministeriet påbyder, udføres i overensstemmelse med pålægget, og
- at ethvert nyt anlæg udføres på forsvarlig måde.

Tilsynet blev ledet af Telegrafdirektøren og var ikke en selvstændig institution, men en integreret del af Telegrafdirektoratets aktiviteter. Det var da også de lokale telegraftjenestemænd, der varetog det løbende tilsyn med telefonselskaberne.[102]

Staten havde ved udfærdigelsen af koncessionerne forbeholdt sig ret til at besørge telefontrafik inden for selskabernes koncessionsområder, hvilket kunne give anledning til konkurrencesituationer. Bortset fra de områder, hvor Staten stod for selve lokalnettene, afstod Staten imidlertid helt fra lokaltrafik, ligesom der hverken på Sjælland lokalt eller på Fyn lokalt blev etableret mel-

lembys forbindelser, kun mellem byer på hver sin side af bæltet. I Jylland derimod konkurrerede Staten og selskaberne på at tilbyde mellembys forbindelser. Resultatet var, at mens indtægten af telefonselskabernes mellembys trafik fra 1901 til 1910 steg fra 206.000 kr. til 874.000 kr., steg Statstelefonens samtaleindtægter kun fra 264.000 kr. til 699.000 kr.

Væsentligere var det dog, at Staten ingen del havde i lokaltrafikken i større byområder, hvilket ansås for den mest lukrative forretning.[103]

Forholdet til Krigsministeriet

De formelle samarbejdsregler mellem Statstelegrafen og de militære værn blev i 1909 revideret og udsendt i form af et fortroligt cirkulære. Reglerne om militær censur under krigsforhold var uændrede. Krigsmagtens rådighed over Statstelegrafens personel og materiel omfattede nu også radiotelegrafstationerne.[104]

Der var også praktisk samarbejde mellem Statstelegrafen og forsvaret på det efterretningsmæssige område. I 1906 aftaltes det, hvordan der skulle forholdes med hensyn til efterretningsmeddelelser fra ind- og udland til 2. Generalkommando i Århus under krigsforhold eller krigstruende forhold. Det blev bestemt, at 2. Generalkommando, hvis den forlod Århus, skulle holde telegrafstation Thisted underrettet om sit opholdssted. Alle Telegrammer til 2. Generalkommando skulle derfor under sådanne forhold

På Hovedtelegrafstationen i Købmagergade ca. 1915. Det drejer sig her om den såkaldte Kystcentral i Telegrafafdeling Morse 2, hvor efterretningstjenesten hentede deres oplysninger. På dette lidt opstillede fotografi diskuterer medhjælper Frk. Caja Galschiøtt og medhjælper Axel G. Henriksen et telegram, hvori der er omtalt tyske krigsskibe, som søges identificeret ved hjælp af »Triebenbuch der Kriegsflotten«.

sendes til Thisted, der skulle sørge for viderebefordringen. Samtidig aftaltes fingerede adresser i Thisted til brug for danske agenter i udlandet.[105]

På kontraspionageområdet hjalp Statstelegrafen også de militære myndigheder. Således fik Krigsministeriet systematisk tilsendt kopier af telegrammer fra den engelske vicekonsul R. Erskine i Fredericia, både telegrammer, der direkte var adresseret til Admiralitetet i London, og telegrammer til den mindre gennemskuelige adresse »Poverty London«.[106] Tilsvarende fik Krigsministeriet også kopier af telegrammer hjem til Kiel fra en tysk familie på tur med en lystbåd i Limfjorden.[107]

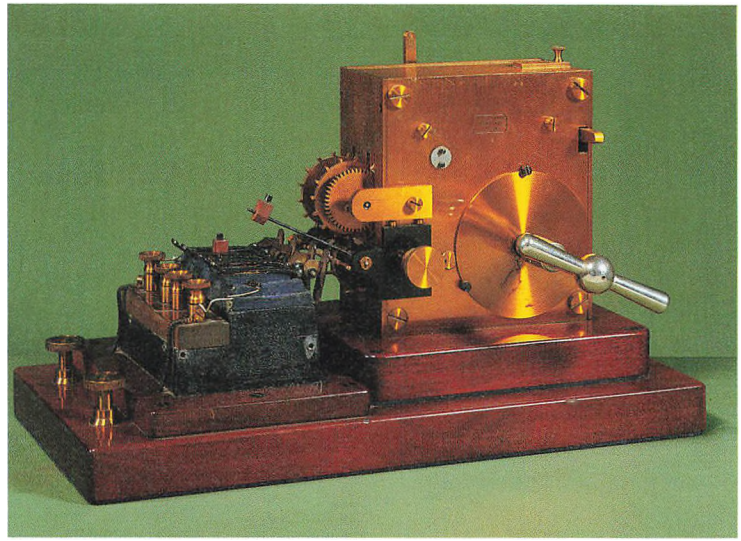
Statstelegrafen modtog også direkte bestillinger på enkelttelegrammer, som da Generalstabens taktiske afdeling i 1910 ønskede en kopi af en den 21. marts ankommet cifferdepeche fra London til den engelske gesandt i København »til nærmere undersøgelse«.[108]

Mindre gennemskuelig er derimod en fortrolig meddelelse i 1909 fra Telegrafvæsenet til telegrafstation Fredericia om at drage omsorg for, at eventuelle forespørgsler fra Newcastle om »Hvorvidt stationen har forbindelse med Kbh.«, for fremtiden straks blev besvaret uanset forespørgslens tilsyneladende unødvendighed eller urimelighed. Umiddelbart virker dette ret »civilt«. Notatet herom er imidlertid henlagt sammen med Telegrafdirektoratets øvrige materiale om samarbejde med Generalstaben.[109]

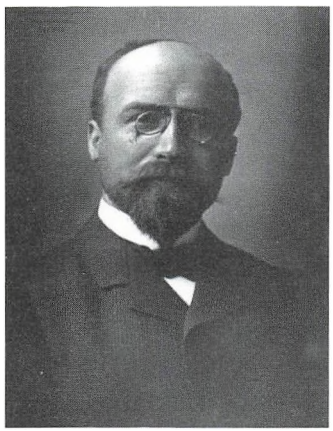
Radio

I 1888 havde den tyske fysiker Heinrich Hertz demonstreret eksistensen af elektromagnetiske bølger, der lod sig frembringe ved hjælp af en elektrisk gnist, og som kunne påvises i nogle meters afstand. Det blev begyndelsen til den trådløse telegrafi, som der blev eksperimenteret med mange steder i Europa i 1890'erne. F.eks. forsøgte man nogle steder at få den til at udbrede sig under vand. I Danmark foretog underbådsmand i Marinen, Johs. P. Sørensen, sådanne forsøg i 1891, og i 1896 fik han økonomisk støtte fra Indenrigsministeriet til et forsøgsanlæg i Thyborøn. Her etableredes en ledning ud fra kysten under vandet og i en bue omkring ankerpladsen for redningsskibet *Vestkysten*, og det lykkedes faktisk at kommunikere med skibet. Selv om Marineministeriet godt kunne have vist interesse for forsøgene, hvad Ministeriet absolut ikke gjorde, er det dog yderst tvivlsomt, om netop Sørensens forsøg ville have ført til et gennembrud.[110]

Denne kohærerholder med bankeapparat blev anvendt ved Statstelegrafens forsøg med trådløs telegrafi i årene 1898-99. Kohæreren består af et lufttomt glasrør med to elektroder, hvorimellem er anbragt finkornede metalspåner. Når kornene ligger løst, er den elektriske modstand i røret stor, men når de bliver påvirkede af elektriske svingninger, falder modstanden kraftigt, og kohæreren er altså blevet ledende, hvilket den bliver ved med at være til kornene rystes fra hinanden. I det aktuelle tilfælde anvendtes to kohærere parallelt og et bankeapparat med to hamre, der skiftevis slog 200-500 slag i minuttet på hver sin kohærer. Inden man kunne begynde den trådløse modtagning, skulle apparatets fjedermotor derfor trækkes op.



C.E. Krarup (1872-1909), cand.polyt. 1896, fra 1898 ansat i Telegrafvæsenet, i 1902 telegrafingeniør, fire år senere chef for den tekniske afdeling. Han blev først og fremmest kendt for det kabel, der kom til at bære hans navn, udviklet i samarbejde med P.O. Pedersen og første gang udlagt 1902 mellem Helsingør og Helsingborg. Han nåede inden sin tidlige død tillige at fungere som konsulent ved opbygningen af både det islandske telegrafnet og telefonanlæg på Færøerne.



Dette kom derimod, da italieneren Guglielmo Marconi i 1895 fandt på at anvende store luftantenner, hvorved det blev muligt at overføre morsesignaler over større afstande ved hjælp af en gnistsender og en kohærer. I 1899 telegraferede Marconi således over Kanalen, og i 1901 lykkedes det ham at sende et signal over Atlanten.[111] Statstelegrafvæsenet interesserede sig hurtigt for dette nye kommunikationsmiddel. I november 1898 begyndte den nyansatte ingeniørassistent C.E. Krarup efter ordre fra telegrafdirektør N.C. Meyer at anstille forsøg med gnisttelegrafi. De første fandt sted på artilleriets skydebaner på Amager, og her nåede man ved hjælp af et induktionsapparat udlånt fra Polyteknisk Læreanstalt og andre instrumenter købt i Tyskland op på at kunne sende signaler over nogle hundrede meter.

I marts 1899 blev forsøgene genoptaget ved Halsskov. Nu brugte man fransk udstyr samt hjemmebyggede kohærerdetektorer fremstillet på Store Nordiske Telegrafselskabs værksteder, ligesom ingeniør Gulstad fra dette selskab deltog i nogle af forsøgene. Et kabelselskab som Store Nord havde absolut grund til at holde sig à jour med udviklingen i trådløs telegrafi. Med besvær lykkedes det at sende signaler de 8 km til Sprogø. Det var især kohærerne, der var problemer med. Da man i udlandet nogle steder havde anvendt en legering af nikkel og kobber til metalpulveret i kohæreren, ønskede Krarup også at forsøge dette. Han måtte imidlertid opgive at smelte de to metaller sammen, da der ikke kunne opnås en høj nok temperatur. I stedet brugte han et tysk 5-pfenningstykke, som han vidste indeholdt ca 25 % nikkel

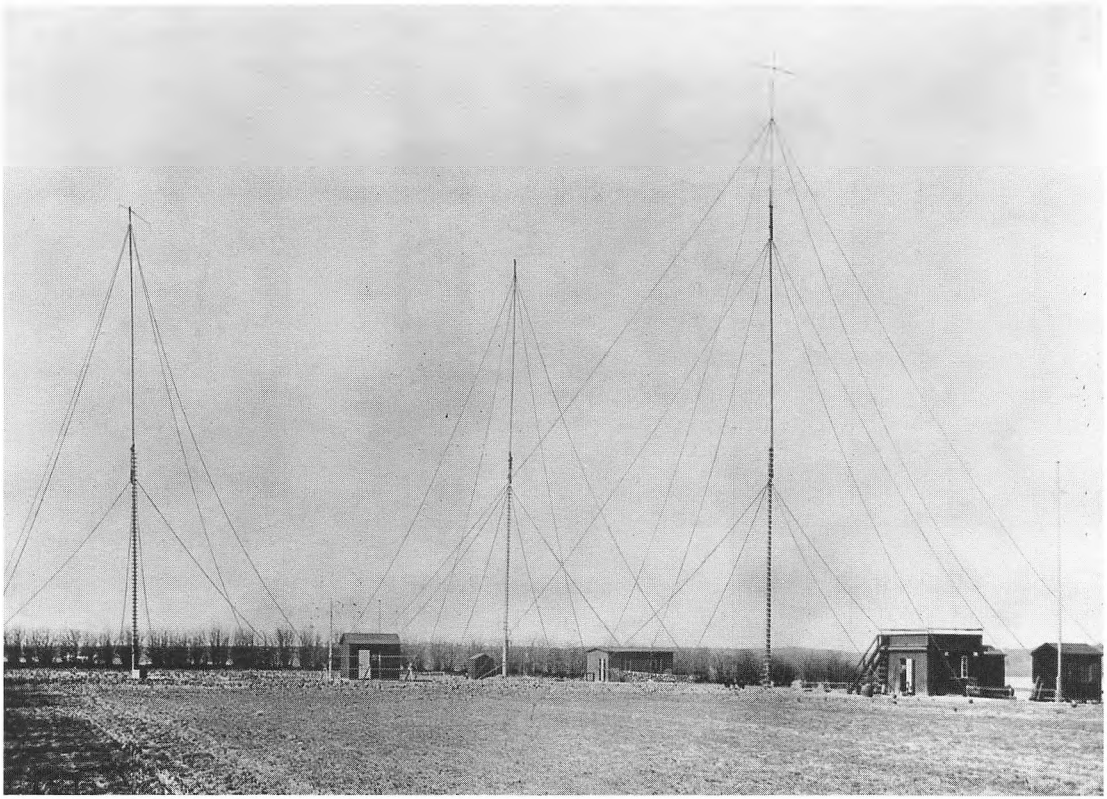
og 75 % kobber. Mønten blev mejslet til små spåner og anvendt i kohæreren, hvilket gav et rimeligt godt resultat.

I Krarups rapport om forsøgene er indhæftet et overslag over, hvad det ville koste med den ved forsøgene anvendte teknologi at etablere en trådløs telegrafforbindelse mellem Christiansø og Gudhjem, men Statstelegrafen synes ikke ved denne lejlighed at have haft 7000 kr., der stod videregående trådløse forsøg på.[112]

Ideen om en forbindelse til Christiansø var for øvrigt ikke ny. Allerede i 1893 havde der været et projekt om en telefonforbindelse til øen. En sådan ville dog efter et overslag koste 39.000. I 1898 tog man sagen op igen. Nu lød overslaget på 50.000 kr. Der var derfor god grund til at arbejde videre med ideen om en trådløs forbindelse, og der indhentedes i juni 1899 tilbud fra Marconiselskabet. Beløbet var knap 100 britiske pund pr. station, men tilbudet omfattede kun selve udstyret og således hverken montering eller sendemaster. Desuden krævede selskabet 100 britiske pund i årlig royalty af udstyret. I 1902 indhentede man tilbud fra AEG, og endnu i 1905 verserede sagen. Man forestillede sig på dette tidspunkt, at den bornholmske radiostation skulle knyttes til signalstationen ved Hammershus, og dermed også anvendes som almindelig skibsradiostation. De skønnede omkostninger var nu oppe på 33.000 kr. Marconiselskabet ville have 400 pund for at etablere de to stationer, og nu fuldt udstyrede. En kabeltelefonforbindelse skønnedes at ville koste 52.000 kr. Ikke desto mindre anbefalede Telegrafvæsenets tekniske afdeling kabelløsningen, som man fandt teknisk sikrere og forudså ville kræve færre vedligeholdelsesudgifter. Ingen af projekterne blev dog gennemført.[113]

Derimod indkøbte Marinen i 1902 udstyr i Tyskland og kohærer fra Store Nordiske Telegrafselskab. I første omgang nåede man ikke op på telegraferingsafstande over et par mil, men med de apparater, der senere installeredes i skibene *Helgoland* og *Herluf Trolle* kunne man under eskadreøvelserne i 1902 kommunikere på afstande af 30-40 km.[114]

Inden man nåede hertil, havde en tredje dansk statsmyndighed taget radiotelegrafien i praktisk anvendelse. Fyrvæsenet, der også hørte under Marineministeriet, havde længe gerne villet have telegraf- eller telefonforbindelse til de to fyrskibe *Horns Rev* og *Vyl* ud for Blåvandshuk Fyr, men afstået herfra på grund af omkostningerne til udlægning og vedligeholdelse af kablerne. Nu anskaffedes i 1901 tysk radiotelegrafiudstyr til montering først ved Fyret og på *Vyl* i 28 kilometers afstand og i 1902 på *Horns Rev*, så fyrskibene kunne kommunikere med fyret og omvendt. Selv om udstyret kom fra Tyskland, var inspirationen til at skabe radiotelegrafiforbindelse til fyrskibene tydeligt hentet i England.[115]

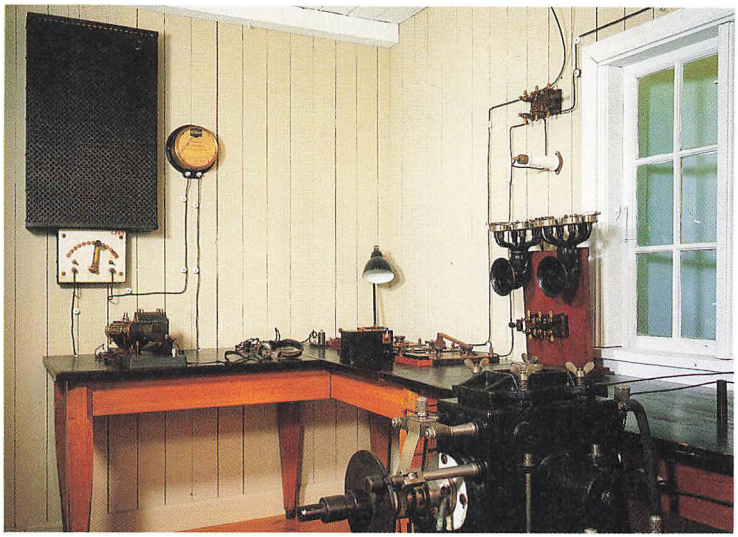


Valdemar Poulsens forsøgsstation antagelig fotograferet i 1905. Den kom til at gå under betegnelsen Lyngby Radio, men lå egentlig i Bagsværd.

Der blev desuden i 1904-05 af Statsbanerne oprettet en radiotelegrafforbindelse mellem Gedser og Gedser rev Fyrskib af hensyn til Gedser-Warnemünde-ruten. Efter henstilling fra Marinen, der i påkommende tilfælde ønskede at bruge stationen i Gedser til andet formål, blev masterne her gjort 30 meter høje i stedet for 15 meter, så stationen i virkeligheden kunne række ca. 100 km.[116]

Statstelegrafvæsenet søgte stadig at holde sig orienteret om udviklingen. I 1903 blev C.E. Krarup sendt på studierejse til Lofoten, hvor man var ved at indrette en trådløs forbindelse.[117] Det blev dog ikke Statstelegrafen, der kom til at oprette den første almindelige danske radiostation, men Marinen, der i 1905 fik en station på Orlogsværftet (Holmen) for at kunne korrespondere med flådens skibe. Stationen på Orlogsværftet havde ligesom alle andre radiostationer på dette tidspunkt en gnistsender, men året før havde ingeniør Valdemar Poulsen oprettet en forsøgsstation i Lyngby, hvor en ny type radiosender, som han havde patenteret i 1903, skulle afprøves.[118]

Fra gnistsendere blev der for hver gnist udsendt en bølge med hurtigt aftagende amplitude, en såkaldt dæmpet svingning. Det,



Interieur fra Lyngby Radio, som det den dag i dag er bevaret på Post- og Telegrafmuseet.

Valdemar Poulsen havde konstrueret, var en lysbuesender, hvorfra der udsendtes en konstant udæmpet svingning. Forsøgene på Valdemar Poulsens station i Lyngby i årene 1904-05 viste, at systemet var anvendeligt. Man startede med at telegrafere til modtagere i en afstand af 3 km i Virum. Derefter flyttede man modtagestationen til Tåstrup (16 km.), til Lynæs (45 km.) og til Esbjerg (270 km.). Væsentligere var det, at det allerede i 1906 skulle vise sig, at Poulsen-senderens udæmpede svingning kunne anvendes som bærebølge for overførsel af lyd og tale, hvad gnistsendere ikke kunne. Poulsen-senderen var derfor et klart teknologisk fremskridt. Ikke desto mindre fik den meget svært ved at slå igennem, da sendere og modtagere fra Poulsens system ikke kunne kommunikere med gnistsenderudstyr, og gnistsendere var allerede blevet standard. Også de skibe, der i de følgende år blev udstyret med radiotelegrafiudstyr, fik det i form af gnistsendere.[119]

Når det i konventionen fra den radiokonference, der efter indbydelse fra den tyske regering i 1906 afholdtes i Berlin, blev slået fast, at alle kystradiostationer og skibsradiostationer var forpligtet til at kommunikere, uden hensyn til hvilket radiosystem der anvendtes, var det således ikke Poulsensendere, der tænktes på. Det var derimod en afvisning af Marconi-gruppens forsøg på at skabe sig et monopol ved at nægte at lade stationer udstyret med deres apparater kommunikere f.eks. med stationer udstyret med apparater fra Telefunken.[120]

På grundlag af konventionen fik Danmark i 1907 sin første radiolov. Loven fastslog Statens eneret til anlæg og drift af radio-

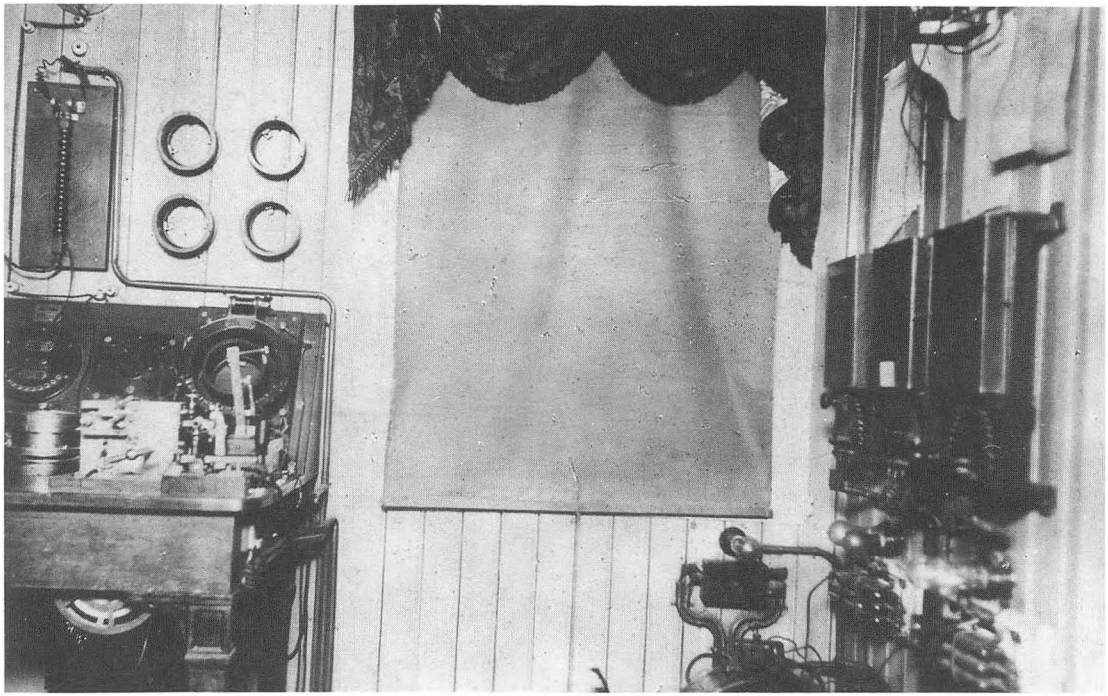
Valdemar Poulsen (1869-1942) og P.O. Pedersen (1874-1941), opfinderen til venstre og teknikeren til højre malet af Knud Larsen i 1915.

stationer på det danske land- og søterritorium. Private danske skibe kunne med tilladelse fra Ministeriet for Offentlige Arbejder indrette og drive radiostationer.[121] Hvis loven skulle have nogen mening, måtte der dog etableres mindst én dansk offentlig kystradiostation. Umiddelbart efter lovens vedtagelse blev der derfor nedsat en radiokommission, hvor Statstelegrafvæsenet var repræsenteret af generaldirektør Nordlien og telegrafdirektør Meyer.

Marinen ville gerne have de fremtidige kystradiostationer under henvisning til, at man sad inde med sagkundskaben. I første omgang ville man udvide stationen på Orlogsværftet og åbne den for almindelig korrespondance, samt hurtigst muligt åbne en station i Jylland. Fra Telegrafvæsenets side var der to ikke særligt forenelige hensyn at tage. For det første ønskede man naturligvis at overtage det nye medium. For det andet var man ikke til sinds at ofre flere penge på opgaven end højst nødvendigt. Under henvisning til, at der faktisk kun var fire danske skibe med radio, nemlig fire af DFDS' Amerikadampere, ville man i hvert fald udskyde oprettelsen af en jysk station.

Alligevel endte kommissionen med at anbefale oprettelse af en kraftig kyststation i det nordlige Jylland anlagt og bemandet af Telegrafvæsenet og udbygning af stationen på Orlogsværftet bemandet med marinens telegrafister, men med forbindelse til Hovedtelegrafstationen og således at udgifterne deltes mellem Marinen og Telegrafvæsenet.[122]

Resultatet blev dog i første omgang kun, at radiostationen på Orlogsværftet fik den nødvendige udvidelse og åbnedes for offent-



Blåvand Radio. Stationsrummet, som det så ud ved overtagelsen fra Fyrvæsenet i 1914.

lig trafik den 1. april 1909, hvilket i første omgang hovedsageligt ville sige kommunikation med de DFDS-skibe, som den allerede uofficielt betjente. Stationen kaldtes herefter Kjøbenhavns Radio.[123] Blåvandshuk Fyr og de to fyrskibe her fik også nyt udstyr, ligesom Grådyb fyrskib ved Esbjerg fik radiotelegrafiudstyr. Bortset fra den interne kommunikation var disse stationer dog kun åbne for modtagelse af nødsignaler.[124] Den foreslåede offentlige station i Nordjylland blev ikke oprettet, og det er nok meget symptomatisk, at da man i 1909-10 byggede en ny grundmuret toetagers signalstation i Skagen til afløsning af den gamle signalhytte af træ, blev denne naturligvis forsynet med et godt udsigtsværelse og et godt telegrafværelse, men der blev end ikke afsat plads til senere installation af radio.[125]

Fra 1910 udøvedes imidlertid fra tysk side gennem Udenrigsministeriet et massivt pres for at få åbnet fyrvæsenets station i Blåvand for almindelig radiotelegrafkorrespondance. Begrundelsen var, at de tyske dampsildetrawlere i Nordsøen var eller ville blive forsynet med radiotelegrafiudstyr og derfor havde brug for stationen til almindelig korrespondance. Fra Telegrafvæsenets side var man ikke særligt villig til at føje tyskerne. Landbrugsministeriet, som var det ministerium, der tog sig af fiskeriforhold, kunne da også meddele, at ingen danske fiskeskibe var forsynet

med radio.[126] Under indtryk af Titanic-katastrofen i april 1912 kom der imidlertid gang i udviklingen af skibsradiostationer. Således blev det fra august 1912 et krav i dansk lovgivning, at udvandrerskibe skulle forsynes med en radiotelegraf med en rækkevidde på ikke under 100 sømil.[127] Projektet angående en jysk skibsradiostation blev også genoptaget. Thisted blev således foreslået. Man valgte dog af økonomiske grunde at udbygge stationen i Blåvand, og fra den 1. februar 1914 kunne denne station åbnes for offentlig radiotelegrafkorrespondance. Det blev nu Telegrafvæsenet, der officielt overtog stationen og bemandede den med én telegrafist, mens fyrets almindelige personale fortsat deltog i arbejdet. Fyrmesteren blev også stationens chef, selv om han i denne egenskab sorterede under Telegrafvæsenet. Alligevel var der tale om en konstruktion, som nok kunne give problemer.[128]

Ved åbningen af stationen i Blåvand blev man endelig fri for tyskernes gentagne diplomatiske forestillinger. Åbningen kom dog kun til at vare ca. et halvt år i første omgang. Kort efter krigsudbruddet, den 9. oktober 1914, henstillede marinemister P. Munch nemlig til Ministeriet for Offentlige Arbejder, at radiostation København lukkedes for offentlig korrespondance, da der over denne station var sendt telegrammer i klart sprog fra danske skibe om fremmede krigsskibes bevægelser i Kattegat. Som en naturlig følge heraf lukkedes Blåvand radio også for alt andet end nødopkald.[129] Beslutningen var en naturlig følge af bestemmelserne i de danske neutralitetsregler af 1913, hvorefter de krigsførende magter havde forbud mod trådløs telegrafering fra dansk søterritorium.[130]

Som så mange andre af sin art skylder Post- og Telegrafmuseet i høj grad en enkelt person sin tilblivelse. Overpostmester J.W. Mørch var parat til at overlade etaten sin store private samling, og han fik i 1905 opbakning af generaldirektøren; den første bestyrelse blev nedsat i 1907, og dermed var formalia i orden. Billedet viser et interieur fra museet fra tiden inden 1913, da det var placeret i et par loftsværelser i Købmagergade. Siden rykkede man med over i den nye centralpostbygning i Tietgensgade.

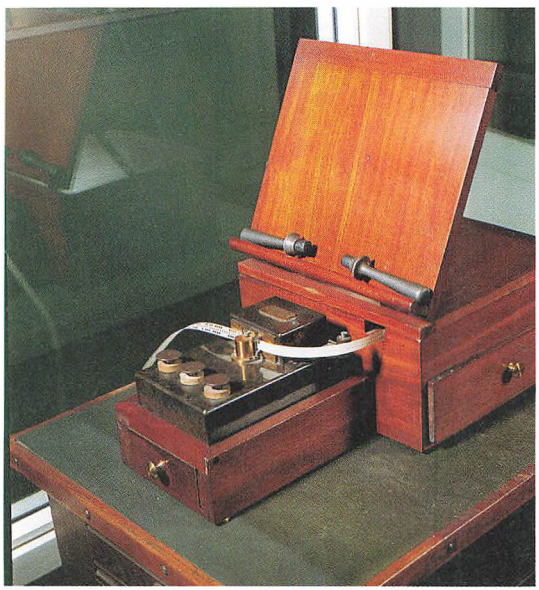
Fra telegrafnøgle til klaviaturperforator

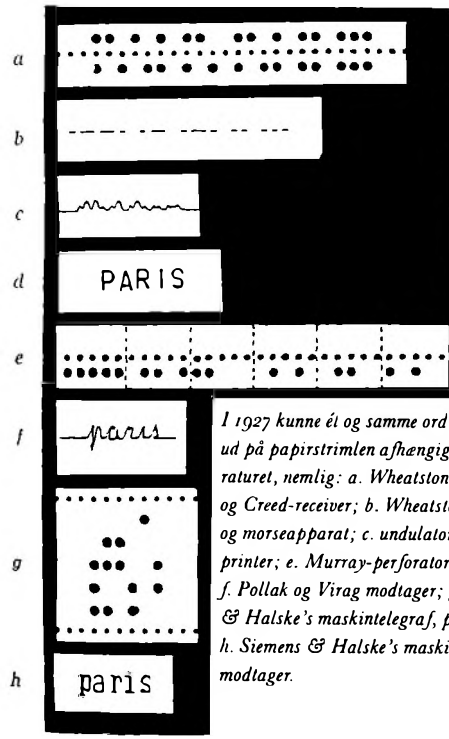
Af tekniske grunde indeholdt de tidlige søkabler kun én leder. Det var derfor af økonomiske grunde vigtigt at nå op på en så høj transmissionshastighed som muligt gennem denne leder. Når man brugte en konventionel morsenøgle og morsemodtager, havde man imidlertid det problem, at korte strøminpulser »prikker« på grund af kablets »kapacitet« dvs. dets egenskab som kondensator, forsvandt. Prikkerne måtte derfor gøres lange, hvilket igen medførte, at telegraferingshastigheden blev lav. Dette problem blev løst ved konstruktionen af den polariserede morsemodtager. I dette system fremkom signalerne ikke ved vekslen mellem strøm og ikke-strøm, men ved veksling mellem strømmens retning. Sådanne signaler blev ikke på samme måde utydelige gennem lange kabler, og derfor kunne sendehastigheden sættes op. Herefter lå begrænsningen i den menneskelige evne til at betjene en morsenøgle.

I 1858 patenterede Wheatstone imidlertid et system, hvor man først fremstillede en hulstrimmel, og derefter satte den på en transmitter. Flere telegrafister kunne derfor samtidig »punche« strimler til samme transmitter. »Punchningen« foregik ved hjælp af en perforator med tre taster, som man sad og slog på med to stokke. De tre taster gav henholdsvis prik, streg og mellemrum. Prik vistes på strimlen som to huller lige overfor hinanden, mens streg var to huller der sad skråt overfor hinanden. I midten af hulstrimlen var der en række mindre huller til fremdrift, men ud for de andre huller. Mellem hvert bogstav slog man på mellemrumstangenten, hvilket forårsagede, at der kun blev hul i midtersporet, så man kunne se, hvor det ene bogstav endte og det næste begyndte.

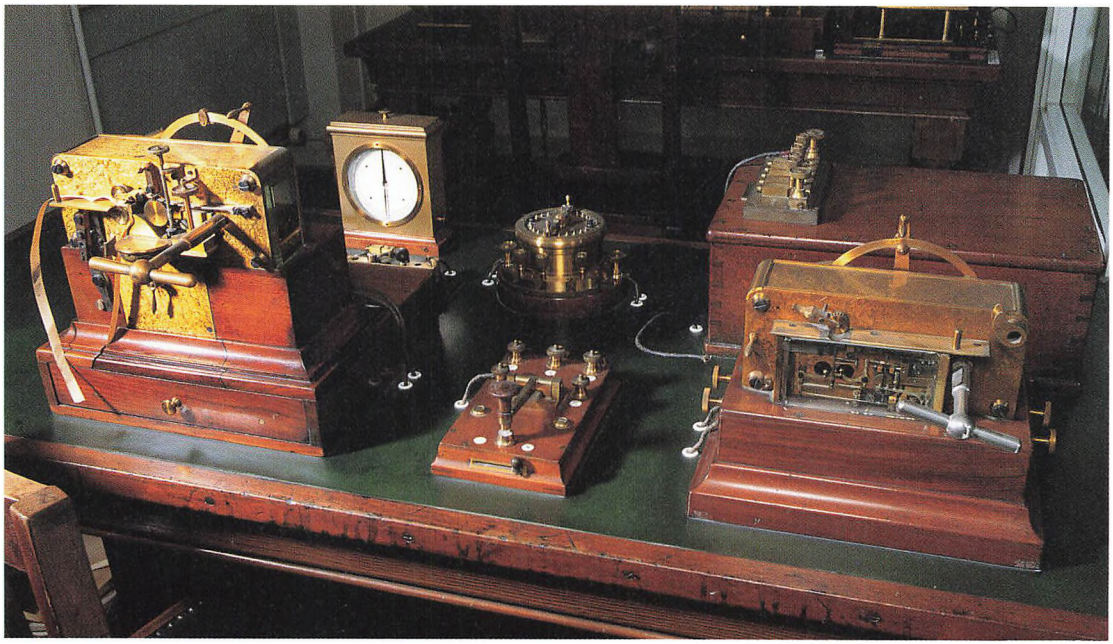
Det, transmitteren udsendte, når man satte sådanne strimler på, var altså almindelige morsetegn, og i kablets anden ende kunne signalerne også modtages på en almindelig polariseret morsemodtager. Foruden perforatoren er der derfor her vist en tidlig Weatstone-opstilling med transmitter og receiver, som systemet indførtes i begyndelsen af 1868 ved betjening af Store Nordiske Telegrafselskabs kabler på Station Fredericia.

I 1892 indførtes som modtageapparat den mere fintfølende Lauritzen-undulator, som ikke fremstillede en papirstrimmel med prikker og streger, men med »slangeskrift«, hvor små udslag var prikker og store udslag streger. Linien på papiret blev her skabt af et tyndt glas- eller sølvrør,





I 1927 kunne ét og samme ord se således ud på papirstrimlen afhængigt af apparaturet, nemlig: a. Wheatstone-perforator og Creed-receiver; b. Wheatstone-receiver og morseapparat; c. undulator; d. Creed-printer; e. Murray-perforator og receiver; f. Pollak og Virag modtager; g. Siemens & Halske's maskintelegraf, perforator; h. Siemens & Halske's maskintelegraf, modtager.



hvorigennem farve overførtes til strimmelen, der bevægede sig med konstant hastighed. Selv om Lauridzen-undulatoren var mere fintmærkende end den tidligere anvendte Wheatstone-receiver, skulle telegrammer dog stadig nedskrives på en telegramformular af en telegrafist, og hvis et telegram, der kom ind til Fredericia fra England, skulle videretelegraferes til Rusland, hvad det jo typisk skulle, måtte man i Fredericia i gang med at »punche« en ny strimmel.

Dette problem blev løst med Creeds »receiving perforator« fra 1906. Apparatets kraft kom fra en trykluftmaskine, men det var de indkommende morsesignaler, der styrede hulningen af en strimmel, der kunne bruges til at sætte på en tilsvarende transmitter. Omhulning til videretransmission kunne derfor undgås. En Creed-strimmel kunne imidlertid også sættes på en Creed-printer, der ud fra strimmelen skrev bogstaver på et ark. Her var der dog det problem, at linieskift skulle styres manuelt, og systemet blev derfor mere populært, da det et par år efter ændredes, så det i stedet skrev på strimler. Så kunne en telegrafist på et senere tidspunkt opdele teksten i linier ved opklæbningen. For en sikkerheds skyld fik man samtidig telegrammet udskrevet med slangeskrift, så man ved hjælp af denne kunne indføje eventuelle manglende eller forkerte bogstaver.

Den oprindelige strimmel på afsenderstationen måtte dog stadig »punches« med håndperforatoren med de tre knapper for prik, streg og mellemrum, indtil man fik »klaviaturperforatoren«, som producerede en tilsvarende strimmel, men blot ved at nedtrykke taster på et almindeligt skrivemaskinetastatur. Selv om transmissionen stadigvæk foregik som morsetegn, var det nu bogstaver og ikke morsetegn, man tastede og fik udskrevet på modtagerstationen. Morsenøglen var blevet afløst af en klaviaturperforator, som den her viste.[31]

Vejle - Brande.

Krig, genforening og politisk pres 1914-1927

På vej mod en fælles ledelse

I 1916 blev Generaldirektoratet for Postvæsenet i forbindelse med en større reform af den centrale poststyrelse overført til Ministeriet for Offentlige Arbejder, hvor alle kommunikationsetaterne hermed blev samlet under trafikminister Hassing-Jørgensen. Generaldirektøren for Postvæsenet var som tidligere organisatorisk placeret direkte under ministeren og havde altså funktion af departementschef for postanliggender. Posten var til 1922 besat af Valdemar Olaf Kiørboe, som dette år afløstes af Christen Iversen Mondrup.[1]

Mondrups svendestykke havde som overpostinspektør været ledelsen af arbejdet med indførelse af dansk post i Sønderjylland, til hvilken post han specielt udvalgtes, og hvor han løste opgaven til ledelsens fulde tilfredshed. Hans udnævnelse til generaldirektør, da Kiørboe måtte gå på grund af alder, var derfor ikke den store overraskelse.[2]

Ved lov af 10. maj 1915 blev der normeret en ny kontorchefstilling, så der kunne oprettes et Tredje Ekspeditionskontor. Dette kontor fik bl.a. overdraget sager vedrørende den indenlandske postlovgivning og postforholdet til udlandet.[3]

Processen med oprettelse af Tredje Ekspeditionskontor havde været besværlig, idet der var betydelig modstand i Rigsdagen mod udvidelse af den centrale postadministration. Sagen var begyndt i efteråret 1913 med optagelse på finanslovsforslaget for 1914/15. Finansudvalget nægtede bevillingen under henvisning til, at sagen burde ordnes ved særlig lov. Indenrigsminister Ove Rode fastholdt både ved 2. og 3. behandling af finanslovsforslaget det nødvendige i normeringsudvidelsen, men et særligt lovforslag fremsatte han ikke, og bevillingen gik derfor ikke igennem.

I efteråret 1914 dukkede stillingen igen op, nu på finanslovsforslaget for 1915/16, men denne gang fremsattes også et separat

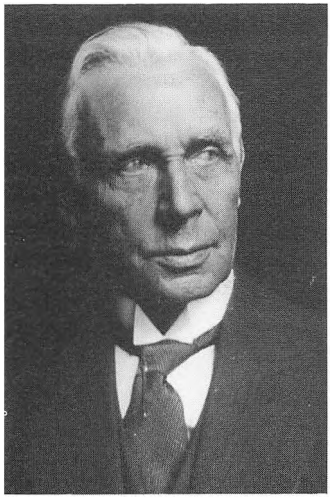
C. Mondrup (1871-1949) fotograferet i den diligence, der var i brug på den sidste tur Vejle-Brande i 1912. Christen Iversen Mondrup blev postelev i 1888, assistent i postrevisionen 1895, student 1901, cand. polit. 1906, fuldmægtig 1908, postinspektør 1911. Under og efter Genforeningen ledede han overtagelsen af Postvæsenet i Sønderjylland, og i 1922 efterfulgte han Kiørboe som generaldirektør.

lovforslag om oprettelse af et fjerde kontorchefembede. Forslaget fik ikke nogen blid behandling og blev kun vedtaget med et spinkelt flertal i Folketinget. I Landstinget gik det lettere, for nu var det klart, at debatten havde nødvendiggjort nedsættelse af en kommission vedrørende Postvæsenets styrelse.[4]

Det blev nemlig gjort gældende, at det ville have været rigtigere med det samme at tage hele Postvæsenets styrelse op til drøftelse, herunder spørgsmålet om overpostinspektoraternes funktion og forholdet mellem administration og revision. Det var heller ikke uden betydning, at der ved lov af 10. maj 1915 gennemførtes en lov om en mere decentraliseret styreform for Statsbanerne, idet denne lov i nogen grad kunne lægges til grund for en fremtidig ordning af Postvæsenets forhold. En baggrund for ønsket om decentralisering var også, at væsentlig beslutningskompetence på denne måde kunne komme ud på et niveau, hvor man var nærmere ved kunderne og bedre forstod disses behov. Resultatet blev, at indenrigsminister Ove Rode i 1915 nedsatte en kommission med både politikere og embedsmænd til at stille forslag om ændringer i Postvæsenets styrelse.[5]

En sådan kommission kunne i mange andre situationer have været en syltekrukke, men her kom resultaterne hurtigt. Kommissionen blev nedsat den 17. september 1915. Første møde blev holdt den 12. oktober, og betænkningen blev færdiggjort den 23. marts 1916. Lovforslag fremsattes den 11. april og blev uforandret vedtaget og underskrevet af kongen den 17. maj.[6] Hvad var baggrunden for denne effektivitet? Naturligvis i første omgang, at de udpegede medlemmer var indstillet på, at der skulle nås resultater. Det var da heller ikke noget dårligt hold, der blev udpeget. Formand var forhenværende konseilspræsident og indenrigsminister Klaus Berntsen med generaldirektør Kiørboe som næstformand. Fra Rigsdagen var udpeget tre landstingsmænd og fem folketingsmænd, hvoraf ingen hørte til de mere fremtrædende, men måske netop derfor havde tid til at deltage i arbejdet. Det er ikke uden interesse, at en af folketingsmændene var den konservative Albert Abrahamsen, der var telegrafist og havde været formand for Dansk Telegrafforening 1906-08.

Fra Andet Revisionsdepartement kom departementschefen P.A. Jerichau-Christensen og en kontorchef, mens Postvæsenet foruden Generaldirektøren var repræsenteret af en kontorchef, en postinspektør, en postmester, formanden for Dansk Postforening, næstformanden for Dansk Postforbund og to fuldmægtige, der fungerede som sekretærer.[7] Det var første gang, en kommission om ændringer af denne type i statsadministrationen havde personalerepræsentanter.[8]



A.J.C. Abrahamsen (1865-1938) begyndte som 18-årig i Postvæsenet, men skiftede til Telegrafvæsenet og blev ansat i København, hvor han i 1922 avancerede til overtelegrafbestyrer. I tiden indtil 1910 havde han en række tillidshverv, som han frasagde sig efter at være blevet konservativt medlem af Folketinget. Her var han frem til 1923 bl.a. medlem af Finansudvalget.

Med hensyn til revisionsforholdene nåede kommissionen frem til, at den almindelige revision kunne overføres til Generaldirektoratet, mens den mere overordnede burde foretages ved et samarbejde mellem en administrativ revisionsmyndighed og en væsentligt styrket statsrevisorinstitution.[9] Det er tydeligt, at det var Jerichau-Christensens ideer om et overordnet revisionssystem, der slog igennem. På den anden side var det også Jerichau-Christensens revisionsdepartement, der skulle afgive den almindelige postrevision til Generaldirektoratet, så det var ikke uden betydning, at han tilsluttede sig betænkningen. Med hensyn til selve centralstyrelsen og overpostinspektørernes stilling stillede kommissionen forslag, der svarer til det, der blev gennemført ved lov, og som vil blive beskrevet i det følgende. Desuden stilledes forslag om oprettelse af et forfremmelsesnævn:[10]

I den nye struktur fik Generaldirektøren som personale over kontorchefniveau en generalsekretær og en regnskabschef. Generalsekretæren fik ledelsen af de under Generaldirektoratet hørende ekspeditionskontorer, hvis antal forøgedes til fem, nemlig foruden 1., 2., 3. og 4. Ekspeditionskontor, Kurskontoret, der fremkom ved, at den hidtidige »2. Ekspeditionskontors Kursafdeling« omdannedes til et særligt ekspeditionskontor. Under Regnskabschefen henlagdes Generaldirektoratets Regnskabsafdeling, nemlig Bogholderkontoret og 1. og 2. Postrevisionskontor, idet de tre tidligere postrevisionskontorer fra Andet Revisionsdepartement nu indskrænkedes til to. Kontrollen af Postvæsenets hovedregnskab blev henlagt under en såkaldt Hovedrevisor, der stod umiddelbart under ministeren, dvs. havde departementschefsrang som Generaldirektøren. Til posten som hovedrevisor udnævntes kontorchefen i Første Postrevisionskontor W. Jørgensen. Ved revisionen af Postvæsenets hovedregnskaber blev også inddraget de underordnede postmyndigheders regnskaber. Synspunktet var, at vel hørte det nu under Generaldirektoratet at kontrollere, om postkontorernes månedsregnskaber var talmæssigt rigtige, men Hovedrevisor behandlede dem igen for at tage stilling til, om dispositionerne var lovmedholdelige. Der blev altså ikke tale om at gennemføre Jerichau-Christensens kongstanke om en styrket Statsrevision som overordnet kontrollerende myndighed.

Revisionen af regnskaberne over telegraf- og telefongebyrer forblev under Telegrafdirektoratet, hvor denne revision altid havde ligget, men Postvæsenets Hovedrevisor overtog revisionen af telegrafkontorernes øvrige regnskaber, og Hovedrevisor blev derved kontrollerende på to niveauer i Telegrafvæsenet: både på kontorniveau og på hovedregnskabsniveau, mens kun det sidste var tilfældet for Postvæsenets vedkommende.[11]

I kommissionsbetænkningen fra 1916 blev det også foreslået, at Postvæsenet igen skulle have selvstændigt centralt kassevæsen, og at det finansielle mellemværende med Finansministeriet kun skulle bestå i, at Postvæsenet én gang om året indbetalte sit overskud eller fik udbetalt det nødvendige tilskud. Det blev ikke gennemført, men Postvæsenet fik en fast driftsfond på 500.000 kr. i Nationalbanken. Hvis Postvæsenets indestående i Nationalbanken på et givet tidspunkt ikke skulle være tilstrækkeligt til at afholde de foreliggende udgifter, kunne der rekvireres tilskud i Finansministeriet, som på den anden side uden videre kunne hæve det, Postvæsenet havde indestående over 500.000 kr. på kontoen.[12] Der blev altså måde med den økonomiske selvstændighed.

I november 1919 oprettedes Postgirokontoret som et kontor i Generaldirektoratet. Kontoret flyttede dog allerede i 1924 til en selvstændig adresse i Holbergsgade 23, hvor Den kongelige Mønt tidligere havde haft til huse.[13]

Ved 1916-reformen blev de to overpostinspektorater omdannet til fire postinspektørdistrikter. Hertil kom så Overpostmesteren i København. Selv om det geografiske område, som en postinspektør skulle bestride, fra 1916 blev væsentligt mindre, ændredes betegnelsen dog allerede i 1919 igen til overpostinspektør, og de fik igen ansat personale med stillingsbetegnelsen postinspektør. Reformen i 1916 var en reel decentralisering. Postinspektørerne fik faktisk fra dette tidspunkt større kompetence indenfor deres geografiske område og større økonomisk råderum.[14]

De fire (over)postinspektørdistrikter fra 1916 var: (1) Sjælland med Lolland-Falster og Bornholm, men excl. det område, der lå under Overpostmesteren i København, (2) Fyn og Jylland syd for linien Vejle-Grindsted-Varde, (3) Midtjylland herfra til linien Randers-Viborg-Skive-Struer-Lemvig, og (4) Nordjylland, som var området nord for denne linie. De fik kontorer i København, Odense, Århus og Ålborg. I 1920 kom et sønderjysk overpostinspektorat til. Som tidligere havde Overpostmesteren i København også opgaver, der svarede til dem, (over)postinspektørerne havde. I 1921 skete der en mindre omlægning af distrikterne, men uden at deres antal ændredes. Dette skete til gengæld tre år senere, i 1924, da man bragte deres antal ned på fire. Baggrunden var, at der på finanslovsforslaget for 1923/24 var forsøgt optaget anskaffelse af tjenestebiler til inspektørerne. Dette godkendtes, men så måtte en inspektør også kunne klare et større distrikt![15]

Da Kiørboe i 1922 blev afløst af Mondrup, kunne man måske have ventet, at der skulle ske en yderligere decentralisering. Tiden var imidlertid ikke inde til flere reformer. Både økonomisk

T.F. Krarup (1868-1928), cand.jur., fra 1894 assistent i Indenrigsministeriet, fuldmægtig i Ministeriet for offentlige Arbejder 1904, kontorchef 1912 og generaldirektør for Telegrafvæsenet 1923-27. T.F. Krarup var tillige sekretær for Telefonkommissionen af 1917 og formand for denne fra 1920. Fra 1925 også medlem af Store Nordiske Telegrafselskabs bestyrelse.

og på anden vis drejede det sig i 1922 om konsolidering.[16] Fra personalets side håbede man også på at få en leder, der ville vise sig mindre autokratisk end Kiørboe. Det er der ingen tvivl om, at Mondrup var, men tidsånden havde ændret sig væsentligt, så heller ikke på dette punkt levede han helt op til forventningerne.[17]

Ordningen med, at departementschefen i Departementet for Offentlige Arbejder også var generaldirektør for Telegrafvæsenet, fortsatte til 1922, da departementschef Nordlien gik af både som departementschef og som generaldirektør, samtidig med at telegrafdirektør Meyer gik af på grund af alder. Generaldirektørens sekretariat lå til 1922 lige som i den foregående periode i departementet, mens den praktiske ledelse af Telegrafvæsenet blev forestået af Telegrafdirektøren. Telegrafdirektoratet bestod ved periodens begyndelse af tre afdelinger: Sekretariatet, Teknisk Afdeling og Regnskabsafdelingen, men i 1916 oprettedes Telegrafinspektoratet og i 1920 Personaliakontoret.

Den 1. januar 1923 udnævntes Thure Frederik Krarup til generaldirektør for telegrafsager, idet man herved slog generaldirektørfunktionen og telegrafdirektørfunktionen sammen, men samtidig frigjorde generaldirektørstillingen fra personsammenfaldet med departementschefen for Offentlige Arbejder. Ved samme lejlighed oprettedes et nyt kontor i det, der hidtil havde været Telegrafdirektoratet, men som herefter blev Generaldirektoratet for Telegrafvæsenet. Det nye kontor var juridisk kontor, hvortil kontorchefen kom fra Departementet for Offentlige Arbejder.

Den nye generaldirektør for Telegrafvæsenet var altså kun Telegrafvæsenets mand og havde rang som departementschef for telegrafsager. Thure Frederik Krarup kom fra en post som kontorchef i Ministeriet for Offentlige Arbejder. Til fordel for ham talte, at han ikke var særligt gammel, nemlig ved udnævnelsen kun 54 år.[18] Alligevel skulle det kun blive en kort periode, han kom til at lede Telegrafvæsenet.

Ved lov af 25. februar 1925 omdannedes Telegrafvæsenets organisation, så den kom til at svare til Postvæsenets og Statsbanernes ordning. Generaldirektoratet kom til at bestå af et sekretariat og tre afdelinger: Administrations- og regnskabsafdelingen, Teknisk Afdeling og Driftsafdelingen. Det blev dog en kort foreteelse. Ved lov af 30. maj 1927 sammenlagdes Postvæsenet og Telegrafvæsenet under generaldirektør Mondrup, mens T.F. Krarup måtte gå på ventepenge og i øvrigt døde året efter kun 60 år gammel.[19]

Krigens virkninger

Post til venner og fjender

Det var en fastlagt dansk politik, at landet i tilfælde af en krig mellem de europæiske magter skulle søge at holde sig neutral.[20] For hovedparten af befolkningen var sympatien dog klart med Tysklands modstandere, selv om det ikke afholdt Danmark fra at sælge, hvad man kunne og måtte for de vestallierede, til Tyskland.[21]

Hidtil var hovedparten af den danske og øvrige skandinaviske udlandspost gået over Tyskland. Efter krigsudbruddet i 1914 kunne kun post til Tyskland og neutrale lande gå denne vej. Postruten over Kiel indstilledes for stedse, og forbindelsen Gedser-Warnemünde standsedes i august og det meste af september måned. Først den 22. september var der igen postforbindelse direkte mellem Berlin og København ad denne rute. Posten til England sendtes i de første krigsuger med skib fra Esbjerg, senere fra Århus, mens posten fra England fortrinsvis ankom via Bergen. Senere kom Esbjergruten i gang igen. Posten til Rusland kunne naturligvis ikke gå gennem Tyskland, men den sædvanlige rute mellem Stockholm og Åbo ophørte også. Brev- og pakkepost til Rusland gik derefter over land nord om Den botniske Bugt via Karungi-Haparanda-Torneå.

De krigsførende lande censurerede naturligvis post til og fra deres egne indbyggere. Fejlsortering af breve kunne derfor være fatal. Et brev til Tyskland, der ved en fejltagelse kom med posten til England, kunne let være tre uger om at vende tilbage. I sådanne tilfælde arbejdede tyskerne normalt hurtigere. Krigsfangepost begyndte også snart at dukke op. I de første krigsmåneder var det fortrinsvis post fra russiske fanger i Tyskland, der gik hjem over Danmark, men Røde Kors' kontor i København blev hurtigt oplysningskontor for fanger på begge sider af østfronten.[22]

I 1915 begyndte England med mellemrum at opbringe postskibene mellem Danmark og Island. Posten fik dog lov til at gå igennem. Det, England ønskede at bremse, var de store transporter af islandske heste til Danmark, henholdsvis 278 og 360 med et postskib. De islandske heste skulle enten have været sendt videre til Tyskland eller skulle have erstattet danske heste, der eksporteredes.

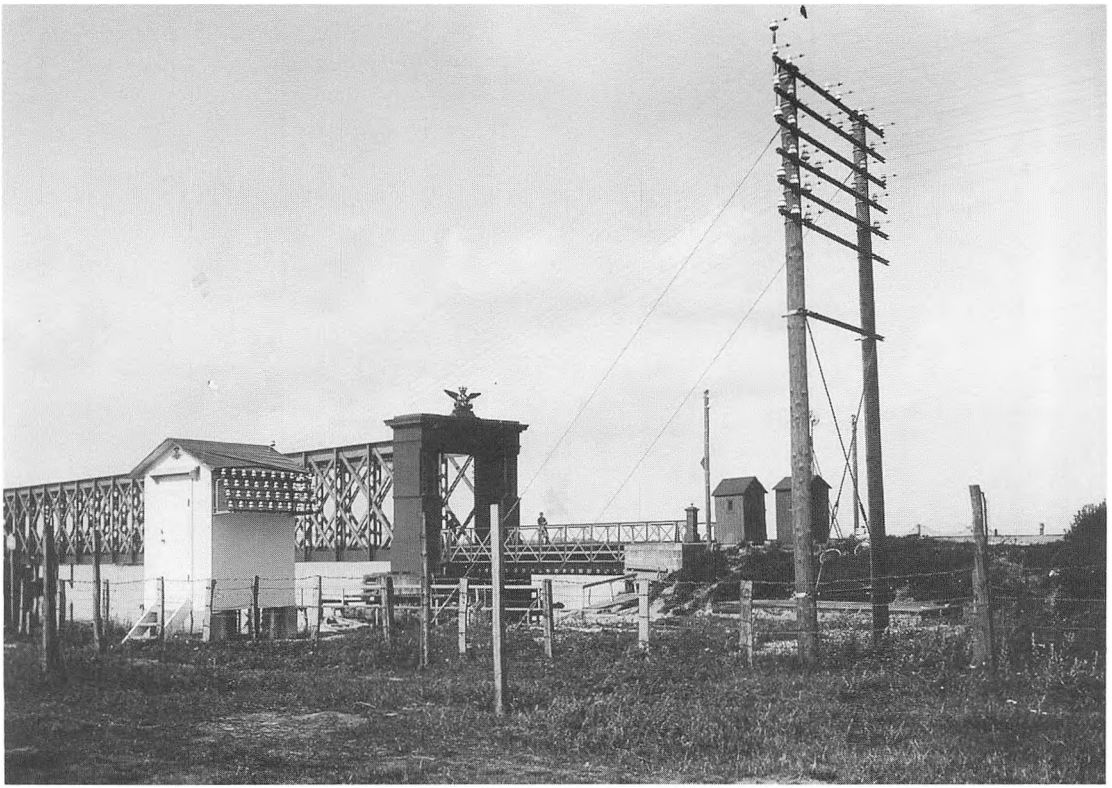
Det betydelige danske handelsoverskud over for Tyskland fik også postale konsekvenser. I 1915 begyndte der at gå betydelige tyske guldsendinger over Vamdrup-Kolding til København. En guldforsendelse bestod normalt af 200 sække à 20 kg til en værdi af 10 mill. kr. Når en dansk postvogn med en sådan last holdt ved f.eks. et overfartssted, beskyttedes den af en militær vagt på 16 mand.

Fra slutningen af 1915 kontrollerede England også pakkepost til Danmark. På denne måde opbragtes f.eks. en stor samling pakker til samme adressat indeholdende flere tusinde pund gummi, og ved en opbringelse af den postførende danske Amerikadamper *Hellig Olav* den 4. december 1915 beslaglagde de engelske myndigheder 300 postsække fra USA til Danmark. Det viste sig, at 109 af sækkene udelukkende indeholdt gummi, i alt 8000 pund. Næste fase var opbringelse af brevposten, der blev åbnet og censureret. Senere blev også pakker fra Danmark til Amerika opbragt af de engelske myndigheder. Den egentlige danske post blev kort tid efter sendt videre, hvorimod hovedparten af forsendelserne, der var indleveret i Vamdrup og Københavns Frihavn, blev tilbageholdt. Tilsvarende tyske opbringelser af skibe med post fra Danmark var sjældnere, men forekom. Til trods for disse forhold var postgangen vestpå rimelig ordinær indtil indførelsen af den uindskrænkede ubådskrig i 1917. Herefter var hovedprincippet, at post »ekspederedes med de til enhver tid til rådighed stående forbindelser«. Hvilke det var, og hvordan det i øvrigt foregik, vidste man meget lidt om i samtiden, da det blev forbudt at offentliggøre meddelelser om ankomst og afgang af skibe til og fra dansk havn.[23]

Krigen havde dog ikke kun indflydelse på postforholdet til udlandet. Således oprettedes der en speciel feltpostekspedition for post til og fra den særligt indkaldte sikringsstyrke, og postkontorerne blev også anvendt til ombytning af rugbrødskort til sigtebrødskort.[24]

Telegraftrafikken

På telegrafområdet var hovedproblemet, i hvilket omfang de undersøiske telegrafkabler ville få lov til at ligge urørt. Telegrafkablet mellem Gedser og Warnemünde blev overskåret allerede den 4. august 1914, og i november 1914 blev de to direkte kabler mellem Danmark og Rusland afbrudt. Som erstatning for forbindelserne fik Danmark to Ruslandsledninger gennem Sverige.[25]



Kabelhus ved broen mellem Ålborg og Nørre Sundby. Ledningerne føres fra stængerne til huset, og derfra i kabel under Limfjorden. Billedet er fra 1916, og to bevæbnede vagter anes oppe på selve broen.

Krigsudbruddet medførte en betydelig forøgelse i antallet af indenrigske og mellemrigske telegrammer. Væsentligere var dog, at den danske regering ligesom de fleste andre straks forbød telegrafering i kode eller aftalt sprog, men forlangte telegrammerne affattet i klart sprog. Resultatet var en forøgelse af telegrammernes gennemsnitslængde med hele 179%. Desuden steg brugen af iltelegrammer, hvilket kraftigt øgede Telegrafvæsenets indtægter. Selv om antallet af telegraftjenestemænd steg fra 1368 i 1914 til 1803 i 1917, fik Telegrafvæsenet derfor et overskud på 1,6 mill. kr. i 1914/15, 2,4 mill. i hvert af årene 1915/16 og 1916/17, og 2,0 mill. i 1917/18, mens overskuddet i 1913/14 kun havde været 376.000 kr. Faldet i 1917/18 hang delvis sammen med, at de to kabler mellem Danmark og Frankrig blev afbrudt i september 1917, hvorefter transittrafikken mellem Frankrig og Rusland gik udenom Danmark. En medvirkende årsag til det ringere regnskabsresultat var dog også det efterhånden stærkt stigende omkostningsniveau. Senere blev det ene af de to kabler til England

afbrudt. Hele 1918/19 var der derfor hverken direkte Ruslands- eller Frankrigsforbindelser og kun ét Englandskabel. Alligevel blev der gennem den eneste tilbageværende Englandsforbindelse dette finansår befordret 18,8 mill. ord mod 6 mill. ord i begge Englandskabler i 1913/14.

Regnet i antallet af telegrammer ses kabelvanskelighederne dog tydeligt. Antallet af mellemrigske telegrammer, der 1913/14 havde været 1,5 mill., var i de tre første krigsår henholdsvis 2,1, 2,2 og 2,0 mill., men faldt til 1,5 mill. i 1917/18. Det var lavpunktet. I 1918/19 var tallet 1,7 mill. Antallet af gennemrigske telegrammer, der i 1913/14 havde været 1,3 mill., var det samme det første krigsår, men faldt derefter til 1,0 mill i 1915/16 og i 1916/17, 0,7 mill. i 1917/18 og 0,3 mill. i 1918/19. Foruden kabelproblemerne påvirkedes disse tal af de kaotiske forhold i Rusland fra 1917 og i Finland i 1918.

Fra december 1915 blev alle telegrammer til udlandet, som omtalte danske militære forhold eller som i almindelighed blev anset for uforenelige med landets neutrale stilling, standset. Telegrammer gennem de krigsførende lande blev naturligvis censureret og forsinket i vilkårligt omfang. Et forsøg på at opretholde en direkte forbindelse til USA via tysk trådløs station fra september 1915 blev ikke til meget, da denne forbindelsesvej meget hurtigt blev totalt overbelastet. Efter USAs indtræden i krigen mod Tyskland ville forbindelsen heller ikke kunne være blevet brugt.

For telefontrafikkens vedkommende blev forbindelsen til Tyskland afbrudt straks ved krigsudbruddet. Derimod steg telefontrafikken til Sverige og Norge stærkt under krigen.[26]

Hovedtelegrafstationen under Første Verdenskrig

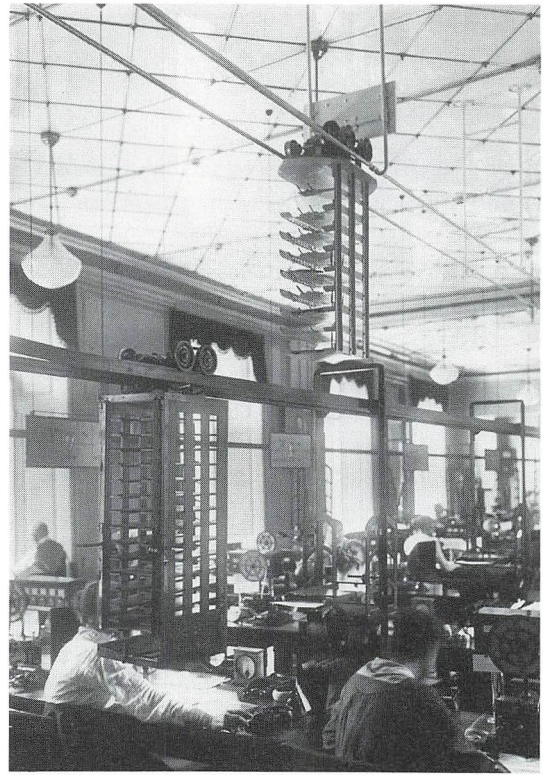
Med udbruddet af Første Verdenskrig steg arbejdspresset på telegrafstationerne voldsomt – ikke mindst på Hovedtelegrafstationen i København.

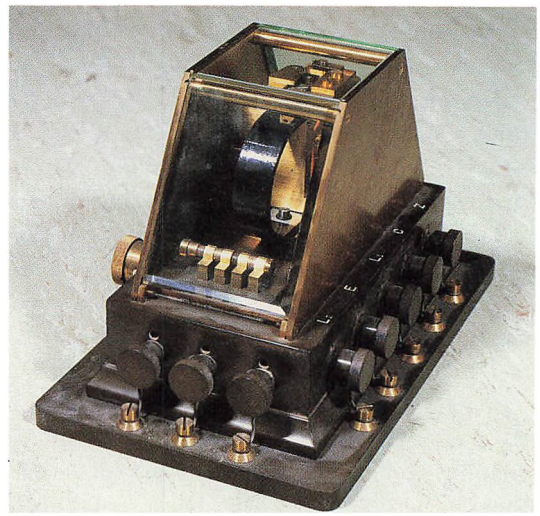
Teknisk var man heldigvis godt udrustet. Året før var der udlagt endnu et Englandskabel fra Søndervig. I denne linie var der monteret et Guldstad-relæ på Telegrafstation Ringkøbing og linien kunne på denne måde bruges til direkte kommunikation mellem København og England, hvorved omtelegraferingen i Fredericia kunne undgås. I den pressede situation gjorde Creed-modtagerne på stationen i København også god nytte. De modtagne hulstrimler kunne straks videretransmitteres eller udprintes som tekst. Man må dog ikke glemme, at der også var beskæftiget et stort antal telegrafister ved konventionelle morseapparater og soundere på de indenrigske linier, som billederne her fra Morseafdeling i 1917 viser. Der var desuden indført forskellige former for transportteknologi. Foruden at der anvendtes rørpost, var der under loftet og på standere fra gulvet anbragt forskellige former for skinner, og hængende ned herfra kørte vogne med telegrammer rundt mellem

modtagepladser, telegramfordelingen og afsendepladserne.

Til trods for de forbedrede hjælpemidler blev arbejdspresset næsten umenneskeligt. I krigens første uger var der eksempler på mandlige telegrafister, der forrettede 92 timers uafbrudt tjeneste og kvindelige 80 timer, uden søvn og uden anden afbrydelse end den halve times spisepause frokost, middag og aften. Gesandtskabernes bude og militære ordonansofficerer, skarer af journalister, handelsfolk og skibsmæglere, russere, franskmænd og tyskere, englændere og østrigere fyldte indleveringskontoret. I maskinapparatsalen strømmede telegrammerne ind fra alle Europas lande. Uophørligt rullede fra Creedreceiverne perforerede strimler, der bunkede sig sammen i hvide pyramider på gulvet. Receiver-ekspedienten fordelte dem til printerne, som forvandlede dem til maskinskrevne telegrammer. Ved puncherne sad telegrafister med meterlange telegrafblanketter. Der var udenrigstjenestens telegrammer i kode og pressetelegrammer på tusinder af ord hængt op i de elektriske lamper, der hejsedes i vejret, efterhånden som hulningen skred frem. Selv i vindueskarmene lå stabler af telegrammer.[27]

Den pressede situation skabte dog et egenartet sammenhold og en vilje til at få telegrammerne ekspederet. Søndag formiddag kunne man f.eks. se regnskabschefen sidde i skjorteærmer og punche lange telegrammer. I længden kunne arbejdspresset dog naturligvis ikke opretholdes. Det hændte, at morgenholdet fandt folk, der havde arbejdet både nat og dag, sovende som en sten ved telegrafbordene blot med nogle papirruller under hovedet. Trods de tekniske fremskridt var en betydelig mandskabsudvidelse derfor nødvendig.[28]





Gulstadrelæ

Genforeningen

Efter krigens afslutning rejstes spørgsmålet om en flytning af grænsen, og det kom også til at berøre post og telegraf. I Slesvig som i resten af Tyskland var begge væsener forenet under postledelsen, hvorunder hovedparten at telefonnettet også hørte. En del sønderjyske telefonabonnenter havde dog telefon under Haderslev Amtsbaner. Selv om det fra dansk side blev besluttet, at Postvæsenet og Telegrafvæsenet ved Genforeningen hver for sig skulle overtage de tilsvarende opgaver i Sønderjylland, var det med landsdelens befolkningsmæssige og økonomiske struktur først og fremmest postopgaver, der skulle overtages.

Fra dansk side forestillede man sig næppe, hvor lang tid der ville gå, før Genforeningen kunne gennemføres. Allerede i juni 1919 udnævntes sønderjydernes mangeårige fører H.P. Hanssen-Nørremølle til minister for sønderjyske anliggender, og det var derfor med ham Postvæsenet gik i gang med at forhandle praktiske detaljer. Generaldirektør Kiørboe havde udpeget overpostinspektør Mondrup til at stå for overtagelsen under medvirken af postinspektørerne Jacob Andersen og P. Knutzen. Man ansatte også en specialist i sønderjyske postforhold, Jes Sarup, der selv havde været ansat i det tyske postvæsen i Sønderjylland, men som var blevet afskediget af nationale grunde. Han blev uden tvivl af det tysksindede personale under overtagelsesprocessen opfattet som politisk kommissær.

Den første danske postmand, der rejste til Slesvig, var postkontrollør i Generaldirektoratet, M.O. Ræder. Han fulgte midt i januar 1920 med Den Internationale Kommission til Flensborg. Med sig havde han nye frimærker, som skulle anvendes i Zone 1 og 2 under kommissionens administration. Frimærkerne bar værdier i tysk mønt, men var trykt i København. De måtte ikke på nogen måde kunne opfattes som propaganda. Da man på et af mærkerne – på et landskabsmotiv – fandt en lille mølle, måtte mærket ændres. Alle ville mene, at det var Dybbøl Mølle.[29]

Endelig den 10. februar fandt afstemningen i 1. zone sted, og dagen efter rejste en lille gruppe danske embedsmænd til Sønderjylland. Mondrup opslog sit hovedkvarter på Folkehjem i Åbenrå. Det var dog stadig den internationale kommission, der stod for administrationen, og denne gav den 22. februar de, der var udpeget som postmestre, indrejsetilladelse. Postmestrene tog

Jacob Andersen (1872-1947) blev ansat i Postvæsenet i 1889 og var således helt og fuldt en af etatens egne. Han blev fuldmægtig i Overpostinspektoratet for Østifterne i 1911, vicepostinspektør i 1916 og postinspektør i 1919. Ved Genforeningen blev han overpostinspektør for Sønderjylland. Jacob Andersen var ivrig organisationsmand, redaktør af »Dansk Postblad«, 1908-11 formand for Dansk Postforening og 1916-20 var han forstander for den faglige uddannelse. Han medvirkede også ved oprettelsen af museet og blev siden inspektør ved Dansk Post- og Telegrafmuseum, hvortil kom tillidsposter i samarbejdet med de øvrige civiletater.

Den 20. maj 1920 kørte den første bureauvogn med dansk personale i Sønderjylland. I dagens anledning i fuld uniform. Ellers kunne det være så som så med det reglementerede udseende.

til de byer, hvor de skulle overtage postmesterfunktionen, og præsenterede sig naturligvis på de lokale posthuse, men havde i øvrigt ingen myndighed. Ventetiden blev lang, og to af de udpegede pådrog sig regulære nervesammenbrud.

Først den 2. maj meddelte Generaldirektoratet med ekspresbrev Mondrup, at de danske postmestre den 5. maj, da de danske soldater også skulle holde deres indtog i Sønderjylland, skulle overtage kommandoen på posthusene, men at der i øvrigt skulle administreres videre med det tyske personale og efter tyske takster og regler. Overtagelsen blev dog ikke gennemført, da den tyske »postüberleitungskommissær« Feistkorn i Flensborg ikke havde de nødvendige instruktioner fra sin regering. Posthusene kunne derfor først den 19. maj om aftenen overleveres til de danske postmestre, der fra den 20. maj om morgenen var i funktion, men stadig med Den Internationale Kommission som øverste ledelse. Samme dag indførtes kronemønt, og der gik postbude ud

Preussisk telefon overtaget i 1920, let kendelig på den tyske ørn.

Frimærkerne fra afstemningszonerne i 1920. Uden påtryk med værdier i pfennig og mark gjaldt de for begge zoner. I 1. zone kunne også anvendes mærkerne med pålydende i kr eller øre.

i rød uniform. Denne administrative mellemform fungerede til den 15. juni, da suveræniteten overgik til Danmark.[30]

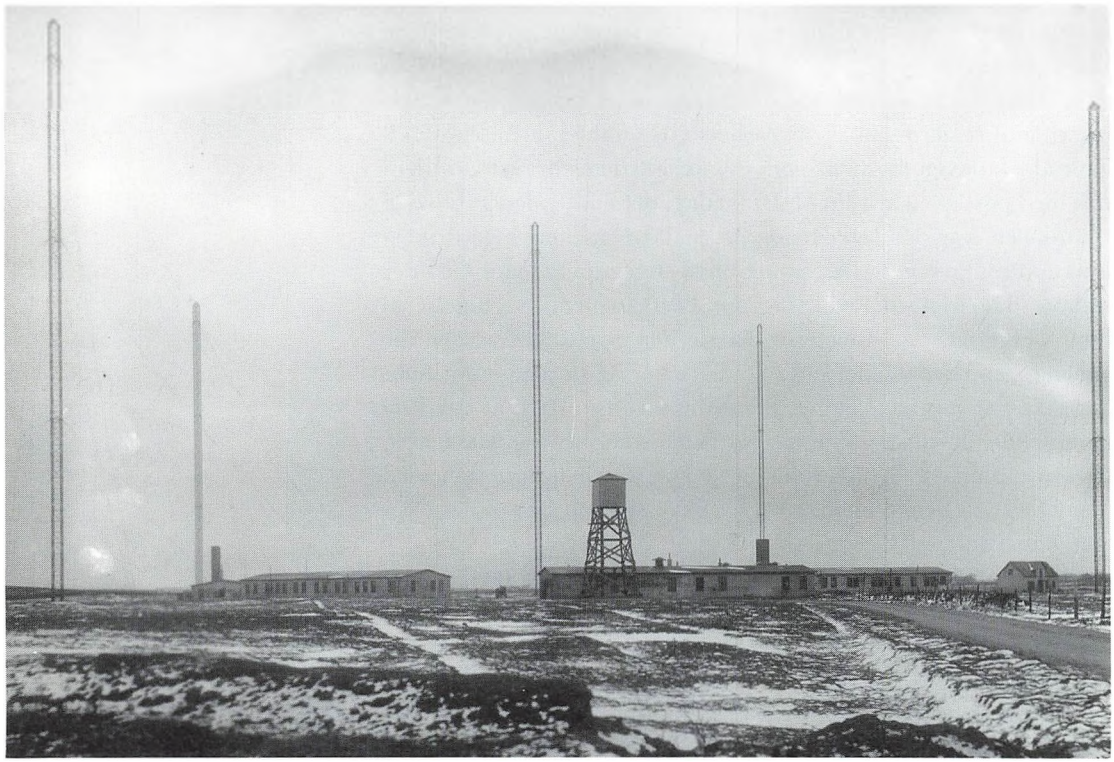
Det overordnede tyske postpersonale ville man fra dansk side under ingen omstændigheder overtage. For postassistenternes vedkommende beholdt man derimod 65 af 94 ansatte, tilsvarende 172 af 230 postbude og 319 af 367 landpostbude. Det var naturligvis en forudsætning, at vedkommende ønskede at overgå i dansk tjeneste. Man beholdt også kun personer, der opfattedes som nationalt acceptable.[31] Dette kunne give sig barokke udslag. I en lille landsby på Nordals ansatte man en ny postekspeditør, uden at den hidtidige havde søgt sin afsked. Begrundelsen var, at den nye, der også boede i landsbyen, ønskedes udnævnt af H.P. Hanssen-Nørremølle. Lokalt var der fortalere både for den ene og for den anden. Det endte dog med, at H.P. Hanssens kandidat fik stillingen. Der var blot den hage ved sagen, at den afskedigede også passede telefoncentralen under Postvæsenet. Telefoncentralen lå i hans eget hus, og det ville være dyrt at flytte den. Resultatet blev derfor, at han – der af nationale grunde ikke længere

Postskilte var ovale, også under Christian X efter dennes tronbestigelse i 1912. Men i Sønderjylland blev det efter 1920 anderledes. De runde skilte havde plads til stednavnet for neden. På denne måde kunne den danske stavemåde indarbejdes. Det skulle hedde Padborg og ikke noget som helst andet.

kunne beskæftige sig med brevene – fortsat passede telefoncentralen.[32]

For det danske postpersonale var der alvorlige problemer med at finde ud af systemerne i overgangsperioden. Efter kort tid var alle formularer, stempler og procedurer dog udskiftet efter dansk praksis. Anderledes svært var det for telegrafpersonalet, som overtog et telegraf- og telefonnet, der var totalt nedslidt, fordi der under krigen kun havde kunnet skaffes de mest nødtørftige reservedele. Hvis ikke det tyske personale, som for en stor del ville eller skulle forlade tjenesten, i mange tilfælde havde udvist megen hjælpsomhed i overgangsperioden med betjeningen af det udslidte apparatur, ville situationen have været ret kaotisk. Samtidig var der for telegraf- og telefonfolkene det problem, at alt for få forbindelser krydsede den nu afskaffede grænse, og at der var et betydeligt opsparet behov for oprettelse af nye telefoner.

I juni, da det hele for så vidt var gennemført, vedtog Rigsdagen en lov om indførelse af dansk post-, telegraf-, telefon- og statsbaneadministration i Sønderjylland.[33]



Udviklingen i Postvæsenet

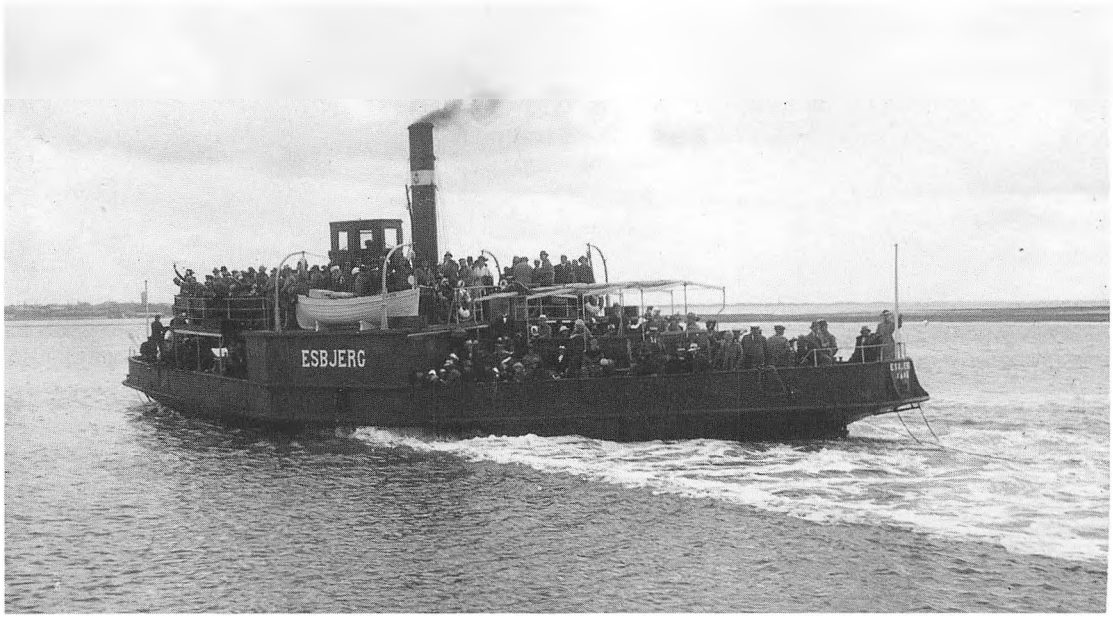
Portoforhøjelser og postlov

Mens 1852-portotaksten holdt til 1902, gjaldt 1902-taksten kun til den 1. januar 1919, idet lokalportoen fra denne dato hævedes fra 5 til 7 øre, mens den almindelige brevporto op til 250 gram uforandret fastholdtes på 10 øre. Herefter fulgte ændringerne imidlertid meget kort efter hinanden, først for at søge at skabe balance på postbudgettet, der, som vi senere skal se, var kommet i fundamental ubalance på grund af lønforhøjelser, senere for at tilpasse portoens højde til den førte deflationspolitik. Det betød, at portoen for almindelige breve i juli 1920 nåede op på 20 øre, og vægtgrænsen blev fra marts 1921 sat ned til 50 gram.

Tryksagsportoen blev også løbende sat op. Men siden gik det den anden vej. Fra 1. april 1922 og 1. april 1926 skete der moderate takstnedsættelser for tryksager og tunge breve, og den 1. juli 1927 sænkedes den almindelige brevporto for breve op til 50 gram til 15 øre.[34]

Postloven af 9. maj 1919 var et forsøg på en samling og modernisering af reglerne for Postvæsenets virksomhed, altså en nyudgave af postloven fra 1888, som i virkeligheden stort set var identisk med postloven af 1871. I det forslag, der endte med at blive til 1919-loven, var der taget højde for, at Postvæsenets befordringsfunktion nu igen var eller kunne blive stigende. Således blev der samme dag fremsat lovforslag om Postvæsenets overtagelse af Fanø-færgeriet, og Ministeriet havde den opfattelse, at det var rimeligt, at Postvæsenet efterhånden overtog de færgerier, hvor der ikke var jernbanefærger. Samtidig forudså man, at der i de kommende år ville komme bil-postruter, som medtog passagerer. Et hovedpunkt i forslaget var også Postvæsenets funktion med forsendelse af penge, men dette vil blive specielt behandlet i det følgende afsnit.

Ellers var det ikke fundamentale postale nybrud, lovforslaget tog op. Portoen for lokalforsendelser, som hidtil havde været administrativt fastlagt, blev optaget i loven. Nu var samtlige byposter nedlagt, og det var derfor ikke længere nødvendigt af konkurrencegrunde at give administrationen mulighed for at kunne ændre taksterne på dette område. Desuden blev en gammel idé nu



Hjulfærgen Esbjerg var bygget i 1904. Den blev overtaget sammen med Fanøfarten i 1918 og var fortsat i sejlads her de følgende 11 år.

endelig gennemført. Til en pakke havde hidtil hørt et adressebrev, som var den enhed, man anvendte i karteringen. Adressebrevet var individuelt udformet af afsenderen. Nu blev det foreslået, at der skulle anvendes standardiserede adressekort. Spørgsmålet var dog så kontroversielt, at der blev vedtaget et ændringsforslag gående ud på, at adressekort skulle findes i to versioner. Et almindeligt og et med vedhæftet kuvert, hvori det individuelle følgebrev kunne lægges.

En stor del af debatten kom dog til at handle om et emne, som der ikke fra ministerens side var lagt op til. I 1908 var frimærkerabatten blevet nedsat fra 4 til 2%. Nu erklærede den konservative ordfører, at de små handlende ikke ville sælge frimærker, når avancen var så ringe, og at den derfor igen burde sættes op til 4%. Trods ministerens modstand blev rabatten hævet til 3%. Det forudsattes imidlertid, at dette ville være udgiftsneutralt for Postvæsenet. I loven blev det nemlig bestemt, at denne rabat kun skulle ydes til detailhandlere, der garanterede, at de i en periode ville handle med frimærker. Postvæsenets personale, der havde frimærkesalgsfunktion, fik for fremtiden ikke rabatten.

Da man først havde taget fat i frimærkesalget, forsvandt ved samme lejlighed også en række andre af postpersonalets sportler. I nogle tilfælde ophævedes gebyrerne, i andre tilfaldt de for fremtiden Postvæsenet. For ikke at stille de i 1919 ansatte for dårligt

blev der indført en kompensation, der dog aldrig kunne overstige summen af de i 1918/19 oppebårne sportler.

Lovforslaget og loven pegede også på andre områder fremad. Således blev det for fremtiden muligt at opkræve et ekstragebyr for forsendelser, der befordredes med luftpost, hvilket man kunne forudse ville ske indenfor en overskuelig tid.[35]

Giro

Blandt de muligheder for nye aktiviteter, som var anført i 1919-postloven, var postgiro. I virkeligheden var man i postledelsen fuldt rede til at indføre systemet, men da man ville se, hvordan det kom til at fungere i praksis, inden man lagde sig for fast på procedurer og prispolitik, havde man valgt kun at optage selve muligheden for at indføre giro i loven, mens de konkrete regler var anført i et udkast til en kongelig anordning, som var medgivet lovforslaget som bilag.

I virkeligheden havde man haft noget, der lignede et girosystem fra 1909. Antallet af postanvisninger og postopkrævninger var efterhånden blevet meget stort, men hovedparten var på meget små beløb. I 1870/71 var der ekspederet 211.000 postanvisninger og postopkrævninger med et samlet beløb på 6,5 mill. kr. I 1917/18 var antallet 12.484.000 og beløbet 536,4 mill. kr. Som tidligere nævnt var portoen for postanvisninger også meget lav i forhold til almindelig brevporto. Det må derfor antages, at postanvisningssystemet har været en underskudsgivende serviceforanstaltning.[36]

De mange postanvisninger, der skulle udbetales kontant med individuel kvittering for beløbet, kunne imidlertid også blive nogle af kunderne for meget. I 1906 henvendte en af forhandlerne af det danske koloniallotteri sig til Postvæsenet og anmodede om en ændret udbetalingsform for postanvisninger. Han havde hidtil boet i Lübeck, men solgte nu fra København en betydelig del af koloniallotteriets lodder i udlandet. Det resulterede i, at han navnlig fra Tyskland daglig kunne modtage flere tusinde postanvisninger, ja op til 10.000, som han skulle kvittere individuelt for, og hvis beløb skulle udbetales ham i kontanter. Lotterikollektøren anmodede derfor om – hvis man ikke kunne indføre det udmærkede tyske girosystem – i det mindste at få lov til at afgive en generalkvittering på en af hans kontor udarbejdet liste, hvor postanvisningerne så fulgte med som ukvitterede bilag.

Den danske Landmandsbank, som må have haft flere af koloniallotteriets kollektører som kunder, anmodede samtidig om at få

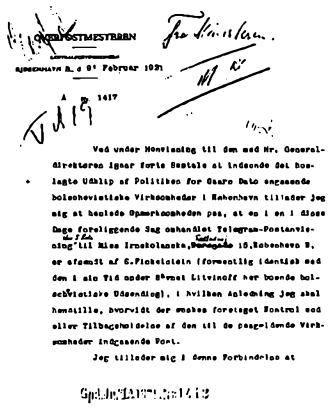
Tiden efter første verdenskrig kan ikke betegnes som nogen stor periode, når det gælder statsligt byggeri. På Østerbro i København kunne man dog i 1922 flytte fra Odensegade, hvor man havde holdt til siden 1901, til den nye, imposante bygning på Øster Allé.

indført et system, så postanvisningerne til kollektørerne mod kollektivkvittering kunde udbetales til banken til indsættelse på deres individuelle konti.

Sagen blev i første omgang opfattet som rent københavnsk, og det var derfor Overpostmesteren, der måtte korrespondere med revisionsmyndighederne om noget så betænkeligt som kvittering på en liste i stedet for kvittering på de individuelle postanvisninger. Den ordning, man i 1909 nåede frem til, blev dog generel og kom til at omfatte alle fire hovedbanker og deres filialer. Den kunne bruges af personer eller firmaer, der månedligt modtog mindst 100 postanvisninger til et samlet beløb af mindst 3.000 kr. i gennemsnit. Sådanne kunne indsende en anmodning om, at deres postanvisninger for fremtiden måtte blive krediteret deres konto i en af de fire banker. Derefter blev ankomne postanvisninger og indløste postopkrævninger ved ankomsten til det modtagne postkontor stemplet »giro« og indført i en særlig ankomstbog samt ført på en liste for hver kontohaver. Kundens bank kvitterede derefter for beløbet og krediterede det på kundens samt debiterede det på Finansministeriets konto i banken. På den måde slap Postvæsenet for at skulle bruge kontanter ved udbetalingen af postanvisninger til disse meget stor kunder samt for at administrere den individuelle kvittering på store mængder af postanvisninger.[37]

Fra 1916 var der i ledelsen overvejelser om et system, hvor pengene blev stående i Postvæsenet, indtil kunden ønskede dem udbetalt eller overført til en bankkonto, og efter studierejser til Tyskland, Schweiz og Holland var man i 1919 klar til at få hjemmel til oprettelse af en egentlig postgirotjeneste. For nogenlunde at sikre sig, at denne del af postloven kunne gå igennem Rigsdagen, havde man på forhånd forsøgt at tage erhvervslivet i ed. Storbankerne havde ikke noget mod systemet, og sparekasserne accepterede også, nok ikke mindst fordi det så markant fra Ministeriet for Offentlige Arbejder blev pointeret, at det var et betalingsoverførselssystem, man ønskede at gennemføre, og at systemet *ikke* skulle kombineres med nogen form for postsparekassevirksomhed. Med hensyn til en direkte konkurrence fra systemet frygtede sparekasserne den derfor heller ikke. Bl.a. udtalte Statens tilsynsførende med sparekasserne, sparekasseinspektør H.L. Bisgaard: »Dertil er systemet formentligt for dyrt, ligesom det overhovedet ikke egner sig for menigmand«.[38]

Ved lovbehandlingen var modstanden mod oprettelsen af girosystemet begrænset. Nogle rigsdagsmænd ankede ganske vist over indførelsen af dette fremmedord, som folk jo ville udtale »ghiro« og ministeren måtte egentlig give dem ret, men forklare-


OVERPOSTMESTEREN

KJØBENHAVN B. d 9t Februar 1921

A m 1417

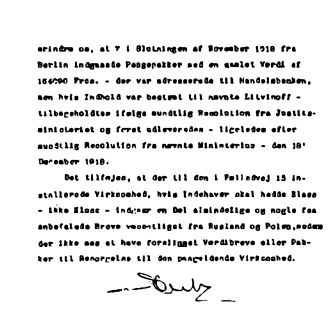
Ved under Henvisning til den med Hr. Generaldirektøren igaar forte Sæstale at indsende det beslagte Udklip af Politiken for Gaarn Dato angaaende bolschevistiske Virksomheder i København tillader jeg mig at henlede Opmærksomheden paa, at en i en i disse Dage foreliggende Sag omhandlet Telegram-Postanvisning til Miss Irnskolanska, Fælledvej 15, København N, er afsendt af S. Finkelstein (formentlig identisk med den i sin Tid under Sæmet Litvinoff her boende bolschevistiske Udsending), i hvilken Anledning jeg skal henstille, hvorvidt der ønskes foretaget Kontrol ved eller Tilbageholdelse af den til de paagældende Virksomheder indgaaende Post.

Jeg tilleder mig i denne Forbindelse at

Den 2. februar 1921 bragte dagbladet Politiken under overskriften »Hemmelig Bolsjevikcentral i Kjøbenhavn?« et referat af en artikel i det højreorienterede og antisemitiske tyske ugeblad »Der Reichswart«. I artiklen »Judo-Kommunismus – Kopenhagen-Berlin« var det bl.a. blevet påstået, at de kommunistiske opstande i München og Ungarn i 1919 var organiseret fra København af den polsk-russiske organisation »Der Bund«, der finansieredes med sovjetiske penge.

I Politiken konstaterede man, at de i artiklen nævnte navne og adresser stemte godt overens med den københavnske vejviser og telefonbøger, og der var ingen grund til, at avisen skulle gå glip af en god historie. Med den tynde undskyldning, at de navngivne personer og organisationer derved ville få lejlighed til at udtale sig, gengav Politiken den tyske artikel. Blandt de underorganer af »Der Bund«, som omtaltes i artiklen, var Klubben »Kommunistisk Organ«, som lededes af en sekretær Klosz med bopæl Fælledvej 15. Bl.a via denne organisation og formidlet af det zionistiske bureau i København skulle »bolsjevikguldet« have fundet vej til de to centraleuropæiske kommunistiske oprør.

Blandt læserne af Politiken var Københavns overpostmester, der dagen efter henledte Generaldirektoratets opmærksomhed på, at der netop var ankommet en telegrampostanvisning på 15 engelske pund til en Miss Irnskolanska på adressen Fælledvej 15, afsendt af en S. Finkelstein, som han uvist af hvilken grund for-



erindre om, at 7 i Slutningen af November 1918 fra Berlin indgaaede Pengepakker med en samlet Værdi af 164090 Frcs. - der var adresserede til Handelsbanken, men hvis Indhold var bestemt til nævnte Litvinoff - tilbageholdtes ifølge mundtlig Resolution fra Justitsministeriet og først udleveredes - ligeledes efter mundtlig Resolution fra nævnte Ministerium - den 18' December 1918.

Det tilføjes, at der til den i Følledvej 15 installerede Virksomhed, hvis Indehaver skal hedde Blaas - ikke Blaas - indgaar en Del almindelige og nogle faa anbefalede Breve vaesentligst fra Rusland og Polen, medens der ikke ses at have foreligget Værdibreve eller Pakker til Renorgelse til den pangeldende Virksomhed.

Til Generaldirektoratet for Postvæsenet.

modede var identisk med den sovjetiske repræsentant Litvinoff, som tidligere havde boet i København. Overpostmesteren ville gerne vide, om der skulle foretages kontrol af eller tilbageholdelse af post til den nævnte adresse, og han henviste i den forbindelse til, hvordan syv pengepakker, i alt indeholdende 164.090 franc adresseret til Handelsbanken, men bestemt for Litvinoff ankomne i slutningen af november 1918 efter mundtlig resolution fra Justitsministeriet var blevet tilbageholdt til 18. december.

I Generaldirektoratet tog man sagen alvorligt. Ministeren for Offentlige Arbejder informeredes og meldte samme dag telefonisk tilbage,

– at han havde talt med Justitsministeren om sagen,

– at der ikke, før der hørtes nærmere fra ham selv, måtte udleveres værdiforsendelser, postanvisninger og anbefalede breve til de i sagen omtalte adresser og

– at han ønskede at blive holdt à jour med, hvad der indgik af sådanne forsendelser til adresserne.

Overpostmesteren informeredes straks telefonisk om ministerens beslutning, men efter halvanden uges forløb gik sagen i sig selv og afsluttedes i Generaldirektoratet med den påtegning, at den kunne henlægges, da der intet var på færde, samt at »embedet vist havde været lidt for langt ude«. Det er da også et spørgsmål, hvor meget verdensrevolution, der kunne laves for 15 engelske pund[41]

de, at han var blevet overbevist af postadministrationen om, at »giro« var et internationalt ord, der også ville slå an i Danmark.[39]

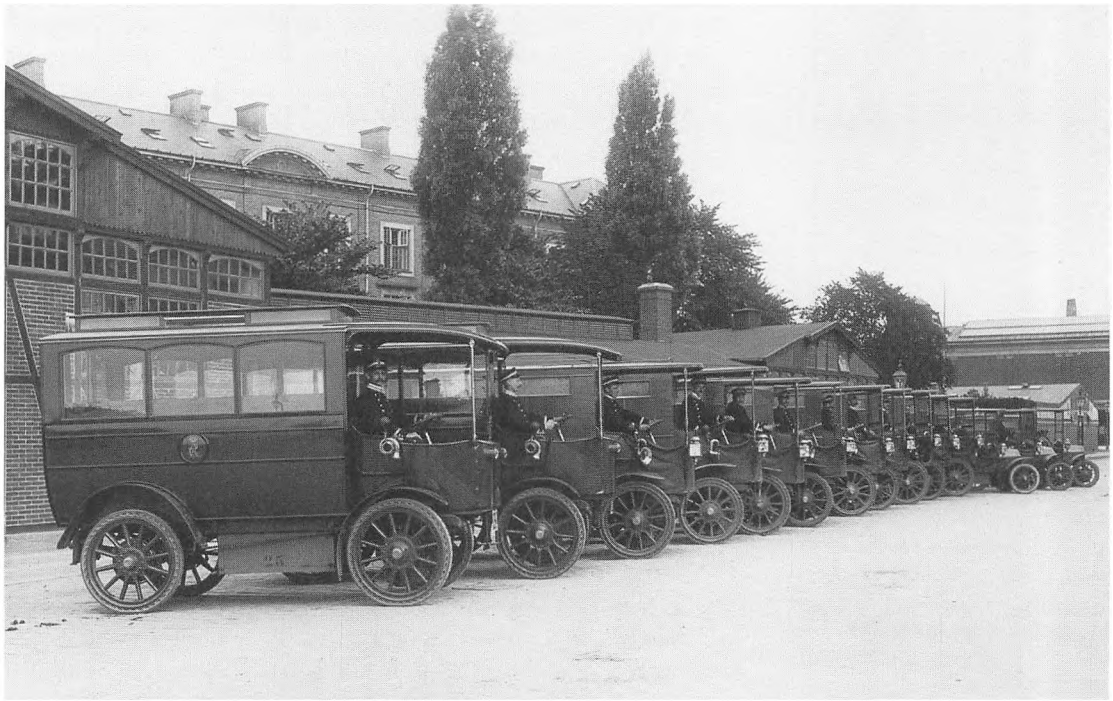
Systemet trådte i kraft den 1. januar 1920. På forhånd var der oprettet 1193 konti. For at få en sådan skulle man indbetale 25 kr., og mindre måtte der aldrig stå på kontoen. Ved årets udløb var man oppe på 2.812 konti og i 1925 kom man op på 9.519. Selv om giro klart aflastede postanvisningssystemet, havde det egentlig ganske svært ved at slå an. Det var således først i 1924, at man begyndte at overveje noget så mærkeligt som at lade de statslige jordskatter indbetale via girokort. De koncessionerede telefonselskaber var heller ikke med fra begyndelsen – end ikke Statstelegrafvæsenet. Det er dog et tegn på girosystemets begyndende gennembrud, at det samlede beløb sendt som postanvisninger fra 1920 begyndte at falde og formentlig mere end den økonomiske aktivitet.

Da en socialdemokratisk regering trådte til i 1924, begyndte man for øvrigt at rumle med postsparekassebegrebet i forbindelse med giro, men som bekendt blev det heller ikke til noget ved denne lejlighed. Det almindelige girosystem udviklede sig dog efterhånden, bl.a. fordi Postvæsenet på dette område forsøgte sig med noget så usædvanligt som direkte markedsføring. Endnu i 1927 var det dog så som så med gireringen i systemet. Regnet i overførte beløb gik ganske vist ca. 60% fra en girokonto til en anden, men regnet i antal transaktioner, var det kun 8,5%. Der var altså stadig i meget høj grad tale om indbetalinger til (og udbetalinger fra) girokonti.[40]

Biler og luftpost

Under Verdenskrigen havde der ikke været store muligheder for at udvide Postvæsenets bilpark, og hele forøgelsen under krigen bestod i, at man i 1917 anskaffede to lette benzinbiler til udbringning af eksprespakker samt to tilsvarende vogne til kørsel med feltpost til sikringsstyrken.

Forud for anskaffelsen af de første biler til det københavnske postvæsen i 1911 var al vognkørsel blevet foretaget af Postholderen, med hvem Postvæsenet havde kontrakt om at stille vogne og postillioner til rådighed. Personalet, der kørte hestevognene, var altså ikke ansat ved Postvæsenet, men hos postholderen. Der var derfor altid to personer med en pakkeudbringningsvogn: Postillionen, hvis opgave det var at køre, og postfunktionæren, hvis opgave det var at aflevere pakkerne. I praksis hjalp de to dog som regel hinanden. Efter anskaffelsen af elektromobilerne tog Post-



Den samlede automobilpark – 11 elektromobiler og tre benzindrevne – kørt frem til paradefotografering, mens man endnu holdt til i Stoltenbergsgade. De forreste to elektromobiler kunne køre 12 brevbærere frem til deres omdelingsdistrikter.

holderens vogne sig dels af faktagekørsel (pakkeudbringning) i de egentlige københavnske distrikter, dels af kørsel med svære vogne med tospand, nemlig en del af omnibuskørslen med postbudene og kørsel med åbne bræddevogne. Faktagekørslen var langt den overvejende del af entreprisen. I 1918 bestod postholderens materiel af 35 faktagevogne, 13 åbne bræddevogne, 5 (heste)omnibusser, 2 enspænder brevpostvogne samt 60 til 64 heste. Personalet var 47 postillioner og en forvalter.

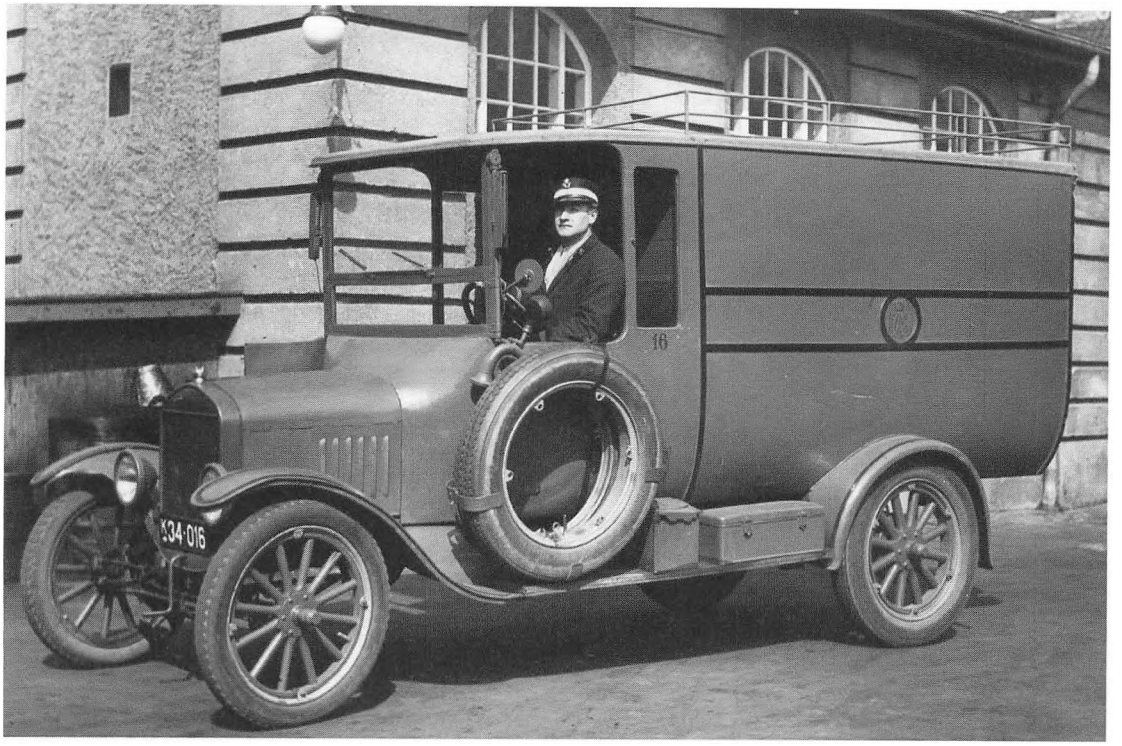
Kontrakten med postholderen udløb den 1. juli 1919, og det benyttede Postvæsenet sig af til selv at overtage al kørsel. Hertil anskaffedes et betydeligt antal elektromobiler. På grund af den fortsatte allierede blokade kunne de nu ikke fås fra Tyskland, da der ikke kunne skaffes amerikanske gummiringe til montering på tyske vogne. Der indhentedes derfor tilbud i Danmark. Ordren gik til W. Løwener, der ved kombination af dele fra forskellige fabrikanter var i stand til at levere vogne af lignende type som de tidligere købte. Hver vogn havde to elektromotorer, der via et tandhjul trak på hvert sit forhjul.

Som teksten fortæller, ses her Postbilen Gedsted-Ålestrup, antagelig fotograferet omkring 1910.

I forbindelse med anskaffelsen af de mange elektromobiler forlod man også det hidtidige garageanlæg, som lå på en af kommunen lejet grund i Stoltenbergsgade, og opførte et nyt stort anlæg

Halvanden tons Ford T.T., anskaffet til faktagekørsel i København i 1925. Fotograferet i 1933, året før den blev solgt.

Postbilen: Gedsted - Aalestrup.
10309


X34·016
16

på en grund på Amager Fælledvej, som erhvervedes fra Krigsministeriet. Garageanlægget var budgetteret til 475.860 kr., omformerstation og ladetavler til 42.400 kr. Hertil kom så de planlagte 27 faktageelektromobiler med én tons bæreevne og en maksimumshastighed på 20 km/t til 20.000 kr. pr. stk. og tre lastelektromobiler med 2 tons bæreevne og en maksimumshastighed på 15 km/t. I projektet indgik også, at der i yderdistrikterne skulle anvendes cykler ved pakkeudbringningen, således at én eller flere pakkepostbude med cykel var knyttet til hver elektromobil.[42]

Projektet gennemførtes, hvorved antallet af elektromobiler i København i løbet af finansåret 1919/20 kom op på 48, og i løbet af de to efterfølgende finansår kulminerede tallet med 69 stk. Derefter anskaffedes kun benzinautomobiler. De sidste elektromobiler udskiftedes i 1928.

De første postbiler til anvendelse i provinsbyerne var fire elektromobiler, der i 1919 leveredes til Odense Postkontor. I løbet af to år forøgedes antallet til 7, men også her gik man hurtigt over til benzinbiler. Den næste provinsby, der kom med, var Århus. Bilparken ved provinspostkontorerne voksede fra 9 i 1922 til 91 i 1927.

Også dagvognskontrahenterne og de kørende landpostbude gik over til at anvende bil, men denne mellembys kørsel med post foregik altså ikke med Postvæsenets biler. Af de kørende landposter anskaffede de tre første bil i finansåret 1912/13. I disse år medførte den almindelige rutebilkørsel efterhånden, at de fleste af de gamle dagvognskørsler enten konkurreredes ud eller blev omlagt til rutebilkørsel. Rutebilnettet medførte også, at adskillige landpostkørsler kunne nedlægges.

Motorcykler havde som nævnt været anvendt på prøve i 1907, men havde da ikke været nogen succes. Først i 1923 forsøgte Postvæsenet sig derfor igen med sådanne. Denne gang anskaffedes tre motorcykler med sidevogn til udbringelse af eksprespakker i København og en tilsvarende til Brønshøj Postkontor til pakkeomdeling, kassetømning og forbindelseskørsel til og fra Lygtekvarterets Postkontor. Året efter erhvervedes yderligere tre motorcykler fortrinsvis til at bringe brevene fra kassetømningen i yderdistrikterne ind til centralpostbygningen, og i 1925 købte man igen tre. Det var danske Nimbus-motorcykler, der anvendtes.

Tilsvarende fik et antal landpostbude tilladelse til for egen regning at anskaffe og benytte motorcykel i stedet for almindelig cykel. Til Postvæsenets motorisering hører også, at man fra 1926 begyndte at anskaffe elektriske perronbiler til de banegårde, hvor forholdene medførte, at der skulle transporteres post over lange

Forsøgsflyvningen med post mellem København og Stege foregik fra den 1. juli 1919 til og med 24. august samme år. Her er marinens vandflyver fotograferet ved Stege efter den allerførste tur.

afstande. Den første sådanne »elektrokarre« købtes til Århus Postkontor i 1926.[43]

Under Verdenskrigen var forsøgene med postflyvning gået i stå. Efter krigen blev de genoptaget. Flyvemaskinemateriellet var efter krigen af langt bedre kvalitet, da den civile luftfart nu kunne høste fordelene af udviklingen af de militære fly under krigen. Derfor indledte Postvæsenet i samarbejde med Marinen en række forsøgsflyvninger mellem København og Stege.[44]

De første egentlige luftpostruter åbnedes i efteråret 1920. I august var der blevet oprettet en samtrafikaftale mellem det nyligt oprettede »Det danske Luftfartsselskab«, »Svenska Lufttrafik« og »Deutsche Luftreederei« om en rute København-Malmø-Warnemünde. Fra Warnemünde var der luftpostbefordring videre til Berlin. Ruten benyttedes fra den 12. august af det svenske postvæsen og fra den 15. september af det danske postvæsen. Samme dato havde DDL også åbnet en rute mellem København og Hamburg, og denne rute benyttede Postvæsenet fra begyndelsen. Fra Hamburg var der luftpostbefordring videre over Bremen til Amsterdam og herfra til London. Luftposttillægget var 20 øre pr. 20 gram til Tyskland, 40 øre til Holland og 60 øre til England. Breve, der afgik fra København kl. 9^{30}, var i Berlin kl. 14^{00}. Post-

Den første danske flyverute til Hamburg åbnede den 15. september 1920. Besætningen bestod ved den lejlighed af sergent C.C. Larsen, og maskinen kunne medtage tre passagerer foruden posten, som her bringes om bord. Flyet var en De Havilland DH 9.

væsenet betalte DDL 10 kr. pr. kg brevpost og 5 kr. pr. kg avispost for post afsendt fra København, mens betalingen for luftbefordringen den modsatte vej var det danske postvæsen uvedkommende. Efter ca. 6 ugers drift blev ruterne indstillet ved udgangen af oktober. En af piloterne var Herman Göring, som midlertidigt slog sig igennem som trafikflyver.[45]

Det følgende år blev der ikke foretaget luftpostflyvninger fra Danmark. Det naturlige rutemål var Tyskland, men Versaillestraktaten forbød tyske postfly at komme uden for landets grænser. Ruter mellem Tyskland og Skandinavien skulle altså udelukkende beflyves med skandinavisk ejet materiel.[46]

I februar 1922 blev der derimod foretaget indenlandske postflyvninger mellem Kalundborg og Århus over Samsø, da den normale besejling af denne rute var afbrudt på grund af is[47]. Luftpostforbindelse mellem Danmark og udlandet blev åbnet igen i april 1923 med en rute mellem København og Hamburg. Denne gang blev trafikken holdt i gang til midt i oktober og blev genoptaget i april 1924. Fra dette tidspunkt var der direkte luft-

postbefordring videre fra Hamburg til Amsterdam og Rotterdam, og i samme måned åbnedes luftpostforbindelse mellem København og Berlin. Nu var luftposten ved at være af et vist omfang. I sommersæsonen 1924 befordredes 10.803 stk. luftpostforsendelser fra København. Det var også muligt at anvende luftpost fra Danmark, selv om der ikke var umiddelbar forbindelse mellem ruterne. F.eks. kunne man sende luftpost til London ved at anvende luftpostruten København-Hamburg, derfra til Köln med tog og videre fra Köln til London med fly.[48]

For 1925 opregnes i alt 16 ruter i Generaldirektoratets fortegnelse over luftpostbefordringsmuligheder. Fra København udgik dog kun København-Berlin-Dresden og København-Hamburg-Amsterdam-Rotterdam-London eller Bruxelles-Paris. Fra disse ruter var der mulighed for viderebefordring f.eks. fra Berlin til Königsberg og herfra til Helsingfors eller Moskva. Blandt de 16 ruter var også mere eksotiske, f.eks. Kairo-Bagdad, der blev befløjet hver anden torsdag og den daglige rute mellem New York og San Francisco. For at benytte denne måtte man anvende ordinær skibspost til New York. I 1926 ændredes Berlinruten til at gå over Lübeck, så der derfra kunne etableres tilslutningsrute til Hamburg. Der var også på hverdagene en direkte rute København-Hamburg-Köln-Paris og en rute Malmø-København-Hamburg-Amsterdam-Rotterdam-London. Flyet fra København kl. 8^{45} var i London kl. 18^{20}, da der blev brugt meget tid til mellemlandinger.[49]

De bevægelige postkontorer

Med udbruddet af første verdenskrig forøgedes behovet for posttransport med jernbane og sortering i bureauerne, da krigsforholdene tvang transporterne over på landjorden. Samtidig gjorde forsyningssituationen anskaffelse af vognmateriel vanskelig, men et mindre antal postvogne blev dog bygget.[50]

Samtidig med det voksende behov for postvognsmateriel under krigen, stillede personalet hidtil usete krav, som f.eks. da Dansk Postforbund i 1915 anmodede om, at postpakvognene måtte blive opvarmet i vinterperioden. Fra ledelsens side var man ikke uvillig til at gøre noget ved det, men forestillede sig, at problemet først skulle løses, efterhånden som postpakvognene blev udskiftet.[51]

Pakkerne skulle imidlertid transporteres og også i et vist omfang sorteres under transporten, og da der ikke var postpakvogne nok, begyndte man at anvende kreaturtransportvogne og især i større stil kødvogne til formålet. I sådanne vogne kunne dørene

Det skulle vare længe, før man slap for pakkepost i kødvogne. Dette billede er taget omkring 1930 og viser Postens konkurrenter, jernbanefolkene, som også raslede rundt med pakker på denne måde.

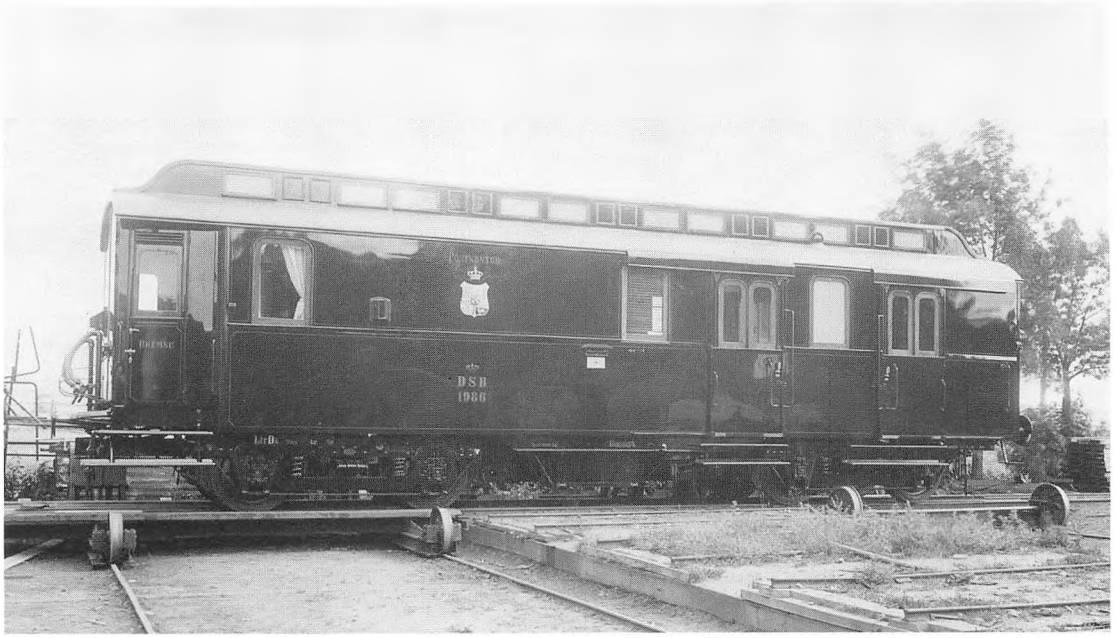
ikke åbnes indefra, heller ikke i tilfælde af ulykke, hvilket postpersonalet ikke fandt særligt betryggende. Der var også kun løse ophængte lygter, og i kødtransportvogne raslede og larmede kødkrogene. Ikke desto mindre måtte der arbejdes i sådanne vogne. I 1918 gav Østifternes Jernbanepostkontor dog ordre til, at jernstængerne, der bar kødkrogene, skulle afmonteres og lægges i bunden af vognen, inden man begyndte at læsse pakkerne ind, så stænger med kroge ikke under kørslen kom raslende ned i hovedet på postpersonalet. Somme tider sad stængerne imidlertid så fast, at de ikke umiddelbart kunne afmonteres.[52]

I 1919 blev der endelig anskaffet tolv 9,5 meter lange nye toakslede postpakvogne med et lille opvarmet kontorrum.[53]

Selv om nybygningen af postvogne var gået i stå under krigen, skete der dog forbedringer. I 1917-18 forsynedes alle postvogne således med elektrisk belysning.[54] Normalt kunne lyset i vognene dog kun tændes, når de indgik i en togstamme. De fik nemlig ikke egne akkumulatorer. Dette skete først i slutningen af 1920'rne. Indtil dette tidspunkt måtte man altså i et vist omfang anvende olie- eller petroleumslamper.[55]

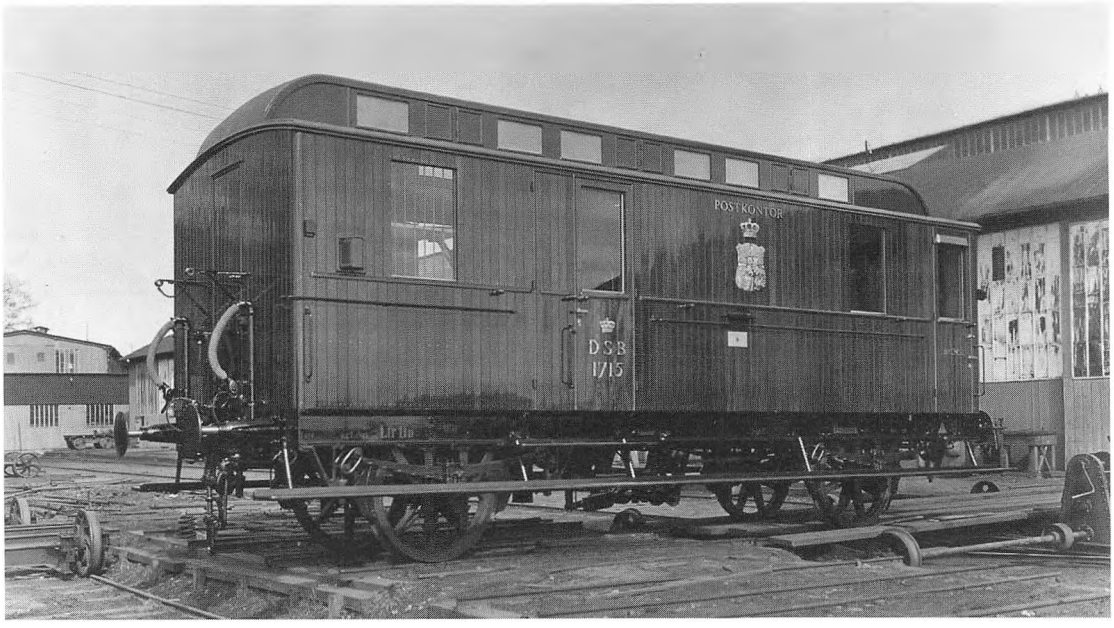
Efter krigen var de økonomiske forhold således, at der heller ikke byggedes mange nye postvogne. Der skete derfor ikke nogen systematisk udskiftning af de gamle toakslede postvogne fra 1870'erne og 1880'erne.

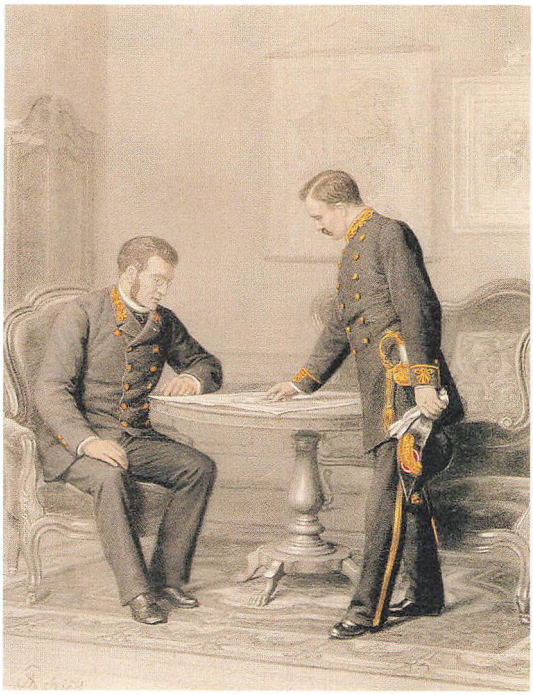
En anden måde at spare ressourcer på i 1920'rne var ved i højere grad at lade regulær postbesørgelse med tog foregå, uden at der var postpersonale med togene. For eksempel forsøgte man på denne måde at reducere personaleforbruget på de små sønderjyske sideruter: Vojens-Haderslev og Rødekro-Åbenrå.[56]



Under og efter første verdenskrig byggedes stadig store boggie-postvogne med stålbeklædning som den her ovenfor viste Dk-type, hvoraf de første 12 leveredes i 1915 og yderligere fem i 1922. Der var afsat én meter til bremsekupé, seks meter til postkontor og fem meter til postgods.

Fra 1917 og helt op til 1932 byggede man dog også toakslede, træbeklædte postvogne som den nederst viste Dd-type. I den ene ende af vognen var der bremsekupé. De 6½ meter, som Postvæsenet havde rådighed over, indeholdt både postkontor og rum til postgods.





Postuniformer

I 1889 kom der et nyt uniformsreglement for Postens ansatte, og det skulle komme til at være gældende for resten af den periode, dette bind omhandler. Sammenlignet med uniformerne fra århundredets midte – se side 21, 77 og 80 – fik man nu en lavere og antagelig væsentlig mere behagelig krave, mens den toradede jakkes knapper var anbragt skråt op mod skuldrene i modsætning til frakkens parallelle knapperækker. Disse knapper signalerede umiddelbart, hvem man havde for sig. Var det postassistenter eller embedsmænd i højere lønklasser, var knapperne forgyldte, og jo højere man kom op i hierarkiet, desto mere bredte egeløvet sig på hue, krave og ærmeopslag. Postbude og dermed ligestillede havde forsølvede knapper, mens postilloner havde knapper af hvidt metal.

I 1892 udsendtes et fornemt bind med afbildninger af de danske postuniformer: Uniformes de l'office des postes danoises – udsendt på det internationale postsprog, fransk. Værkets repræsentative karakter bevirker, at man her får et glimrende indtryk af, hvordan Det danske Postvæsen ønskede at vise sig for omverdenen. Herfra er hentet dette opslags illustrationer.

Først postinspektøren siddende iført sin dagliguniform,

som den var udformet for 1. lønklasse. Postmesteren, som er i 3. lønklasse, er naturligvis mødt op hos sin foresatte i galla inklusive det, som senere tider så respektløst har kaldt for en »sovsekande«.

På næste billede er det »de røde«, der optræder, altså bypostbude henholdsvis i frakke og jakke – der er netop afleveret post til Chr.Frd. Sørensens Café og Ølhalle. Siden følger postmesteren i dagliguniform sammen med en sølvsnor, en pakmester, der er steget ud af sin bureauvogn. Nok en sølvsnor er vist med postkonduktøren med våben ved lænd sammen med postillonen, der har blå bukser og en særlig tofarvet hue med et stort ovalt posttegn med kongens monogram. Endelig sluttes rækken med repræsentanter for de to samme kategorier, nu i en mundering passende til det mere barske vejrlig på landevejene.

Samtidig med at vise de forskellige uniformer, giver disse billeder også et indtryk af de forskellige arbejdsområder, omdelingen i byerne, sorteringen undervejs på jernbanerne og post-, pakke- og persontransporten med hest og vogn. Én kategori glimrer dog helt ved sit fravær, landpostbudene. Ganske vist var det året før blevet tilladt disse at bære en hue af nærmere beskrevet udseende, men endnu hed det i 1892 om dem kort, at man påtænkte at give dem en mørkeblå uniform, men at nogen endelig beslutning herom ikke var taget. Den kom året efter.

I søsteretaten, Telegrafvæsenet, var og forblev forholdene noget anderledes. Man blev her aldrig gennemuniformeret på samme måde. Dog udstyredes telegrafbudene tidligt med en sort uniform, som det kan ses på næste side. Telegrafisterne diskuterede i årene 1904-05 ivrigt, om de også skulle uniformeres for at stå på lige fod med de øvrige etater, men stemningen var imod. Det fremgik, at enkelte vel utvivlsomt følte sig tiltrukket af muligheden for at kunne vise sig i en gallauniform, men flertallet ønskede fortsat, at Telegrafvæsenet skulle være en helt civil etat – budene stadig undtaget. Om de kvindelige telegrafisters standpunkt hed det kort og godt, at de var imod, og uniformsiveren blev siden af en diskussionsdeltager latterliggjort med en tydelig politisk finte: »Skal vi virkelig bekoste og slæbe rundt med 16 guldknapper, når vi kan nøjes med en eneste knap. En rød knap f.eks...« Det forblev altså ved de uniformerede bude.[57]

T898

Telegrafvæsenets nye rolle

Færre telegrammer

Antallet af indenrigske og mellemrigske telegrammer kulminerede i 1919/20 med henholdsvis 2,0 og 2,8 mill. stk., og allerede i 1922/23 var omfanget nede på henholdsvis 1,2 og 2,3 mill. stk. Dette niveau forblev uændret til slutningen af vor periode i 1926/27. Med hensyn til antallet af gennemrigske telegrammer, altså telegrammer, der fra et fremmed land til et andet gik over dansk område, var forløbet lidt anderledes, men det havde sin gode grund. I 1918/19 havde tallet på grund af kabelafbrydelser været helt nede på 0,3 mill. stk. I 1919/20 kom det op på 0,8 mill. stk. og i 1919/20 på knap 1 mill. stk. Det internationale økonomiske tilbageslag fik i 1921/22 tallet ned på 0,8 mill., men fra 1923/24 og til 1926/27 lå det ret konstant på 1,1 mill. stk. Den næsten permanente vækst i telegramantallet var altså blevet vendt til stagnation eller tilbagegang.[58]

For almindelige telegramkunder blev indtelefonering efterhånden meget almindeligt, og for de store kunder havde man allerede længe søgt at forbedre servicen på anden vis. Telegrafstationen på Børsen oprettet i 1861 havde været et første forsøg på at bringe telegraferingsmuligheden direkte til kunderne. Senere fulgte direkte abonnentforbindelser. I 1902 fik Landmandsbanken således direkte telegrafledning mod en afgift af 80 kr. om året. Desuden udlejede Statstelegrafen telegrafister til banken for 75 øre i timen. Banken oplærte dog inden længe kvindeligt (og billigere) personale til at betjene apparaterne.[59]

Det var et problem, at betjening af Morseapparater krævede trænede specialister. I England blev man f.eks. længe ved med at bruge visertelegrafer til forbindelserne til helt små postkontorer, selv om telegrafering med sådanne var meget langsom. Apparaterne havde den fordel, at de stort set kunne betjenes af enhver. Der var også allerede i 1850'erne og 1860'erne fremkommet telegrafsystemer, hvor der afsendtes og modtoges almindelige bogstaver (Hughe's og Baudot's systemer). Systemerne var imidlertid meget følsomme for fejl og svagheder i ledningssystemerne og havde derfor svært ved at slå an.

Poul Ejnar Jørgensen, født 1898, ansat ved Telegrafvæsenet i 1913, fastansat 1920. Her er den unge mand fotograferet omkring 1915.

Typetryksapparater fra 1908 udstyret med et typehjul. Tangenttryk for tangenttryk og dermed bogstav for bogstav kunne tekster overføres direkte læsbart, men hastigheden kunne ikke komme over 20 ord i minuttet.

Derimod var Siemens og Halskes typetryktelegraf, som indførtes i 1908, et apparat som var beregnet til at kommunikere mellem telegrafstationer og storkunder. Man afsendte her teksten ved at trykke på et skrivemaskinetastatur, og modtageren fik bogstaver på en strimmel. Styresystemet var dog ret primitivt. Således måtte man ikke slippe et bogstav, før det næste var nedtrykket. Systemet blev derfor heller aldrig den store succes. I København havde man i 1910 seks abonnenter, og systemet kulminerede med 27 abonnentforbindelser af denne type[60].

Den almindelige fjernskriver dukkede første gang op hos Telegrafvæsenet i form af et tilbud i 1921 fra »The Murray Printing Telegraph Systems«, der repræsenterede det såkaldte teletypesystem. Henvendelsen fik i 1924 Telegrafvæsenet til at indhente tilbud på sådanne apparater, og samme år prøveopstilledes den første fjernskriverforbindelse på Hovedtelegrafkontorets værksted. Forsøgene faldt tilfredsstillende ud, og den 6. december 1924 etableredes fjernskriverforbindelse mellem Hovedtelegrafkontoret og den daværende telegrafstation på Kongens Nytorv. Denne telegrafstation blev imidlertid hurtigt nedlagt, og fra 1925 til 1926 benyttedes apparaterne til en fjernskriverforbindelse mellem Hovedtelegrafstationen og telegrafstationen i Århus, hvorefter apparaterne et par år samlede støv på værkstedet i København. Fjernskriverforbindelse til abonnenter kom først efter 1927, når der ses bort fra, at der i 1925 var etableret en fjernskriverforbindelse mellem Hovedtelegrafstationen og Ritzaus Bureau.[61]

Den første fjernskriver også kaldet bladskriver fra 1925.

Telefon

På telefonområdet udløb de tyveårige koncessioner givet på grundlag af 1897-loven mellem 1918 og 1920. Regeringen nedsatte derfor i 1917 en telefonkommission til at overveje spørgsmålet, om Staten skulle udnytte sin ret til at indløse anlæggene efter koncessionernes udløb, eller om koncessionerne under en eller anden form skulle forlænges. Der var allerede i kommissoriet givet tydelige indikationer af, i hvilken retning regeringens tanker gik med formuleringen, »For så vidt en øjeblikkelig overtagelse ikke foretrækkes, vil det i særlig grad være at overveje, om der ikke bør gives det fremtidige koncessionsmæssige retsforhold mellem Staten og selskaberne et sådant indhold, at en lempelig overgang fra selskaberne til Staten derved forberedes og tilrettelægges«.

Kommissionens formand var C.V. Slomann, direktør for Christiansholms fabrikker, og man havde omhyggeligt undgået at udpege repræsentanter for såvel telefonselskaberne som Statstelegrafen. Derimod var den senere generaldirektør for Telegrafvæsenet, daværende kontorchef i Ministeriet for Offentlige Arbejder, T.F. Krarup og professor P.O. Pedersen fra Polyteknisk Læreanstalt medlemmer foruden en repræsentant for statsbanerne og én for militæret samt endnu en direktør og en overretssagfører. Majoriteten udgjordes dog af politikere, nemlig fem folketingsmænd og tre landstingsmænd. Der var derfor ikke tvivl om, at kommissionen undervejs ville være i stand til at vurdere den politiske bæredygtighed af de forslag, den kom frem til. På sin vis havde

Statstelegrafen for øvrigt alligevel en repræsentant i kommissionen. Det var overtelegrafist Albert Abrahamsen, men han var udpeget som medlem af Folketinget for de konservative.

Med den strid, der senere har været med hensyn til spørgsmålet om Statens eventuelle overtagelse af de koncessionerede telefonselskaber, kan det undre, at kommissionen i samdrægtighed kunne erklære, at der ikke kunne være nogen tvivl om, at det burde være Staten, der ejede telefonerne. Betænkningen blev imidlertid først afgivet i 1919, og da havde prisudviklingen medført, at telefonselskaberne ville få en efter kommissionens mening helt uacceptabel konjunkturgevinst, hvis Staten skulle indløse dem efter de i henhold til 1897-loven og koncessionerne eksisterende regler. Disse sagde nemlig, at Staten ved indløsning skulle betale nyværdi minus beregnet værdiforringelse. Med et prisniveau, der omtrent var tredoblet siden før krigen, ville det give selskaberne en smuk fortjeneste. Der havde da heller ikke fra selskabernes side været nogen protester mod en indløsning efter disse regler, men med den økonomiske situation i 1919 fandt kommissionen en sådan udgift for Staten helt urealistisk. Kommissionen mente også, at det tekniske og driftsmæssige stade på øerne var så godt, at en statslig indløsningssum af sådanne dimensioner slet ikke kunne berettiges af den yderst begrænsede rationaliseringsgevinst, der ville være ved at kunne lægge de statslige centraler i byerne sammen med selskabernes centraler. Det er dog typisk for stemningen i kommissionen, at den tanke at opnå rationaliseringen ved at lade det statslige net overgå til de koncessionerede selskaber, end ikke blev nævnt.

Det eneste tilfælde, hvor man var villig til at overlade et statsligt net til et af selskaberne, var for Tåsinges vedkommende og her under påberåbelse af, at Fyns Kommunale Telefonselskab ved at have erhvervet det langelandske selskab nu ellers dækkede hele Fyns Stift. Man ville dog ikke afhænde det statslige net på Tåsinge og de sydfynske småøer til det koncessionerede selskab, men kun forpagte det ud mod en årlig afgift på 5% af anlægsværdien minus foretagne afskrivninger. Denne konkrete sag viser noget om, hvor dårlig en forretning disse spredt liggende lokalnet var for Statstelegrafen. Telegrafdirektøren havde nemlig godkendt dispositionen, og det var kommissionens opfattelse, »at statskassen intet tab lider, men derimod vil få en væsentlig større indtægt, end statsdriften må antages hidtil at have givet«. De fem procent forrentning, som Statens lokalnet altså ikke kunne give, kan ses i sammenhæng med, at hele sagen endte med, at KTAS og Jydsk Telefon for fremtiden ikke måtte udbetale over 8% i udbytte. Den principielle holdning med kun at bortforpagte stats-

C.V. Slomann (1853-1919), direktør for Christiansholms Fabrikker, borgerrepræsentant i København 1900-1908, medlem af en række bestyrelser og fra 1917 formand for Telefonkommissionen,

lige telefonanlæg til de koncessionerede selskaber holdt dog ikke længe. Få måneder senere solgte Staten sit anlæg på Ærø til FKT.

Med hensyn til Statens mulighed for på længere sigt at erhverve selskaberne sikredes dette ved, at Staten ved kommende kapitaludvidelser skulle have mindst halvdelen af aktieudvidelsen tilbudt på vilkår, der ikke var ringere end dem de andre, herunder de hidtidige aktionærer, fik. Og Staten skulle efter udløbet af de nye 20-års koncessioner kunne indløse KTAS' og Jydsk Telefons aktier til kurs 125. For Bornholms Telefon var indløsningskursen 120, for Lolland-Falsters Telefonselskab 115, mens man for Fyens Kommunale Telefonselskab helt undlod at fastsætte en indløsningskurs.

Det eneste punkt, hvor der ikke helt var fodslag i kommissionen, var med hensyn til det jyske område, hvor de socialdemokratiske medlemmer principielt ønskede statsovertagelse med det samme, men afstod fra det af økonomiske grunde. Der var dog enighed i kommissionen om, at det jyske område var det eneste, hvor selskaberne kunne siges at være blevet drevet dårligt teknisk og ledelsesmæssigt, og hvor den statslige tilsynsfunktion derfor havde haft grund til at gribe ind i væsentligt omfang. Det var da også typisk nok i Jylland, at Staten beholdt visse lokale telefonanlæg. Skagen og Hulsig blev således først overtaget af Jydsk Telefon så sent som i 1955.

Kommissionen ønskede tilsynet styrket væsentligt, bl.a. for at skaffe Staten den viden, der ville være nødvendig for senere at kunne overtage selskaberne. Det hidtidige tilsyn havde været teknisk. Nu skulle det også være økonomisk. På det område må man ikke have tiltroet Statstelegrafen de store evner, for det, kommissionen foreslog, og som blev gennemført, var et tilsyn placeret direkte under ministeriets departement. Telegrafdirektøren blev ganske vist medlem, men sammen med Statsbanernes generaldirektør Theodor Andersen Alstrup, professor P.O. Pedersen og med telefonkommissionens formand direktør Slomann som formand. Ved dennes død ved årsskiftet 1919-20 afløstes han på formandsposten af P.O. Pedersen. Tilsynet fik eget administrativt og teknisk personel og tilknyttet regnskabsmæssig ekspertise. Telefonkommissionens oplæg blev ved lovgivning i 1920 og 1922 til Statens officielle politik overfor telefonselskaberne.[62]

På Fyn og Sjælland skulle Statstelegrafen stadig indskrænke sig til at levere telefonforbindelser, der gik til og fra de to øer. I Jylland blev der også sat grænser for konkurrencen mellem Statstelegrafen og de to tilbageværende selskaber. Jylland blev inddelt i fire zoner. Samtaler mellem to zoner, der ikke grænsede op til hinanden, blev forbeholdt statstelegrafen, mens samtaler inden

DEN DANSKE STATSTELEGRAF

TELEGRAM FRA

Nr. ORD INDLEVERET DEN / 190 T. M.

Festtelegrammer skulle op til nyeste tid blive en indbringende forretning. Her ses det allerældste, Den danske Statstelegrafs festblanket fra 1903. Siden skulle udstyret blive endnu mere farverigt.

for en zone og mellem to til hinanden grænsende zoner principielt var forbeholdt det koncessionerede selskab. Dog kunne Statstelegrafen inden for en zone ekspedere de samtaler, der bestiltes af statstelefonabonnenter, og mellem to tilgrænsende zoner de samtaler, der måtte blive bestilt over Statstelefonen[63]. Dette sidste medførte, at Statstelegrafen i vid udstrækning kom til at opretholde et ledningsnet, som der kun blev trukket på i spidsbelastningssituationer, hvilket forbedrede rentabiliteten af Jydsk Telefons net og tilsvarende forringede rentabiliteten af Statstelegrafens.

På ét punkt havde telefonkommissionen også beskæftiget sig med telegraflovgivning, nemlig med hensyn til telefonkioskernes telegrambefordring. Her var der et hul i 1897-lovgivningen, idet KTAS efter sin koncession havde ret til telefonisk telegrambefordring i København og Københavns amt. Det drejede sig om videreførelsen af By- og Hustelegrafens telegramvirksomhed, som

KTAS i 1903 havde udskilt som et særligt bortforpagtet selskab: Københavns Telefonkiosker. Dette selskab påførte Statstelegrafen en følelig konkurrence, idet det i 1919 var oppe på at ekspedere 140.000 »telefontelegrammer«. Ofte var der slet ikke indblandet brug af telefon i ekspeditionen, idet telegrammerne tit udsendtes fra den samme kiosk, hvor de var bestilt. Det var for øvrigt ikke tabet af telegramgebyret, der generede Statstelegrafen. Ekspedition af lokale telegrammer med påfølgende udbringning var generelt en underskudsforretning, som Statstelegrafen gerne undgik. I dette tilfælde drejede det sig imidlertid fortrinsvis om festtelegrammer, og festtelegramblanketterne gav en udmærket avance, som Statstelegrafen altså mistede til det private firma. Det lykkedes imidlertid ikke i 1919 at slippe af med konkurrenten, idet Københavns Telefonkioskers tilladelse forlængedes til 1. juli 1924.[64]

Der blev dog ét større område, hvor Statstelefonen både fik lokal- og fjerntrafik, nemlig Sønderjylland. Her havde Statstelegrafen i første omgang overtaget de tyske telefonnet fra den tyske stat og Haderslev Amtsbaner, men den 20. august 1920 besluttede Regering og Rigsdag efter indstilling fra Telefonkommissionen, at telefonvæsenet i Sønderjylland permanent skulle overtages af Staten.[65] En medvirkende grund hertil var, at der ikke i 1920 kunne tilvejebringes en sammenslutning mellem Jydsk Telefon, der havde området nord for en linie Fredericia-Nymindegab og det mindre Sydjydsk Telefonselskab, som havde området syd for denne linie og et område omkring Horsens.[66]

Resultatet af de koncessionerede telefonselskabers fortsatte virksomhed var, at mens Statstelefonvæsenet i 1926/27 ekspederede 2,4 mill. mellembys og 14,8 mill. lokale og oplandssamtaler (fortrinsvis i Sønderjylland) samt 0,5 mill. mellemrigske samtaler med en samlet indtægt på 5,4 mill. kr., ekspederede de koncessionerede telefonselskaber 70,3 mill. mellembys og oplandssamtaler og 386,0 mill. lokale samtaler med en samlet indtægt på 34 mill. kr.[67]

Egne kabelskibe

For det danske telegrafvæsen har søkabler fra begyndelsen været af afgørende betydning. Anlægget af »Øresundslinien« fra Helsingør til Hamburg havde således måttet vente, til man følte sig sikker på, at driftssikre kabler kunne lægges over Storebælt og Lillebælt. Helt op til første verdenskrig klarede Telegrafvæsenet imidlertid udlægning og reparation af søkablerne uden at have

Fyen *var bygget i 1867 som det første skruedampskib i Postvæsenets flåde. At det var alvor med isen ses på dette billede, hvor isbådene ligger langs skibssiden.*

eget kabelskib. Store Nordiske Telegrafselskab lod derimod i 1872 sit første kabelskib *H.C. Ørsted* bygge på B&W. Det var fra 1873 til 1881 fast stationeret i de østasiatiske farvande. I de europæiske farvande klarede selskabet sig i begyndelsen med Svitzerdampere, hvorpå det nødvendige udstyr var monteret.[68]

I 1870'erne havde Statstelegrafvæsenet med mellemrum benyttet postdampskibet *Fyen* ved kabelreparationer. *Fyen* var bygget i 1867 til Storebæltsoverfarten. Det var et skrueskib med en efter tidens forhold betydelig maskinkraft. På grund af maskinkraften, og fordi skibet ikke havde skovlhjul, der kunne beskadiges af isen, blev det anset for at være en slags isbryder. Det var imidlertid ikke særlig populært hos passagererne, der foretrak hjuldampernes mere rolige gang.[69]

Da Postvæsenet fra 1879 kun brugte skibet som reserveskib, mente man i Statstelegrafvæsenet, at det nu ville være lettere at låne skibet til kabelreparationsopgaver. Noget sådant var fordelagtigt for Statstelegrafvæsenet. Man betalte nemlig kun Postvæsenet de direkte omkostninger ved skibets drift, dvs. brændstof og lønninger, når man lånte skibet. Det beløb sig til ca. 200 kr. pr. døgn, mens leje af Svitzers skibe på dette tidspunkt kostede fra 450 til 600 kr. i døgnet. *Fyen* kunne imidlertid ikke benyttes til alle opgaver. Optagning af tunge kabler til reparation krævede et kraftigt dampspil, og det havde *Fyen* ikke, og derfor anvendte

Statstelegrafvæsenet i 1880 ca. 6.000 kr. til at få monteret et sådant dampspil på Postvæsenets skib.

De følgende år blev *Fyen* anvendt af Statstelegrafvæsenet til adskillige kabelopgaver. Postvæsenet havde ikke noget imod at afgive skibet med meget kort varsel. Foruden den direkte lønudgift, der betaltes til Postvæsenet, gav Statstelegrafvæsenet også såkaldte dusører til mandskabet, fordi dette fik munderingen tilsnavset og havde andre gener i forhold til det daglige arbejde. Disse gener må have været forskellige for de forskellige kategorier af besætningen, for hver gang fyrbøderne fik udbetalt 3 kr. og matroserne 4 kr., fik kaptajnen udbetalt 20 kr.[70]

Mens sagen om anbringelse af kabelspil på *Fyen* verserede, forsøgte Store Nordiske Telegrafselskab ved henvendelse til Post- og Telegrafvæsenets Overbestyrelse i Indenrigsministeriet at få statsstøtte til bygning af et nyt kabelskib ved at henvise til, at skibet i givet fald også kunne anvendes af Statstelegrafvæsenet. Det drejede sig om et skib, som selskabet havde under bygning på B&W, og som efter stabelafløbningen kom til at bære navnet *Store Nordiske*. Selskabets argumenter for, at Staten skulle støtte bygningen af skibet var – foruden at Statstelegrafen i påkommende tilfælde kunne bruge det – at Danmark måtte være interesseret i, at dets internationale telegrafforbindelser blev repareret hurtigst muligt ved indtrædende kabelbrud, både af hensyn til Danmarks egne telegrafforbindelser til udlandet, men også af hensyn til landets betydelige transitindtægter hidrørende fra selskabets virksomhed. Foruden direkte tilskud til skibets bygning ønskede selskabet, at dets kabelskib skulle kunne benytte statshavnene uden at betale havneafgifter. Det var den forøgede anvendelse af trawl i Nordsøen og de deraf følgende hyppigere kabelbrud, der gjorde det nødvendigt for selskabet at have fast kabelskib i de europæiske farvande.

Fra Statstelegrafvæsenets side var man ikke videre begejstret for forslaget, der kunne medføre afbrydelse af det økonomisk fordelagtige arrangement med *Fyen*. Først og fremmest havde man dog det imod Store Nordiskes skib, at det af hensyn til arbejdet i Nordsøen og Kanalen nødvendigvis måtte være ret stort og derfor var projekteret med en dybgang på 15 fod og således ikke kunne anvendes ved lægning af kabler tæt på Sprogø.

Det lykkedes Statstelegrafvæsenet at overbevise Post- og Telegrafvæsenets overbestyrelse om det ufordelagtige i arrangementet, hvilket måske ikke var så svært, idet Statskassen derved sparedes for en direkte udgift. Statstelegrafvæsenet kunne dog godt anbefale, at Store Nordiske Telegrafselskabs kabelskib kunne ligge gratis i statshavnene. Det medførte jo ikke direkte udgift hver-

ken for Statstelegrafen eller for Indenrigsministeriet, kun mindre indtægter for statskassen.[71] *Store Nordiske* blev dog, da det kom til stykket, ikke stationeret i europæiske farvande, men sendtes til Østasien. Selskabets første kabelskib *H.C. Ørsted* kom så til gengæld hjem, og efter en ombygning i 1882 blev det anvendt til vedligeholdelse af selskabets europæiske kabelnet.[72]

I 1883 overgik Storebæltsoverfarten som nævnt fra Postvæsenet til DSB, og det var derfor ikke længere Postvæsenet, men Statsbanerne, som Statstelegrafvæsenet måtte henvende sig til for at låne *Fyen*. De første år var der ingen problemer, men da Statstelegrafvæsenet i 1888 igen ønskede at låne *Fyen*, meddelte Generaldirektoratet for Statsbanerne, at *Fyen* nu var stationeret som reserveskib ved Masnedø-overfarten, og at Statsbanerne på grund af påtrængende eftersyn af de andre skibe ikke havde andre reserveskibe til rådighed. Man ønskede derfor ikke at udlåne det til Statstelegrafvæsenet.[73]

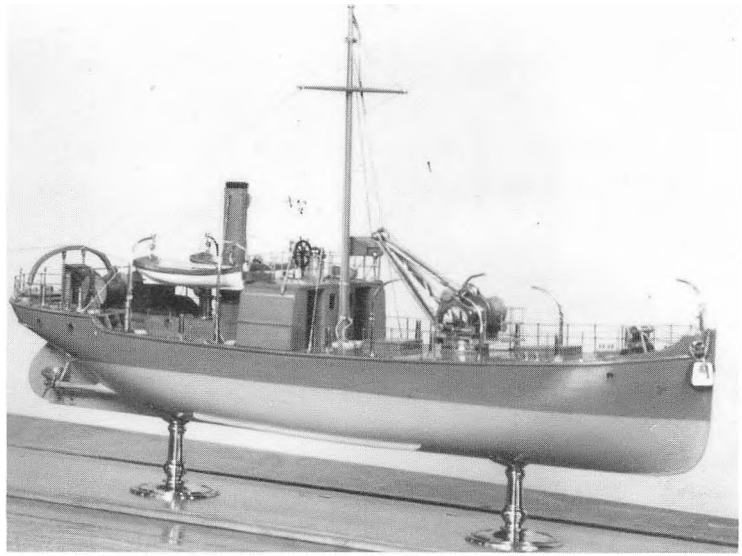
Senere benyttede Statstelegrafvæsenet imidlertid igen dampskibet *Fyen*. I 1898 blev det således anvendt ved kabeludlægning i Storebælt, fra Masnedø til Orehoved og fra Endelave til Hjarnø. Som tidligere betaltes efter arbejdets udførelse specielle dusører til skibets besætning, der var samlet til opgaverne fra de forskellige statsbaneoverfarter.

I de følgende år havde Statsbanerne imidlertid *Fyen* stationeret »fjernt fra Sjælland«, så det ikke kunne anvendes ved Telegrafvæsenets kabelekspeditioner, der jo naturligt udgik fra kabeldepotet i Korsør.

Da Statstelegrafen ikke længere kunne disponere over *Fyen*, fik man i slutningen af 1904 den idé at låne skib hos en anden statsinstitution, nemlig Marinen. De fleste af marinens skibe egnede sig ganske vist ikke til kabeludlægning, og hvis de ikke netop var i tjeneste, tog deres klargøring lang tid. De fire såkaldte minekraner kunne imidlertid altid klargøres i løbet af fire timer. Selv om Statstelegrafen ved lån af disse skulle betale de løbende udgifter, mente man i hvert fald, at det ville være langt billigere end at leje bugserdampere hos Svitzer.

I en fortrolig skrivelse fra Marineministeriet i februar 1905 fik Statstelegrafen da også tilladelse til at leje minekran nr. 1 eller 4, forudsat at skibene kun benyttedes i de nærmeste farvande omkring Sjælland. Denne betingelse havde samme baggrund som det forhold, at netop disse skibe kunne udrustes på kun fire timer. Minekranerne skulle nemlig ved »hurtigt krigsberedskab« anvendes til at etablere Københavns minespærringer. De indgik altså i beredskabet for den politisk set varme kartoffel: Københavns befæstning. Foruden at betale de løbende omkostninger ved skibe-

Minekran 4 *var trods navnet et rigtigt skib med grej til at flytte ting og derfor også velegnet som kabelskib, midlertidigt udstyret med et kabelhjul.*



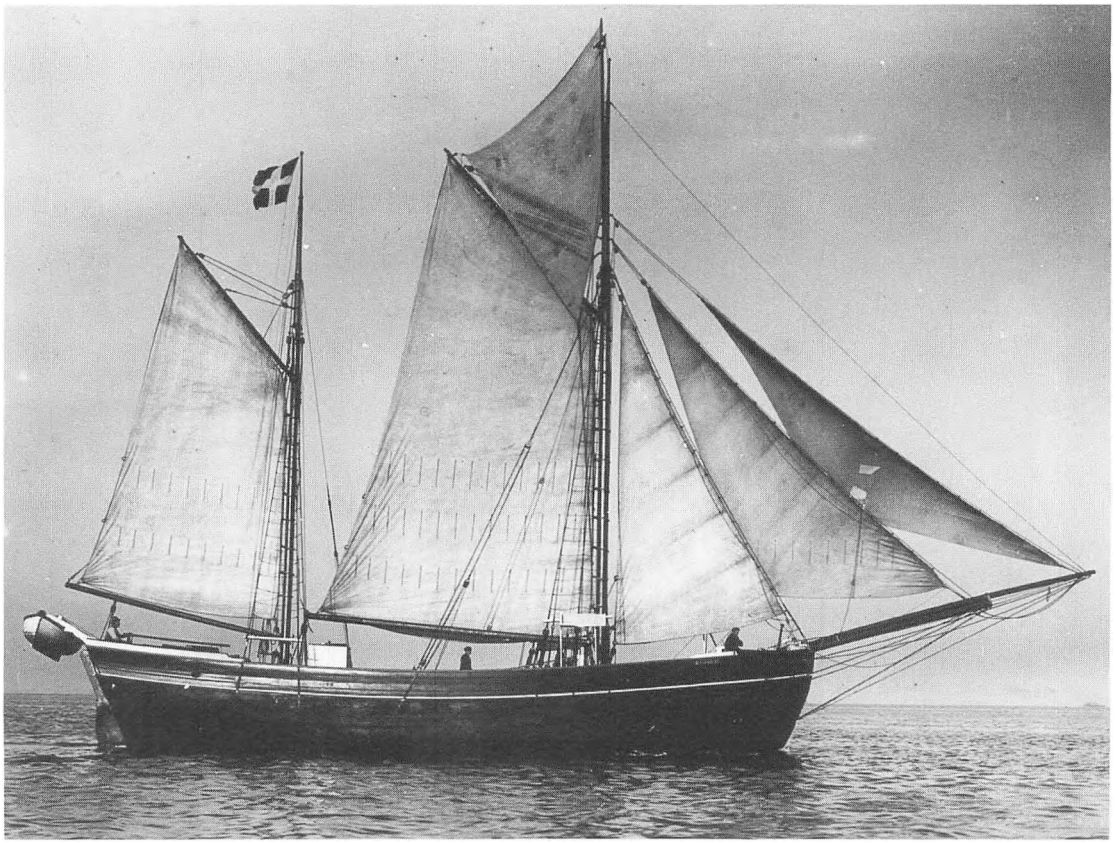
nes drift under kabelopgaver skulle Statstelegrafen også holde dem forsikret under disse ture.

Telegrafvæsenet accepterede disse betingelser, og brugte 500 kr. til at forsyne *Minekran 4* med et kabelhjul. Desuden havde Statstelegrafen sikret sig i Ministeriet for Offentlige Arbejder, at det ville være i orden at udbetale de sædvanlige dusører på samlet indtil 200 kr. pr. tur til fører og besætning, selv om det nu var et af flådens skibe, man anvendte. Det fremgik af ansøgningen, at man også havde udbetalt sådanne dusører til Svitzer-besætninger, når man havde lejet Svitzerskib.

I praksis kom *Minekran 4* dog ikke meget i brug til kabelarbejde. Det første år, dvs. 1905, blev skibet kun anvendt to gange i samlet seks arbejdsdage, og i 1908 og 1910 anvendte Statstelegrafen slet ikke skibet.

I længden var det naturligvis uholdbart, at Statstelegrafvæsenet ikke havde eget kabelskib, og i 1913 fik man fod på eget dæk med det sit første kabelskib, som dog nok rettere må betegnes en kabelbåd. Fartøjet kom ligesom flere senere kabelskibe til at bære navnet *Peter Faber* efter den første telegrafdirektør. Selv om smag altid kan diskuteres, er der ikke megen tvivl om, at det første *Peter Faber* klart er det kønneste af de fartøjer, der har båret navnet – i hvert fald efter at det i 1918 havde fået højere rigning.

Sagen om fartøjets anskaffelse begyndte med, at kabelingeniøren, ingeniørassistent W. Bjarnov i marts 1909 foreslog, at man anskaffede en kraftig motorbåd til formålet. Dette kunne 1. Ingeniørdistrikt ikke tilslutte sig. Her mente man, at man i stedet



Galeasen Esther *af Lohals var bygget 1906 til skibsfører Martin Sørensen, der i en årrække sejlede for Telegrafvæsenet – tidligere havde han gjort det med jagten* De syv Søskende, *som i dag er nok så kendt som* Jensine, *Danmarks ældste eksisterende sejlskib. Stillet overfor kravet om at installere motor i* Esther, *vægrede Martin Sørensen sig, og gik over i almindelig småskibsfart. Også* Esther *eksisterer i bedste velgående og kan i dag ses i Nyhavn som museumsskib under navnet* Anna Møller.

skulle foranledige, at *Esther* – en galease, som man plejede at leje af skibets ejer, skibsfører Sørensen – blev forsynet med motor. Det blev dog kabelingeniøren, der gik af med sejren.

Som motivering for anskaffelse af en motorbåd anførte kabelingeniøren, at Telegrafvæsenets søkabelarbejder i de foregående år var tiltaget betydeligt både i antal og omfang – ikke bare på grund af linienettets udvidelse, men også på grund af de beskadigelser, som den voksende skibstrafik og det voksende fiskeri medførte. Hertil kom også, at man var begyndt at genanvende de kabler, som på grund af ureparerede kabelfejl eller delvis bortrustet jernarmering lå ubenyttede på havbunden. Sådanne kabler tog man nu op igen for at bruge de ubeskadigede dele af dem på kortere strækninger, enten i den form de havde, eller – hvis armeringen var for ødelagt – efter at de var forsynet med ny armering af jute og jerntråd.

Da hovedparten af de danske kabler lå på så ringe vanddybde og i roligt farvand, kunne arbejdet med udlægning og reparation af dem udføres med en motorbåd, der passende kunne stationeres

Foroven Peter Faber *fortøjet i Svendborg havn med alle sejl sat, helt åbenbart til ære for fotografen. For neden motorbåden til* Peter Faber.

ved kabeldepotet i Korsør. Båden kunne så betjenes af det mandskab, der sædvanligvis deltog i »kabelekspeditionerne« med *Esther*, med mindre motorbådens størrelse ville gøre det nødvendigt at have en person med sætteskippereksamen som fører.

Anskaffelsen af fartøjet kom dog på ingen måde til at forløbe problemløst, selv om en bevillingsansøgning på 30.000 kr. på finansloven for 1912/13 til formålet gik gnidningsløst igennem.[74] I begyndelsen tegnede alt dog godt. Man afholdt ikke licitation, men kontraheringen skete på grundlag af tilbud indhentet fra tre udvalgte værfter. Det billigste – som man valgte – var på 25.050 kr. og fra Frederikshavns Skibsværft og Flydedok, også kaldet H.V. Buhl og Co. A/S. Tilbuddet var, som det hed i kabelingeniørens indstilling til Telegrafdirektoratet, ikke alene det billigste, men også »præget af at være en del overvejet«.

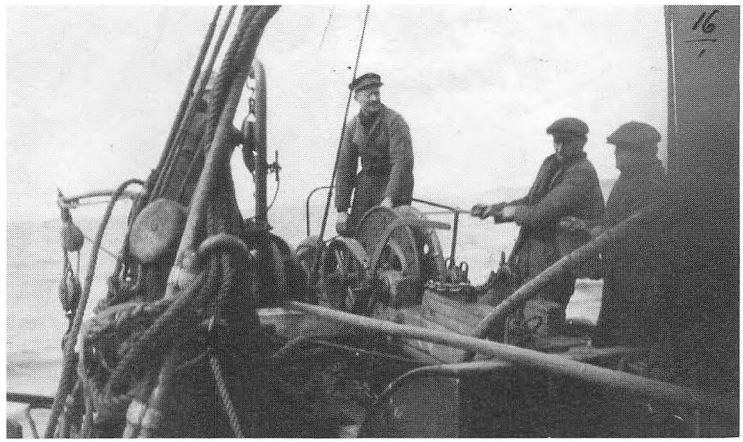
Fartøjet skulle ifølge kontrakten have været leveret den 20. marts 1913, men den 29. maj måtte Telegrafvæsenet rykke værftet, da man havde hørt, at arbejdet helt var standset. Baggrunden for rykkerskrivelsen var, at man gennem Københavns Flydedok og Skibsværft havde hørt, at H.V. Buhl og Co. var i alvorlige økonomiske vanskeligheder. Selskabet var ganske vist endnu ikke officielt erklæret konkurs, men kreditorudvalg var nedsat. Svaret til Telegrafvæsenet kom ikke fra Frederikshavn, men fra højesteretssagførerne Henriques og Levy i København. Her forklaredes det, at direktør Buhl var fjernet og selskabet under rekonstruktion, men at man da havde til hensigt at færdigbygge fartøjet til Telegrafvæsenet.

Likvidationskomiteen afhændede værftet til et nystiftet selskab ved navn Frederikshavn Værft og Flydedok A/S. Da det nystiftede selskab – bag hvilket DFDS stod – ikke hæftede for det tidligere selskabs forpligtelser, måtte Telegrafvæsenet 14. august indgå ny kontrakt om fartøjets færdigbygning. Nu blev det færdigt, og 6.-7. september 1913 kunne der sejles prøvetur. Det var i mellemtiden blevet navngivet *Peter Faber*.

Den forreste halvdel af skibet bestod dels af et relativt stort lastrum til kabel, dels – helt forrest – af et lille lukaf til to mand. I det ydre lignede fartøjet meget en fiskegalease. Dog var masterne lidt kortere end normalt for sådanne fartøjer. Ved nøjere eftersyn fremgik det dog, at der var tale om et specialskib. Forude var der monteret to stævnruller på en lille bro, der ragede frem i stedet for bovspryd.

Mest specielt var dog det store kabelhjul på ca. 1,6 m i diameter, som stod foran fokkemasten. Ved kabeludlægning kom kablet fra lastrummet og gik 2-3 gange omkring dette hjul for at løbe ud over den ene af de to stævnruller. Det store kabelhjul skulle drives

Kabeludlægning fra Peter Faber.

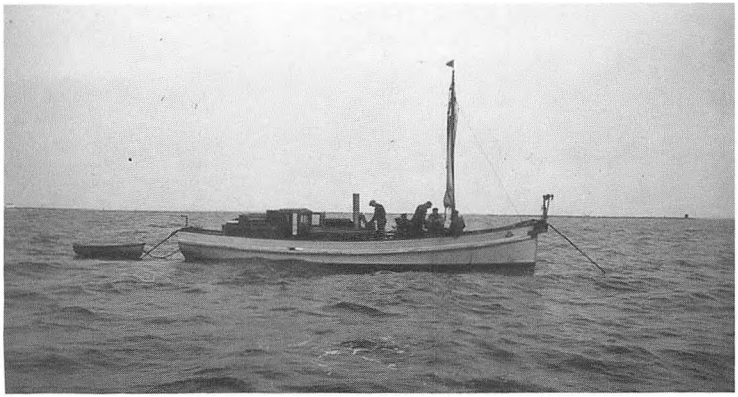


af skibets motor. Denne stod imidlertid agterude i maskinrummet, og for at få overført kraften til det store kabelhjul på fordækket gik der i ca. halvanden meters højde et uafskærmet kædetræk fra et spil på dækket ved motoren hen over lastlugen til kabelhjulet på fordækket. For et fartøj af denne størrelse havde man ikke råd til både en fremdriftsmotor og en spilmoter, og så blev konsekvensen dette uafskærmede kædetræk i ca. halvdelen af skibets længde.

Samtidig med leveringen af *Peter Faber* lod Telegrafvæsenet også bygge en »arbejdsjolle« til at anvende sammen med *Peter Faber*. Der var her tale om en 6,7 m lang åben sejljolle med en motor, der gav den en sejlhastighed på knap 6 knob [ca. 11 km/t]. Det var altså ikke hurtigsejlere, Telegrafvæsenet havde fået anskaffet sig.[75]

I 1918 fik *Peter Faber* højere mast, samtidig med at kølen ændredes, så skibet kunne bære den forøgede sejlføring. Det store kabelhjul på fordækket synes at være forsvundet senest ved denne lejlighed. Den store ændring skete dog først i 1922-24, idet fartøjet i 1922 fik skiftet den 22 hestes motor ud med en 44 hestes Alphamotor og derefter i 1924 blev forlænget godt 4,5 m til en samlet længde på knap 20 m. Ved samme lejlighed rykkedes fokkemasten 1,35 m agterud.

Forlængelsen af *Peter Faber* medførte, at deplacementet steg fra 35 til 43 BRT. Det skulle også vise sig, at det renoverede *Peter Faber* kom til at gøre god fyldest. Fartøjet var i aktiv tjeneste til 1946. Når det kom til at gøre anden verdenskrig med, skyldtes det dog hovedsageligt, at træskibet *Peter Faber* under minefaren var at foretrække frem for det i 1941 byggede jernskib *C.E. Kraup*.[76]



Kabelbåden C.E. Krarup, det første fartøj med dette navn.

Telegrafvæsenet anskaffede dog så tidligt som i 1925 et fartøj, som bar navnet *C.E. Krarup*. Baggrunden var, at den motorjolle, der var erhvervet samtidig med *Peter Faber*, den 24. november 1919 sank under sejlads fra Korsør til Kalundborg.

Selv om 3. Ingeniørdistrikt straks ved forliset af jollen erklærede, at tabet ville være meget føleligt for kabelarbejdet, og at distriktet snarest ville fremsende forslag til anskaffelse af en ny jolle, kom det til at vare næsten seks år, før en sådan kunne tages i brug.

Tiderne var i økonomisk henseende blevet vanskelige, og Teknisk Afdeling forsøgte at løse problemet ved at spørge Orlogsværftet, om man der havde en båd, der i ombygget stand ville kunne anvendes. Resultatet blev, at man i oktober 1924 nåede frem til, at Telegrafvæsenet kunne overtage en 40 fod [12,55 m] dampbarkasse fra den i 1888 søsatte krydser *Valkyrien*. Den skulle imidlertid ombygges, og først i oktober 1925 kunne det nye fartøj afleveres til Telegrafvæsenet. Det blev så det første med navnet *C.E. Krarup*. Efter ombygningen havde det fået kabelruller for og agter, lukket styrehus og umiddelbart foran dette et kabelspil drevet via akseltræk fra motoren. Fartøjet havde også en kort mast med et 15 m² sejl.[77]

Radio og radiofoni

Kort efter krigsudbruddet i 1914 var kystradiostationerne som nævnt sat ud af funktion. Der måtte kun korresponderes med danske marineskibe samt modtages nødopkald. Fra september 1915 måtte der dog korresponderes om ruteforandring og om skibenes forsyning, men stadig ikke udveksles nogen form for privat korrespondance. Ministeriet for Offentlige Arbejder ønske-

de ganske vist stationerne genåbnet, men Marineministeriet satte sig imod genåbningen af Københavns Radio på Holmen, som jo betjentes af marinens personale. I virkeligheden drejede det sig ikke længere om, at man var bange for, at danske skibe skulle benytte stationen til meddelelser af »neutralitetsstridigt indhold«. Når Marinen ikke ønskede stationen genåbnet for almindelig korrespondance, hang det sammen med, at den ønskedes reserveret for Flådens Efterretningstjeneste. Dette fandt Telegrafvæsenet urimeligt, da Flådens telegrammer altid ville have forret, men især fordi Sverige og Norge ikke havde standset den almindelige korrespondance over deres kystradiostationer. Marineminister P. Munch var svær at rokke, men den 16. december 1915 blev stationerne åbnet for korrespondance, dog kun mellem stationerne og danske skibe og kun i klart sprog. Først den 30. november 1918 blev de åbnet for al korrespondance.[78]

I 1910 havde Valdemar Poulsens »Det kontinentale Selskab for Poulsen Radiotelegrafi« forsøgt at afhænde selskabets forsøgsradiostation i Lyngby til Staten. Fra Telegrafvæsenet kunne man imidlertid erklære, at stationen var helt uden interesse. Salgsbetingelserne var da også ret uantagelige. Stationen måtte kun bruges til at korrespondere med Poulsen-stationer i Danmark eller skibe, ligesom selskabet stadig forbeholdt sig ret til at bruge stationen til eksperimenter. Når den ikke måtte bruges til korrespondance med udlandet, hang det sammen med, at selskabet havde solgt retten til udenrigskorrespondance fra Danmark med Poulsen-apparater til Store Nordiske Telegrafselskab, hvis eneste formål med at købe rettigheder til patenternes udnyttelse i Danmark naturligvis var, at de ikke skulle udnyttes. Med hensyn til korrespondance med skibe var stationen helt uinteressant, da ingen skibe brugte Poulsen-systemet.[79]

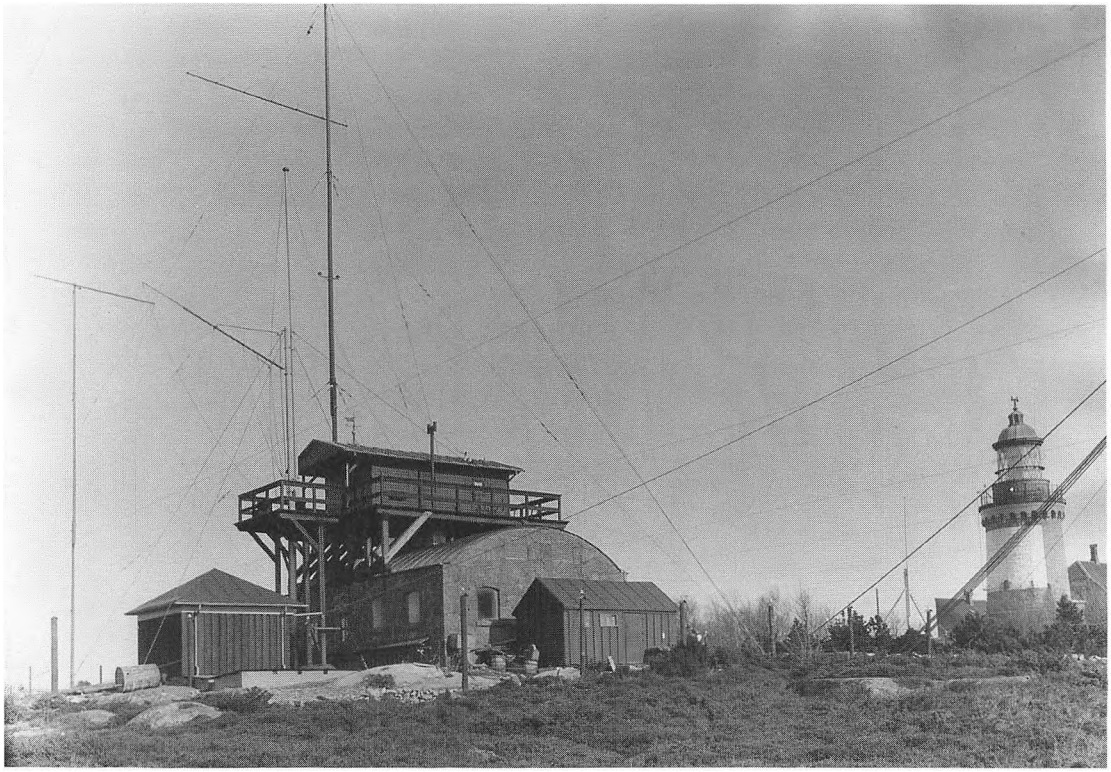
I 1914 var situationen imidlertid delvis en anden. Stationen i Lyngby var ganske vist på grund af udstyrets type uanvendelig til korrespondance med skibe, men nu kunne det tænkes, at stationen eventuelt ville kunne bruges ved korrespondance til Færøerne og Island, hvis Store Nordiskes kabler hertil blev afbrudt. I en sådan situation ville Store Nordiske nemlig rimeligvis være villig til at dispensere fra monopolet til at bruge Poulsen-apparater til kommunikation fra Danmark. Hovedgrunden til, at Staten straks fra krigsudbruddet overtog bevogtningen af stationen – senere formelt lejede den – og i april 1917 købte den, var dog, at den ville kunne bruges til at opretholde forbindelsen til England via Poulsen-stationen i Irland, hvis Nordsøkablerne blev afbrudt, hvad der faktisk skete for to af kablerne i marts 1917, samt at den danske hær nu brugte Poulsen-udstyr, og at stationen tilsvarende

ville kunne bruges til at opretholde forbindelsen til hærens hovedstation på Mors, hvis kablerne til Jylland blev afbrudt.[80]

Med hensyn til anvendelse af Lyngbystationen til tilvejebringelse af en alternativ forbindelse til Færøerne og Island var det naturligvis en forudsætning, at der var tilsvarende stationer her. På Færøerne færdiggjorde Store Nordiske Telegrafselskab i 1917 en radioforbindelse mellem Thorshavn på Strømø og Tværå på Suderø. Allerede samme år overtog Staten forbindelsen. Foruden at danne forbindelse mellem de to øer, skulle stationerne også fungere som kystradiostationer for skibstrafikken. Samtidig kunne de i givet fald modtage signaler fra Danmark, men havde ikke en sendestyrke, der kunne nå den anden vej. Med hensyn til forbindelsen til Færøerne og Island under Første Verdenskrig var problemet imidlertid ikke kun, hvad man skulle gøre, hvis Store Nordiskes telegrafkabel fra Shetlandsøerne over Færøerne til Island blev afbrudt. Selv med kablet i funktion var man underkastet den engelske censurs vilkårligheder. Et telegram fra Ministeriet for Offentlige Arbejder til amtmanden på Færøerne om oprettelse af radioforbindelsen mellem de to øer blev således tilbageholdt 14 dage af de britiske myndigheder.

Med hensyn til Island var der allerede i 1913 indgået en aftale mellem Islands Ministerium og Store Nordiske om inden 5 år at oprette en radiotelegrafstation på Island, men kun til brug i tilfælde af kablets afbrydelse. Begrænsningen i anvendelse af radiostationen var naturligvis i Store Nordiskes interesse. Til gengæld blev finansieringen af dette og andre teleanlæg på Island tilvejebragt ved, at Store Nordiske ydede et lån på 500.000 kr. til Islands Landskasse. Endnu i 1918 var situationen dog den, at mens telegrammer fra Lyngby kunne modtages både i Thorshavn og Reykjavik, kunne telegrammer fra Reykjavik kun modtages i Thorshavn og ikke i Lyngby, og Telegrammer fra Thorshavn hverken i Reykjavik eller Lyngby. Man kunne altså i givet fald opretholde forbindelsen til Island efter en afbrydelse af kablet mellem Færøerne og Island, men ikke ved afbrydelse af kablet mellem Færøerne og Shetlandsøerne.[81]

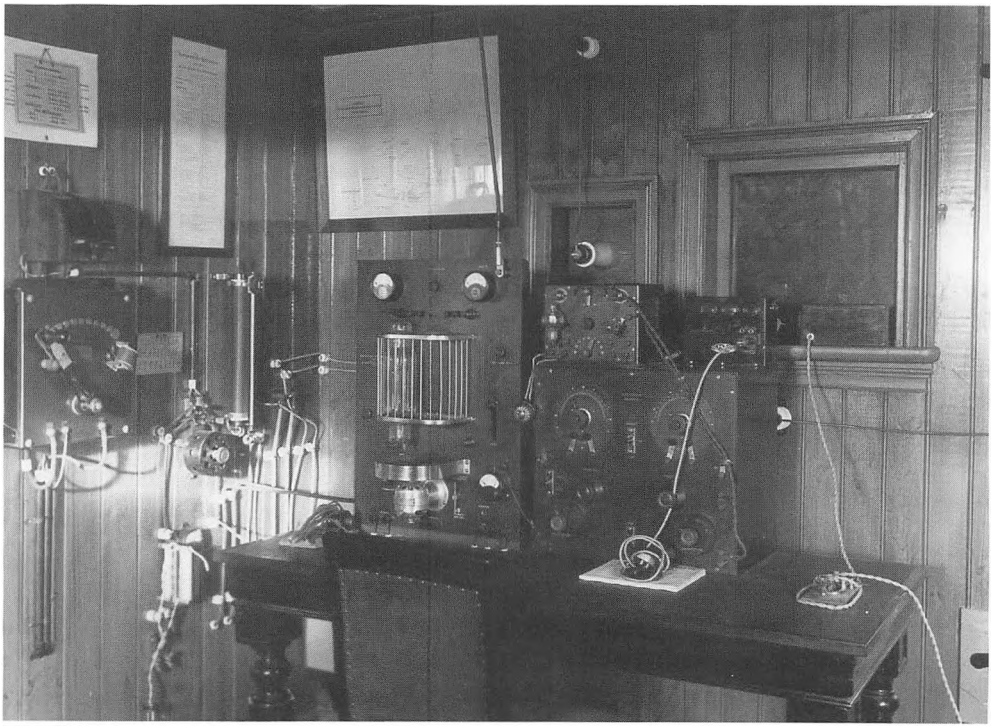
Efter krigen var det et spørgsmål, hvad man skulle stille op med Lyngby radio. Et eller andet måtte stationen jo anvendes til, når Staten nu havde anskaffet den. I 1919 foreslog telegrafdirektøren derfor Ministeriet for Offentlige Arbejder, at stationen dels blev anvendt til telegramkorrespondance med den engelske station i Stonehaven, dels som modtagestation med det formål at indsamle almindeligt nyhedsstof. Telegramkorrespondancen med Stonehaven skulle udelukkende omfatte pressetelegrammer, som på grund af den nedsatte takst var uinteressante for Store Nordi-

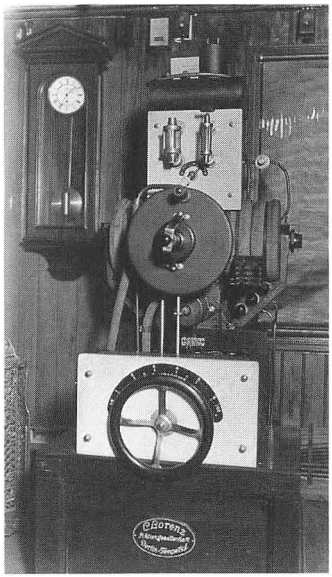


Hammeren Radio- og Signalstation i 1923. Det var i træbygningen øverst, at selve stationen var placeret. Bygningen med det buede tag rummede Fyrvæsenets petroleumslager og akkumulator- og maskinrum for senderen.

ske Telegrafselskab. Begrundelsen for opretholdelsen var altså meget tynd, men dog en begrundelse, og derefter kunne man gå i gang med at udbygge stationen, for at den kunne opfylde opgaverne. Resultatet blev, at Lyngby radio i de følgende år stille og roligt blev udbygget, efterhånden som teknologien udvikledes. I 1920 etableredes der radiotelegrafforbindelse herfra til forskellige stationer i Europa, dog hovedsageligt på forsøgsbasis. Efterhånden anvendtes Lyngby dog af tekniske grunde kun som senderstation, mens modtagerstation etableredes først forskellige steder i København, men fra 1921 permanent på Telegrafvæsenets materialdepot på Vesterfælledvej på Amager.[82]

Som nævnt i det foregående kapitel var der allerede før århundredskiftet planer om at etablere en radioforbindelse mellem Bornholm og Christiansø for at spare udlægningen af et kabel. I 1920 blev det faktisk til noget. Den bornholmske station blev knyttet til Signalstationen ved Hammeren. Allerede to år senere gik man videre og placerede en større sender sammesteds, og den 11. maj 1923 kunne Christian 10. officielt åbne en radiotelefonforbindelse mellem København og Bornholm.[83]





Øverst til venstre signalrummet på Hammeren radio- og signalstation 1920-21. Bemærk kikkerten, signalflagene til højre og hele to telefoner på væggen til venstre. Under disse ses omformeren til den første sender Bornholm-Christiansø, som var anbragt bag døren til venstre. Forneden til venstre er man på den anden side af døren og her ses selve senderanlægget. Ovenfor Poulsen-buesenderen fotograferet 1923.

Sideløbende var kystradiostationerne blevet udbygget. Blåvand radio fik nyt materiel, og efterhånden erstattedes fyrpersonalet helt med telegrafistpersonale fra Statstelegrafen.[84] Stationen på Orlogsværftet havde en skibstelegramkorrespondance af samme omfang. Stationen finansieredes delvis af Telegrafvæsenet, men det var vedblivende Marinens folk, der bemandede den.[85]

Som en speciel form for »kystradio« kan desuden nævnes, at der fra 1927 var mulighed for radiokommunikation mellem fly og Kastrup lufthavn, idet der her blev monteret to modtagere, én til at modtage fra flyene og én til at modtage meddelelser fra andre lufthavne. Til flyene og de fremmede lufthavne gik kommunikationen via en ledningsforbindelse til Lyngby Radio. Systemet var færdigt den 18. april »dagen før luftfartssæsonen blev åbnet«.[86]

Efter verdenskrigens slutning ønskede stærke kræfter, at der også i Danmark skulle etableres en stor radiostation, der ville være i stand til at opretholde radiotelegrafforbindelse over Atlanten. Som en sidegevinst ville en sådan station også kunne skabe forbindelse til Grønland, naturligvis forudsat at der her oprettedes en tilsvarende. Når der langt hen ad vejen kunne skabes politisk opbakning for projektet, var grunden dog ikke mindst, at man forestillede sig, at det skulle være en station, hvis senderudstyr var en af Valdemar Poulsens buegeneratorer. Projektet var altså i høj grad en indirekte støtte til en danskudviklet teknologi. Takket være et sammenspil af heldige omstændigheder blev stationen dog aldrig anlagt.

Det første konkrete projekt udarbejdedes i 1918, da man forestillede sig, at anlægsudgiften ville blive 2,6 mill. kr., heraf antenneanlægget 1,2 mill. I 1919 var skønnet 6 mill, og på grundlag heraf fremsattes et lovforslag i Folketinget, i hvilket ministeren bemyndigedes til at anvende 100.000 til undersøgelser og derefter anlægge stationen med beløb bevilget på de årlige finanslove. Forslaget blev vedtaget i Folketinget, men foreløbig standset i Landstinget, idet dets udvalg påberåbte sig, at der ikke var tid nok til at behandle sagen inden samlingens afslutning. I den følgende samling fremsattes forslaget i uændret form i Landstinget, men her ønskede flertallet ikke en udformning af loven, som gav ministeren mulighed for at gennemføre byggeriet uden en speciel lovhjemmel for projektet. Landstinget ville simpelt hen ikke lade muligheden for at blive inddraget i spørgsmålene om stationens placering og sendertype gå fra sig. Forslaget ændredes derfor til blot at give en bevilling på 100.000 til forundersøgelser, og dette måtte Folketinget tilslutte sig for at få bevillingen igennem, selv om man her var klar til med det samme at give tilslutning til, at stationen skulle udstyres med Poulsen-sender.[87]

Der nedsattes derfor i januar 1920 en sagkyndig kommission til at overveje sagen. Sagen var i lige så høj grad politisk, og i februar 1921 blev kommissionen derfor udvidet med fire politikere. Som ventet nåede kommissionens flertal frem til, at Valdemar Poulsens system var det rigtige til en dansk transatlantisk radiostation. Da kommissionen afgav betænkning i 1922, var der således smuk enighed mellem kommissionsformanden, kontorchef i Ministeriet for Offentlige Arbejder, senere generaldirektør for Telegrafvæsenet T.F. Krarup, Telegrafvæsenets repræsentant overingeniør W.G. Thomsen, Valdemar Poulsens mangeårige samarbejdspartner P.O. Pedersen og politikerne om, at stationen burde forsynes med en Poulsen-buesender. Kun overelektroingeniør J.C. Schliedermann, der havde opbygget flådens radionet, og hans landmilitære kollega, ingeniørkaptajn R.N.A. Faber, tillod sig en mindretalsudtalelse gående ud på, at de nærmest kommende års udvikling kunne vise, at såkaldte maskinsendere eller sendere forsynet med radiorør kunne vise sig bedre egnet, hvorfor den endelig beslutning om, hvilken sendertype der skulle anskaffes, burde udskydes, til byggeriet af radiostationen i praksis gik i gang.

I mellemtiden var den politiske og økonomiske situation imidlertid blevet ændret for sådanne prestigeprojekter, og i 1923 meddelte Minister for Offentlige Arbejder, M.N. Slebsager, at en transatlantisk radiostation på grund af Statens vanskelige økonomiske forhold ikke ville blive opført foreløbig.[88] Dermed slap Danmark for en kostbar fejlinvestering, idet udviklingen af kortbølgeteknologien i løbet af få år skulle gøre de kæmpestore transatlantiske radiostationer helt overflødige.

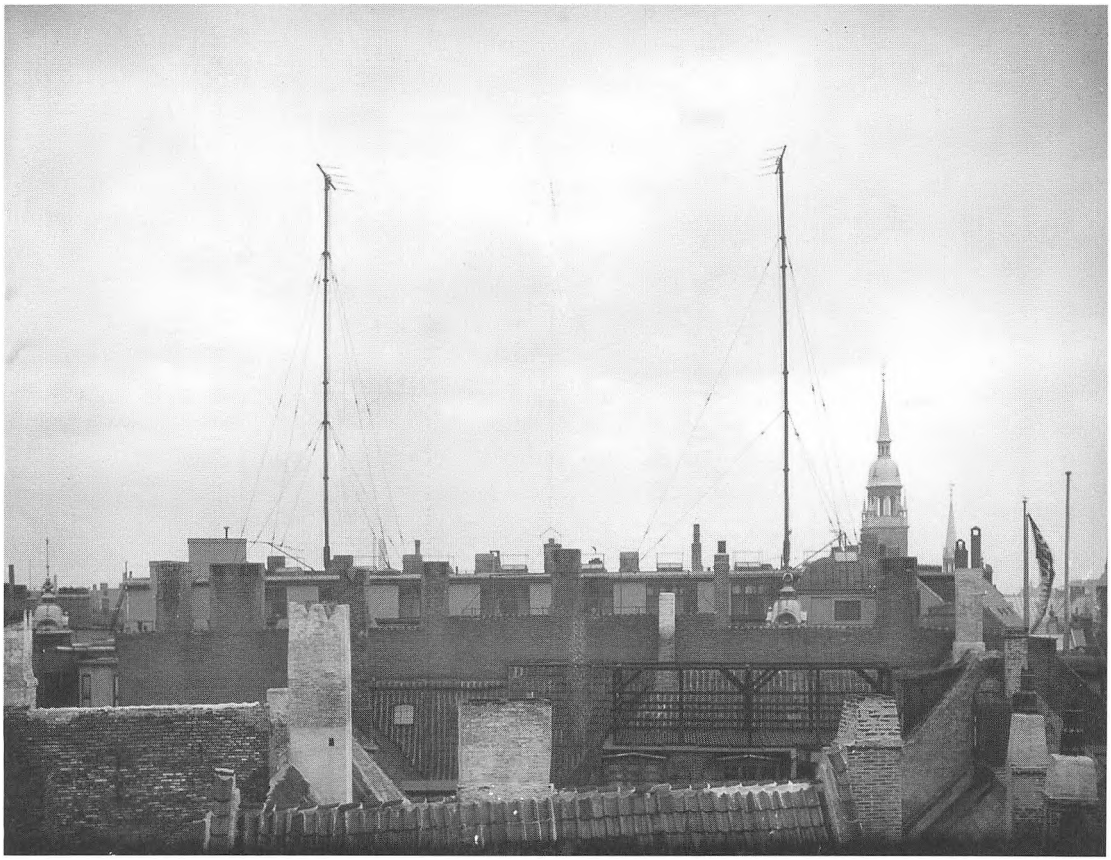
Forbindelsen til og i Grønland blev etableret ved bygning af radiostationer i Godhavn, Godthåb, Angmagsalik og Julianehåb. Den sidste station blev så kraftig, at den kunne holde forbindelse med Reykjavik radio. Stationerne oprettedes i 1925, og samtidig oprettede Kryolitselskabet en privat radiostation. I 1927 kom der også en i Scoresbysund. Væsentligst af nyskabelserne var dog, at det i 1927 blev muligt at kommunikere direkte mellem Danmark (Lyngby radio) og Julianehåb via kortbølge. Fra 1925 blev der desuden sendt radiofoniudsendelser fra stationen i Godhavn, herunder fra 1927 en radioavis redigeret af Grønlands Styrelse i København.[89]

Siden 1907 havde det været forbudt for privatpersoner såvel at sende som modtage radio, og under den første verdenskrig blev der gjort en del for at forhindre privat radiomodtagning.[90] Da der efter 1920 i Europa begyndte radioudsendelser til almindelige lyttere, blev det dog klart, at et sådant forbud ikke kunne opret-

holdes i længden. Selv om forbudet mod privat radiomodtagning ikke formelt ophævedes, kunne man i hvert fald fra 1922 købe færdige radiomodtagere. Mange byggede dem naturligvis selv. Da KTAS dette år søgte om tilladelse til at udsende en nyhedsudsendelse via radio, fik selskabet imidlertid afslag. Derimod fik Berlingske Tidende tilladelse til prøveudsendelser på bestemte tidspunkter over Lyngby Radio, og fra dette år opstod der en folkelig »Radiobevægelse«, som ønskede tilladelse til at foretage udsendelser. For at få styr på situationen ophævedes det formelle forbud mod radiomodtagere derfor i foråret 1923, og erstattedes af en lovgivning ifølge hvilken, der kunne gives tilladelse til »opstilling af trådløse modtagerstationer«. Alle, der havde sådanne, skulle gå på nærmeste politistation og afhente en anmeldelsesblanket. Hvis man ikke indsendte en sådan, stod man både til straf og konfiskation af apparatet.[91]

Spørgsmålet var nu, hvem der skulle oprette stationer. I 1922 havde Dansk Radioklub mod at betale 60 kr. i timen fået lov til at sende udsendelser over Lyngby Radio. Teknikken var ikke for god, og gnistsenderen på Orlogsværftet fungerede set fra radiolytternes synsvinkel nærmest som en bredbånds støjsender. For at bøde på problemerne med Lyngbysenderen blev der i 1924 oprettet en privat sender i Jorcks passage i København, betjent af Statstelegrafen. Denne sender fik i 1924 konkurrence fra »Radioudvalget af 1924«, som fik lov til at benytte militærets moderne rørsender i Ryvangen. De 72 meter høje master hertil var for øvrigt hentet fra en tysk militær station i Rødekro, som Danmark havde overtaget ved Genforeningen. Nu var der altså to statslige organer, der konkurrerede på radioområdet. Ministeriet for Offentlige Arbejder klagede til Krigsministeriet, men her forsvarede man sig med, at Ingeniørkorpset i Ryvangen blot lavede tekniske prøver for at være sikker på, at radioen stadig var i krigsdygtig stand. Formelt dækkede den socialdemokratiske forsvarsminister Laust Rasmussen sig ind under, at Radioudvalget af 1924 afholdt udsendelserne i forståelse med Forsvarsministeriets Foredragsudvalg.

Situationen var dog i længden uholdbar, og Staunings Minister for Offentlige arbejder, J. Friis-Skotte, søgte i oktober 1924 råd i Generaldirektoratet for Telegrafvæsenet. Her ønskede man ikke at dele det tekniske overherredømme over radiofoniudsendelserne med nogen, men Generaldirektøren ville samtidig ikke være »koncertleder«. I januar 1925 skrev Friis-Skotte, »at Staten bør overtage hele foretagendet under sin samlede ledelse«. Der måtte derfor fra forsvarsministeriets stationer ikke finde udsendelser sted på andre vilkår end fra stationerne under Generaldirektora-



Sendemasterne ved Jorcks passage med Helligåndskirkens spir i baggrunden, antagelig fotograferet i 1926.

tet. Det var Forsvarsministeriet formelt indforstået med, men man ønskede dog stadig at sikre Forsvarsministeriets Foredragsudvalgs udsendelser. I virkeligheden havde Forsvarsministeriet altså ikke givet sig. Friis-Skotte sikrede dog sit og Telegrafvæsenets overherredømme ved at forelægge sagen for Rigsdagens to finansudvalg. Efter at sagen havde været forelagt i partierne, opnåedes derefter i Folketingets finansudvalg i marts 1925 tilslutning til, at Staten overtog radioudsendelserne, men at ordningen økonomisk skulle hvile i sig selv. Statstelegrafen skulle stå for teknikken, mens programpolitikken skulle styres af et radioråd med 38 medlemmer og med kongelig kommissarius for jernbaneanlæggene på Øerne, kammerherre Lerche som formand.

Kampen mellem Statstelegrafen og Ingeniørtropperne kom til at stå i det tekniske udvalg, men officererne tørnede også sammen med den kunstneriske driftsleder, kammersanger Emil Holm. Lerche og Emil Holm havde Friis-Skottes støtte, og i praksis blev

problemet løst ved, at man udkonkurrerede stationen i Ryvangen – først med en station i Sorø og fra 1927 med en storstation i Kalundborg, mens man i København også i 1927 fik en lokalsender på taget af Centralpostbygningen i Tietgensgade til afløsning for senderen i Jorcks Passage.[92]

Radiofonien var ved at vokse ud af sine børnesko. Man kunne endda i 1926-27 læse artikler i Dansk Telegraftidende om: »Telegrafering af levende billeder« eller som nogen valgte at kalde det »Television«.[93] Her skulle det dog vare lidt, inden teknikken blev anvendelig i praksis.

»Til landskamp i dagligstuen« var tegneren Herluf Jensenius' kommentar til det nye medie – Blæksprutten 1926.

Til Landskamp i Dagligstuen

De første radiostudier

Ved de første forsøgsradioudsendelser havde man ikke egentlige studier. De optrædende måtte tage til takke med mange forskellige udsendelsesrum, således Telegrafvæsenets lokaler i Teaterpassagen ved Det ny Teater, selve senderrummet på Lyngby Radio eller på den militære station i Ryvangen, Dansk Radio A/S's bygning i Frihavnen eller lokaler hos Ritzaus Bureau i Købmagergade. Der findes således et billede af en operasangerinde i valkyrie-antræk ved selve sendemaskinerne i Lyngby.

I januar 1924 indrettedes det første permanente udsendelsesrum i stueetagen i telegrafstationen på Postgården i Købmagergade. I første omgang var der tale om et kombineret studie og kontrolrum, det såkaldte »mikrofonværelse«, hvor det tekniske personale, de optrædende kunstnere og de, der ventede på at komme til, alle opholdt sig i et rum på 2½ gange 3½ meter. For at sikre den rette akustik var der hængt et par »køjetæpper« på væggene. Selve den tek-

niske udrustning leder nærmest tanken hen på en samtidig mindre landteleſoncentral.

Det varede dog ikke længe, før dette rum udelukkende blev brugt til teknik, mens et lidt større tilstødende værelse blev indrettet til studie. Her blev ikke sparet på draperingerne. Der var gardiner på alle væggene, og det er kun af hensyn til fotograſen, at de på billedet er trukket fra vinduet. Det mest karakteristiske var dog draperingerne i loftet, som hurtigt gav studiet navnet »den omvendte flødebolle«. Som det fremgår af billedet, var mikroſonen ikke noget, man overså.

Udviklingen gik imidlertid hurtigt. I sommeren 1925 påbegyndtes indretningen af en række lokaler på tredje sal i en mellembygning i telegraſstationen i Postgården i Købmagergade. Nu fik man et stort teknisk kontrolrum på 5 gange 5 meter, et lille presseværelse til oplæsning, et kunstner- og solistværelse på 4 gange 6 meter, hvor de ikke-optrædende kunne vente, samt et egentligt studie, der var 15½ gange 6 meter. Mens man tidligere til nød kunne have tre optrædende på én gang, kunne der nu være et ganske stort orkester i den ene ende af lokalet, hvor der var også fast var opstillet flygel. I den anden ende af rummet var der indrettet »mikroſon-afdeling« med sofaer og lænestole. På væggene var der stadigvæk drapering, nu i en ophidsende musegrå farve, men her var fladerne ikke helt dækket, og ved at trække draperingerne frem eller tilbage søgte man at give individuelle lydbaggrunde for den enkelte optræden. Dette medførte så naturligvis omfattende prøver med mikroſoner og drapering inden udsendelserne.[94]

Heller ikke disse lokaler kom dog til at være længe i brug. Fra 1. maj 1928 rykkede studierne ind i midlertidige lokaler i Axelborg, og i 1931 flyttede man til »Stærekassen« ved Det kongelige Teater.[95]

»Gode overenskomster« og faldende rentabilitet

Med lønningsloven af 12. september 1919 skabtes der et ensartet lønningsgrundlag for samtlige Statens tjenestemænd. Som en konsekvens af den voldsomme prisudvikling under første verdenskrig deltes lønnen i to dele: en fast og en variabel. Den faste del bestod af grundløn + alderstillæg + stedtillæg. Den variable bestod af dyrtidstillæg + konjunkturtillæg. Begrebet dyrtidstillæg havde eksisteret tidligere, men som ad hoc lovgivning. Nu blev lønningerne reguleret efter prisudviklingen. Konjunkturtillægget havde formelt ikke noget med prisudviklingen at gøre, men skulle være et udtryk for velstandsudviklingen. Hvis den almindelige samfundsvelstand steg, skulle det gå op, og omvendt ned ved faldende velstand. Her var der ikke nogen automatisk regulator som pristallet ved dyrtidstillægget. Ændringer i konjunkturtillægget skulle altid besluttes ved lovgivning.[96]

Et led i 1919-lønningsloven var indførelsen af 8-timers arbejdsdagen for tjenestemænd, samt sikring af et ugentligt fridøgn og betaling for overarbejde.[97] Der er ingen tvivl om, at de ansatte i Postvæsenet og i Telegrafvæsenet opfattede loven som en retfærdighedshandling, hvorved uligheder mellem dem og andre samfundsgrupper, opstået under krigen, blev rettet op.[98] Lovgivningen havde imidlertid også betydelige økonomiske konsekvenser. Postvæsenets samlede udgifter havde i finansåret 1918/19 været 28,4 mill. kr. og underskuddet 1,6 mill. I 1919/20 blev den samlede udgift 51,2 mill. og underskuddet 12,5 mill. For Telegraf- og Statstelefonvæsenet steg den samlede udgift excl. investeringer tilsvarende fra 6,6 mill. kr. i 1918/19 til 13,1 mill. i 1919/20 og underskuddene fra 0,1 mill. til 1,3 mill.[99]

Udviklingen i Postvæsenet og Telegrafvæsenet var helt på linie med udviklingen indenfor andre personaletunge etater, som f.eks. Statsbanerne, men det var en ringe trøst. En løsning var naturligvis at forhøje porto og telegrafgebyrer, og som allerede nævnt blev der foretaget løbende justeringer i løbet af 1919 og 1920. Fra politisk hold var der imidlertid ikke vilje til at hæve indtægterne i samme forhold som udgifterne. Samtidig var store skattefinan-

sierede underskud heller ikke acceptable. I den politiske, økonomiske og sociale udvikling efter første verdenskrig havde statsmagten andre opgaver, der blev anset for mere presserende.

Løsningen blev derfor, at Postvæsenet og Telegrafvæsenet skulle rationalisere eller spare sig ud af problemerne. Man forventede dog ikke, at de økonomisk nødlidende etater selv ville kunne træffe de nødvendige barske beslutninger, og på få år afløste den ene form for sparekommission den anden. Man startede med den 29. november 1919 at nedsætte en kommission angående »foreningen af post- jernbane- og telegraftjeneste«. Af titlen kunne man tro, at kommissionen skulle beskæftige sig med sammenlægning af de tre trafiketater. Det var der ikke tale om. Derimod ønskede man mere regulære former for de tre etaters arbejde for hinanden.

Når f.eks. en jernbanestation fungerede som postkontor ved at stationsforstanderen var »brevsamler«, var der tale om et kontraktforhold mellem Postvæsenet og stationsforstanderen personligt. Tilsvarende blev mindre telegrafstationer betjent af postmestre som bijob. Nu ville man frem til, at det var etaterne, der indgik aftaler med hinanden, så arbejdet for den »fremmede« etat blev en del af vedkommendes almindelige arbejde.[100]

Besparelsesønskerne inden for post- og telegrafområdet blev dog hurtigt mere konkrete. Den 9. oktober 1920 nedsattes et udvalg angående besparelser i Postvæsenets drift. Udvalget havde generaldirektør Kiørboe som formand og bestod halvt af folketingsmænd og halvt af postfolk. Udvalget tog sit udgangspunkt i 1919-lønningslovens regler, men forsøgte, groft sagt, at få mere arbejde for de samme penge.

F.eks. foreslog man posthusene lukket om søndagen i stedet for, som det var praksis, at holde dem åben to timer. Ved at spare disse to timer bort, og samtidig ophøre med at udbringe almindelig post om søndagen, kunne den dag bruges som fridøgn, og man slap for at give fridøgn et andet tidspunkt på ugen. Tilsvarende foresloges det, at man også officielt satte fem daglige omdelinger i København som maksimum, idet tallet allerede i praksis var sænket hertil. Til gengæld nåede man efter overvejelser frem til, at der stadig skulle udbringes post til alle beboere på landet daglig (på hverdage). Man mente heller ikke at kunne kræve, at etageejendomme i byerne skulle have postkasser for alle beboere i stueetagen.

Til gengæld mente man godt, at man i byerne kunne ophøre med at udbringe beløbene fra indfriede postopkrævninger. De forretningsdrivende kunne selv gå på posthuset og hente deres penge, hvad enten det drejede sig om penge fra postanvisninger

eller postopkrævninger, hvis de ikke ville acceptere, at beløbene blev sat ind på en giro-konto.[101]

For landpostbudene lå besparelserne i en forøgelse af arbejdsnormen. Selv om landpostbudene havde fået pensionsret i 1906, var det dog først med tjenestemandsloven i 1919, at de blev tjenestemænd. Samtidig blev deres lønninger forhøjet til omtrent samme niveau, som andre postbudes. Allerede i 1916 var der også indført standardkontrakter, så et landpostbuds ansættelse ikke var knyttet til en bestemt landpostrute.

Den forhøjede aflønning og det store antal landpostbude medførte, at sparekommissionen i 1921 naturligt vendte sin opmærksomhed mod denne gruppe. På 11% af landpostruerne var der søndagsomdeling. Det blev straks afskaffet ligesom i byerne. Væsentligere med hensyn til arbejdsbyrden var det, at det nu blev gjort til en pligt for landpostbudene at benytte cykel. Cykelgodtgørelse var allerede indført for de længste ruter for på denne måde at sikre, at landpostbudene kunne opfylde kravet om 8-timers arbejdsdag. Nu blev cykelgodtgørelsen indført for alle, og der blev pligt til at benytte cykel. Undtaget var kun landpostbude, der var over 50, og som i sommeren 1920 ikke havde benyttet cykel.

Samtidig blev grundlaget for aflønningen igen ændret fra vejlængde til arbejdstid, dog således, at der fastsattes ganske bestemte regler for omregning af vejlængde og øvrige forhold til arbejdstid. Som overgangsregel, for at sikre at ingen af de ansatte landpostbude gik ned i løn, blev det bestemt, at de allerede ansatte landpostbude selv kunne bestemme, om – og hvornår – de ville gå over til det nye system.

Besparelsen kom derfor ikke til at ligge i lønnedgange, men i højere arbejdspræstationer. I finansåret 1921/22 kunne således nedlægges 110 og de to følgende finansår henholdsvis 51 og 37 landpostruter.[102]

Det tilsvarende udvalg om besparelser i Telegrafvæsenets drift blev nedsat den 11. januar 1921. Her nåede man frem til, at nogle besparelser kunne opnås ved at formindske de mindre betydende telegrafstationers åbningstid. Man havde også et virkelig interessant forslag til besparelser. Man mente, at det faldende antal telegrammer bl.a. skyldtes den mindre fagkyndige betjening på de telegrafstationer, der betjentes af postfolk. Hvis Telegrafvæsenet selv overtog sådanne stationer, ville udgifterne ganske vist stige, men dette ville sandsynligvis blive mere end opvejet af den mertrafik »der erfaringsmæssigt fremkommer, når en station går over til bestyrelse ved egentlige telegraftjenestemænd«. På dette punkt blev udvalgets tanker dog ikke ført ud i livet. Derimod

foreslog udvalget, herunder de politiske repræsentanter, enstemmigt, at den mærkelige konstruktion med en telegrafdirektør, der skriftligt kommunikerede med en som generaldirektør fungerende departementschef i Ministeriet for Offentlige Arbejder, burde ophøre og Telegrafvæsenet ledes af en egen generaldirektør direkte under ministeren som f.eks. Postvæsenet. Som allerede nævnt i begyndelsen af dette kapitel, indførtes denne reform allerede den 1. januar 1923. Til de mere tungtvejende besparelser, som udvalget kunne anvise, var, at man allerede var i færd med betydelige mandskabsreduktioner på grund af det faldende aktivitetsniveau. Staben var således i færd med at blive reduceret med ca. 160 overflødige tjenestemænd.[103]

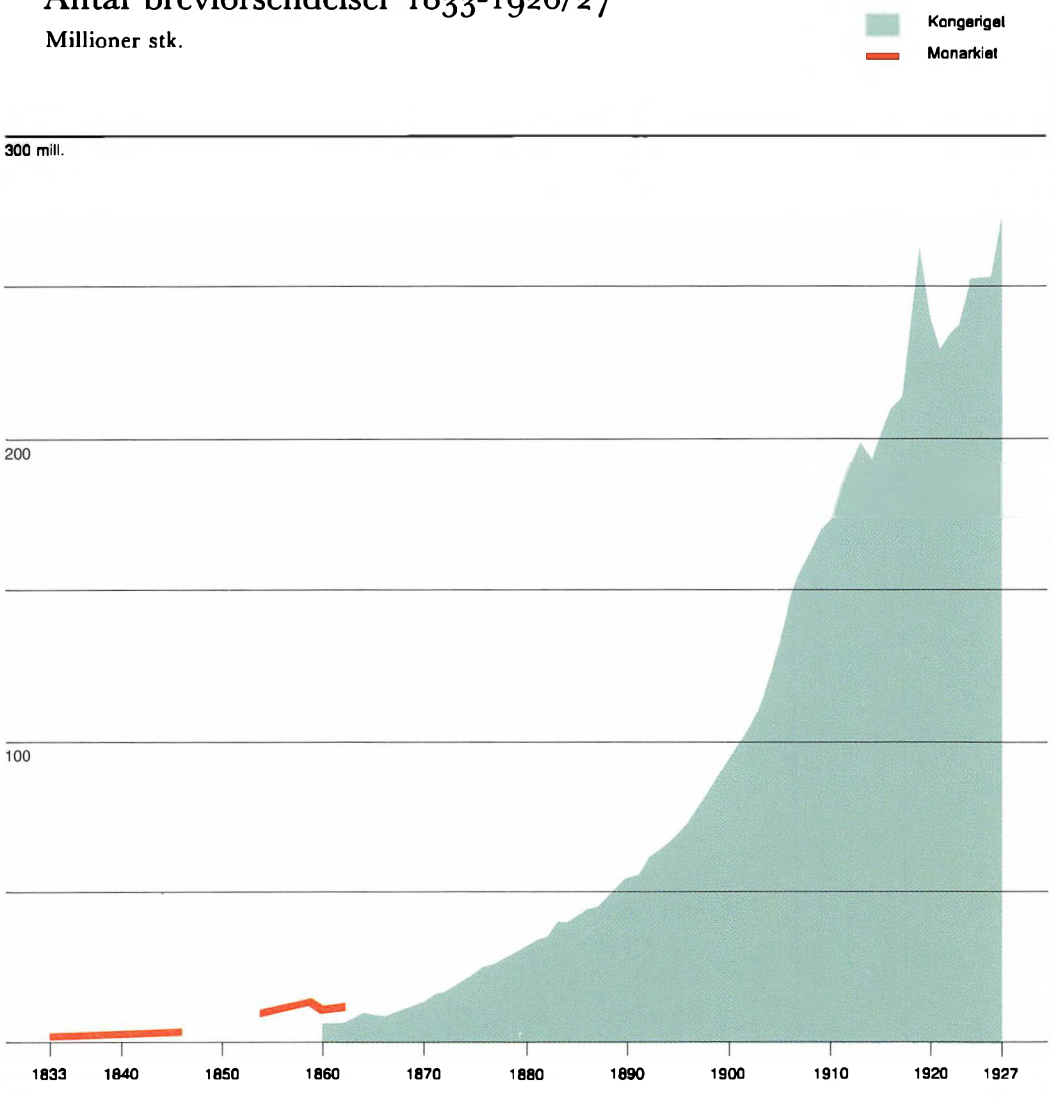
Både Postvæsenets og Telegrafvæsenets spareudvalg afgav deres betænkninger i 1921, men allerede den 21. februar samme år nedsattes en generel sparekommission, som skulle tage sig af nogle af de spørgsmål, som de individuelle spareudvalg havde rejst, især i henseende til tjenestemandslovgivningen. Generelt var faren for indgreb dog ved at drive over for denne gang, selv om de fleste af spareudvalgenes forslag gennemførtes. Telegrafisterne oplevede således den bitre skæbne, at de nu blev ramt af ottetimers arbejdsdagen. Hidtil havde deres arbejdstid faktisk kun været syv timer.[104]

I 1922-23 gik de politiske besparelsesønsker ikke på de indre forhold i etaterne. Nu gik man mere firkantet til værks og reducerede til stor forbitrelse for personalet konjunkturtillæggene.[105] Der blev ganske vist også i 1923 nedsat en administrationskommission, som populært gik under navnet »Forenklingskommissionen«. Den tog fat på både Statsbanerne, Postvæsenet og Telegrafvæsenet, men det var i høj grad regnskabsmæssige spørgsmål, den interesserede sig for, således indførelse af realistiske afskrivninger. De havde eksisteret i de statslige regnskaber siden 1912, men i temmelig symbolsk form.[106]

Under den socialdemokratiske regering fra april 1924 til december 1926 blev konjunkturtillægget og dyrtidstillægget knyttet sammen, og en vis lettelse synes at have bredt sig blandt embedsmændene. Dette skulle dog komme til at vare kort. Med regeringen Madsen-Mygdals tiltræden den 14. december 1926 genoptoges besparelsespolitikken. Resultatet blev en ny tjenestemandslov, der direkte blev døbt »nedskæringsloven«.[107] Såvel Postvæsenet som Telegrafvæsenet skulle hurtigt få at mærke, at der nu igen krævedes rationaliseringer. Ved lov af 30. maj 1927 blev de sammenlagt. Man stod over for en ny epoke.

Antal brevforsendelser 1833-1926/27

Millioner stk.



Fra post og befordring til post og telegraf gennem trekvart århundrede

Noget var uændret for post- og telegrafFunktionerne gennem det trekvarte århundrede fra attenhundredetallets midte til månederne før sammenslutningen i 1927. En hovedfunktion for posten var stadig at modtage skrevne meddelelser og viderebringe dem i samme fysiske form, mens telegrafen – også den optiske – havde modtaget og modtog skrevne meddelelser, hvoraf kun det immaterielle indhold viderebragtes.

Ændringerne gennem perioden var dog også meget store. Postvæsenets persontransport faldt bort først for postskibenes og senere for landevejstransportens vedkommende. For Telegrafvæsenet kom telefonen til, og denne funktion blev i periodens sidste år vigtigere end telegrafen.

En samlet oversigt over udviklingen indenfor post- og telefunktionerne, med en sammenligning af udviklingen på de to områder, er dog ganske vanskelig at opstille. Én måde at belyse udviklingen ville være at se på væksten i personaleforbruget, men her forplumres billedet af, at Postvæsenet langt op i tiden fik en så stor del af funktionerne dækket ved ikke-ansatte. Postillonerne på landevejene var ansat hos postkontrahenterne og ikke hos Postvæsenet, og landpostbudene blev det først meget sent.

Hvis vi for Postvæsenet i første omgang undlader at beskæftige os med persontransporten, kan en indikator for udviklingen være de årlige tal for ekspederede almindelige brevforsendelser. Vi ser således i første omgang bort fra, at der i perioden skete en kraftig udvikling i, hvad Postvæsenet gjorde med det enkelte brev. I 1850 bragte man breve, der indleveredes på postkontoret i én by, til en anden by, indenfor hvis snævre grænser brevene kunne blive bragt ud. Alene bærepengene, som betaltes for denne funktion,

Figur 5. Antal brevforsendelser 1833-1926/27. Kilder: Beretning 1833-1859/60; Fr. Olsen: 1848-73; Beretning 1867/68-1916/17; Hans Chr. Johansen: Dansk økonomisk Statistik 1814-1980.

indicerer, at dette opfattedes som en særydelse. Hurtigt gik man over til, at brevene ikke længere behøvede at blive afleveret og betalt på et posthus, men kunne forsynes med frimærke af afsenderen og nedlægges i en postkasse, der ikke lå for fjernt fra dennes bopæl i byen. Gennem perioden udviklede det sig til, at breve også kunne afleveres på landet, og ved periodens slutning opfattedes det som et retskrav, at der alle hverdage bragtes post ud til selv de mest isolerede beliggende enhelthuse på landet. Der skete altså en betydelig udvikling i den service, som brevforsendelserne underkastedes.

Ikke desto mindre er selve udviklingen i brevforsendelsernes antal også imponerende, som figuren side 396 viser. I 1830'rne og første halvdel af 1840'rne havde antallet af breve, som Postvæsenet ekspederede, i hele monarkiet udviklet sig fra ca. 2,5 til godt 3,5 mill. stk. Desværre kendes tallene fra begyndelsen af 1850'erne umiddelbart før og efter portoreformen ikke, men fra 1854/55 til 1859/60 steg antallet af ekspederede almindelige brevforsendelser i monarkiet fra 9,5 til 13,4 mill. stk. Herefter fulgte en vis stagnation, idet antallet i de første tre år af 1860'erne lå ret konstant lige omkring 12,5 mill. stk.

Selv om Hertugdømmernes indbyggere kun udgjorde ca. to femtedele af Monarkiets befolkning, var det her den økonomiske og samfundsmæssige udvikling var nået videst. Der er derfor ikke noget mærkeligt i, at antallet af almindelige brevforsendelser i Kongeriget med omkring 7 mill. i 1860'ernes første år kun var godt halvdelen af tallet for monarkiet som helhed. Det er heller ikke overraskende, at det antal almindelige brevforsendelser, som det danske postvæsen ekspederede i midten af 1860'erne efter tabet af Hertugdømmerne, igen var nede på ca. 9 mill. stk., som det havde været for hele monarkiet i midten af 1850'erne. Udviklingen kom dog nu til at gå hurtigt. I 1870/71 nåede brevtallet for Kongeriget op på 13,8 mill., hvilket var et større antal almindelige brevforsendelser end nogen sinde før 1864.

Herefter gik det endnu hurtigere. Brevtallet mere end fordobledes på 8 år fra 13,8 mill. i 1870/71 til 28,3 mill. i 1878/79 og fordobledes igen på 13 år til 56,8 mill. i 1891/92. Dette syntes næsten at kunne fortsætte, idet der derefter fulgte en fordobling på 12 år til 112 mill. i 1903/04 og en ny fordobling på 14 år til 1917/18, da tallet var 214 mill. stk. alm. brevforsendelser. Herefter indtraf der dog en stagnation i udviklingen i brevantallet, dels på grund af den økonomiske tilbagegang i efterkrigsårene, dels på grund af det indhug, som telefonen gjorde i den egentlige privatkorrespondance. Tallet 264 mill. almindelige brevforsendelser, som nåedes i 1919/20, blev således ikke overgået før i 1927/28, til

trods for at tallene efter 1920 også omfatter Sønderjylland. Som beskrevet i næste bind af P&Ts historie var tilbagegangen dog ikke permanent, men der skulle gå 30 år til 1947/48, før antallet af almindelige brevforsendelser var fordoblet i forhold til 1917/18.[1]

For telegrafens vedkommende var der tale om langt mindre tal. Antallet af telegrammer i alle kategorier tilsammen lå typisk på 2-3% af antallet af almindelige breve perioden igennem. Dette er der i og for sig ikke noget mærkeligt i. Telegrammer havde en anden funktion og var langt dyrere end almindelige breve. Udviklingen i telegramantallet samlet og i de tre kategorier, indenrigske, mellemrigske og gennemrigske er vist på figuren side 400. I 1856 befordrede »Øresundslinien« fra Helsingør til Hamburg 52.000 telegrammer, hvoraf under 20.000 var indenrigske, selv om telegrammer helt til Hamburg regnes med her. Knap 11.000 var gennemrigske, hvilket betød, at de var udvekslede mellem Sverige og Norge på den ene sige og udlandet syd for Hamburg, mens knap 22.000 var udvekslet mellem Danmark og Sverige-Norge eller Danmark og telegrafstationer udover Hamburg, heraf 60% med de nordiske lande.

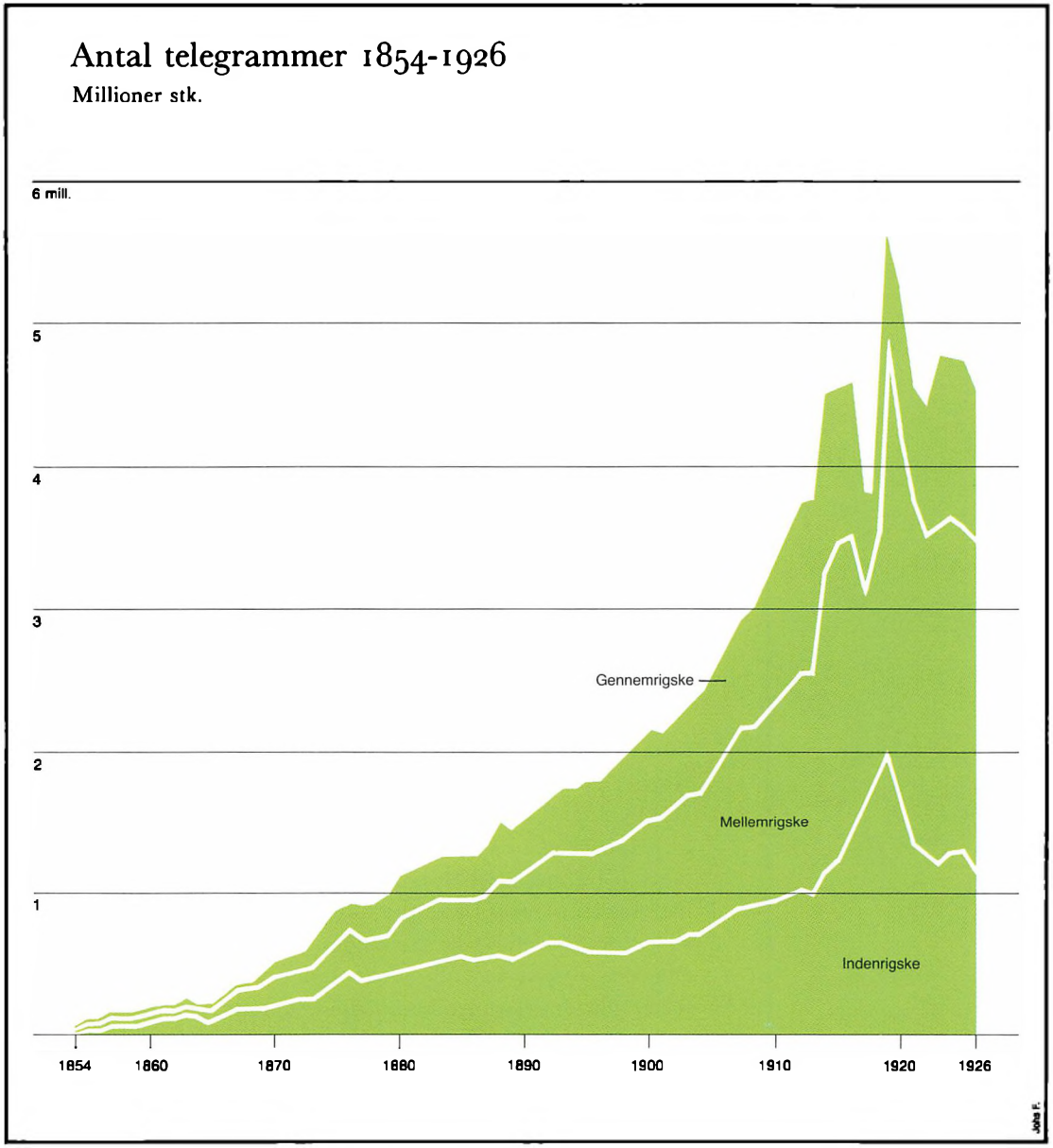
Efter åbningen af den jyske linie i 1857 steg antallet af indenrigske telegrammer (igen incl. Hamburgtelegrammerne) naturligvis kraftigt. Tallet passerede i 1861 de 100.000 og kom i 1863 op på 132.000. Samtidig betød åbningen af Englandsforbindelsen en kraftig forøgelse af transittrafikken. I begyndelsen af 1860'erne gik der således ca. 18.000 telegrammer årligt mellem Sverige-Norge og England over Englandskablet. Den samtidige statistik undervurderer dog generelt omfanget af transittrafikken, idet telegrammer mellem England og Hamburg via kablet ikke regnes for transittrafik, men dansk udlandstrafik (mellemrigske telegrammer).[2]

Tabet af Hertugdømmerne betød ikke noget fald i den mellemrigske telegraftrafik. I 1867 var den mere end dobbelt så stor for Kongeriget alene, som den havde været i 1863 for Monarkiet. Derimod faldt den indenrigske telegramtrafik fra 132.000 i 1863 for Monarkiet til 89.000 i 1865 for Kongeriget. Telegrammerne mellem Danmark og Hamburg var nu ikke længere indenrigske, men mellemrigske. Den store tilbagegang umiddelbart efter 1864 lå for de gennemrigske telegrammer. Sverige-Norge sikrede sig efter den ubehagelige afbrydelse under den dansk-tyske krig egen telegrafforbindelse med kontinentet. Antallet af gennemrigske telegrammer, der i 1863 havde været 34.000, faldt derfor til under 5.000 i 1867.

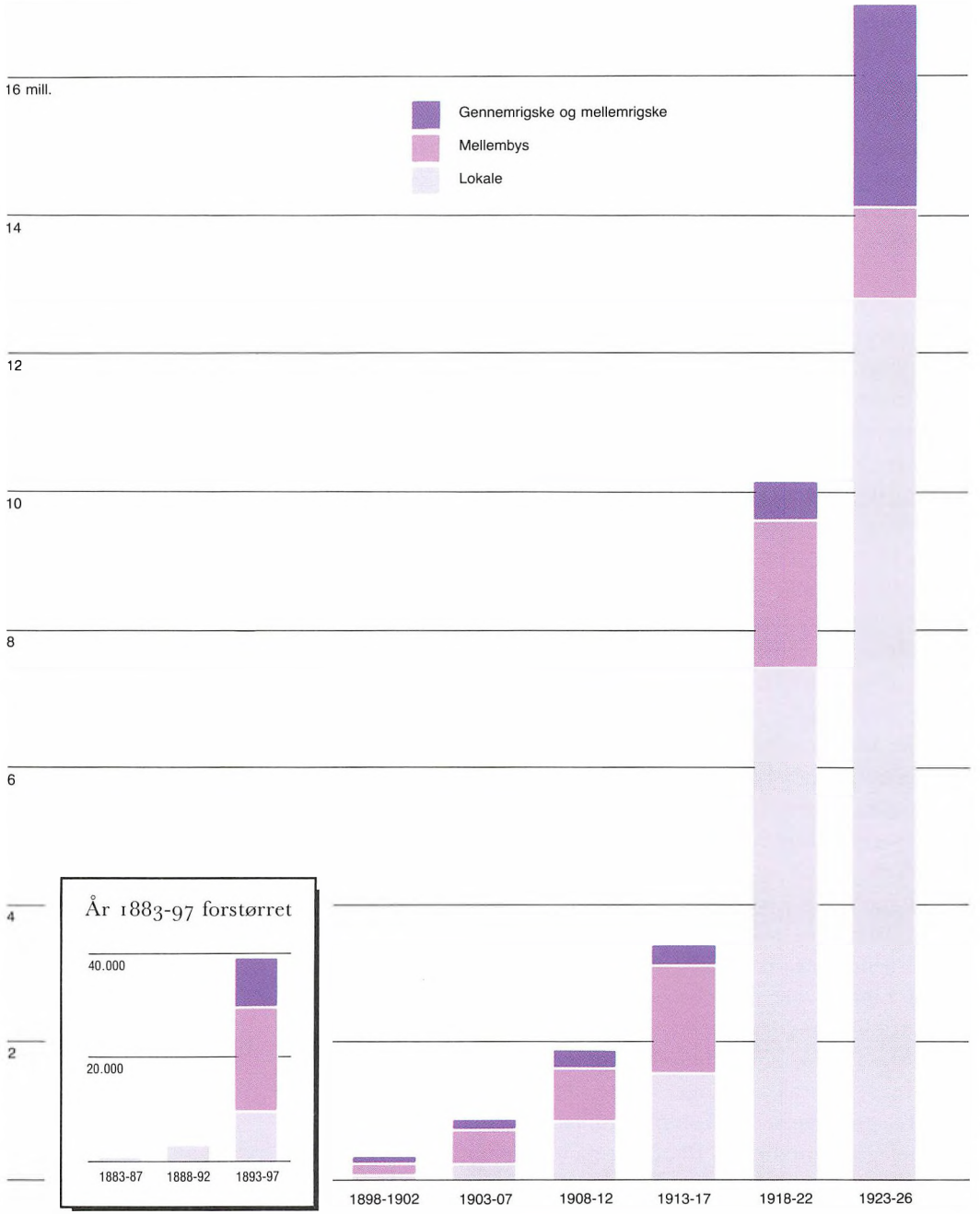
Herefter betød etableringen af Store Nordiske Telegrafselskabs kabelforbindelser nye muligheder for den gennemrigske telegraf-

Figur 7. Årligt antal statstelefonsamtaler 1883-1926, femårsgennemsnit. Kilder: Trykt telegrafstatistik.

Figur 6. Antal telegrammer 1854-1926. Kilder: Trykt telegrafstatistik.



Årligt antal statstelefonsamtaler 1883-1926



trafik, nu hovedsageligt øst-vest i stedet for syd-nord. Allerede i 1870 havde antallet af gennemrigske telegrammer passeret 100.000 stk., og i 1874 kom det op på 242.000 stk. Den økonomiske tilbagegangsperiode i anden halvdel af 1870'erne reducerede midlertidigt tallet, men i 1880 passeredes de 300.000 stk. For de indenrigske telegrammers vedkommende var man i 1870 kommet op på 219.000 og de mellemrigske 187.000 stk. Både tallet for de indenrigske og de mellemrigske telegrammer blev herefter fordoblet i tiårsperioden frem til 1880. Herefter kunne indenrigstelegrammerne ikke udvise en fordoblingsrate svarende til den, vi har set for den almindelige brevposts vedkommende. Fordoblingen i antallet af indenrigske telegrammer indtrådte først efter 27 år i 1907/08, mens antallet af mellemrigske telegrammer, hvor telefonen først senere blev en konkurrent, fordobledes i 15-årsperioden frem til 1895.

Konkurrencen fra telefonen på korte afstande kan også ses på den efterhånden ændrede fordeling mellem telegramkategorierne. I 1890 var 37% indenrigske, 37% mellemrigske og 26% gennemrigske, mens forholdet år 1900 var 30% indenrigske, 40% mellemrigske og 30% gennemrigske. Denne udvikling fortsatte. Fra år 1900 til 1913 steg den indenrigske telegramtrafik kun med 52%, mens den mellemrigske steg med 80% og den gennemrigske med 94%. Herefter forårsagede krigen som et kortvarigt fænomen en fordobling af den indenrigske telegramtrafik. I 1926/27 var antallet af indenrigske telegrammer dog igen på niveau med 1912/13. For antallet af mellemrigske telegrammer var udviklingen under krigen mindre voldsom, og for de gennemrigske telegrammer betød kabelafbrydelserne direkte et fald i antallet. For mellemrigske telegrammer var antallet i 1926/27 højere end i umiddelbart før krigen, men for gennemrigske telegrammer var genetableringen af markedsandelene vanskeligere. Tallet for 1926/27 var således kun på niveau med 1912/13 og klart under 1913/14. Den store telegramtrafik mellem England/Frankrig og Rusland genskabtes ikke, selv om kabelforbindelsen over Bornholm til Libau i det nu selvstændige Letland genetableredes i marts 1919 ligesom den direkte forbindelse mellem Stevns og det nye USSR. På den sidste linie genoptoges trafikken dog først i august 1922, og trafikomfanget nåede slet ikke førkrigsniveau.[3]

For Telegrafvæsenet lå kompensationen for den stagnerende vækst i telegramantallet fra 1890'erne på telefonområdet. Figuren side 401 viser derfor udviklingen i antallet af statstelefonsamtaler. Dette var allerede i 1897 tæt på 100.000, og i 1919/20, altså inden Statstelegrafen overtog hele telefonnettet i det med Danmark genforenede Sønderjylland, var antallet af statstelefonsamtaler på

samme niveau som antallet af telegrammer. Med hensyn til gennemrigske telefonsamtaler blev det aldrig til noget synderligt. Før rørsforstærkerens fremkomst var langdistancetelefonsamtaler noget af en prøvelse, og under første verdenskrig lukkede man direkte for muligheden for gennemrigske telefonsamtaler, idet forbindelsen til Tyskland standsedes.

Ét er imidlertid det faktiske antal breve, telegrammer og telefonsamtaler. Noget andet er værdien af den præsterede produktion og dennes rentabilitet. I første omgang vil vi her koncentrere os om produktionens værdi og relative fordeling på produkttyper. Den eneste måleenhed, der kan anvendes for alle produkterne, er penge. For at belyse udviklingen gennem perioden uafhængig af prisbevægelserne er det valgt at omregne alle beløb til 1914-kroneværdien. I sammenligning med senere tid, var priserne ganske vist meget stabile fra 1850'erne til første verdenskrig, men under og efter krigen oplevede man nogle voldsomme prismæssige op- og nedture, som bør holdes ude fra betragtninger over produktionens værdi.

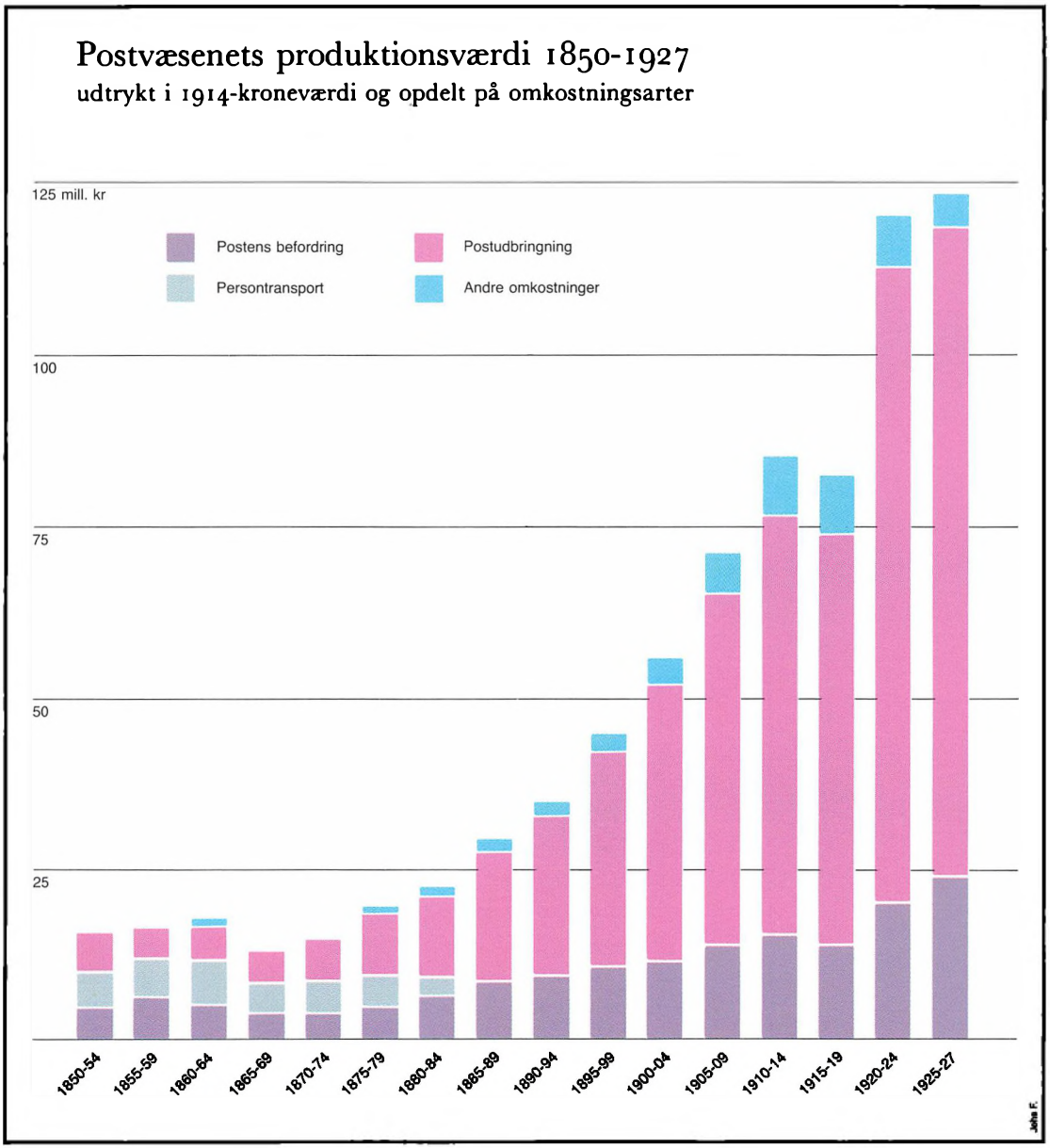
For postens vedkommende er det, som vist på figuren side 404, valgt at opdele produktionsværdien efter omkostningernes fordeling. Postbefordringsproduktet bestod af landevejsbefordring, jernbanebefordring, postkørsel i byerne, befordring med statslige postdampskibe, befordring med private dampskibe og andre befordringsudgifter. Persontransportproduktet bestod af land- og søtransport. Endelig omfattede postudbringningsproduktet både by-udbringning og land-udbringning. Ud fra statistikken over antallet af ekspederede forsendelser kan det undre, at postvæsenets samlede produktionsværdi, som er beregnet til 15,6 mill. 1914-kr. i 1850'ernes første femår, endnu ikke var nået på dette niveau igen i 1870'ernes første femår – efter tilbagegangen ved afståelsen af Hertugdømmerne. Forklaringen ligger i den kraftige produktivitetsforøgelse. For samme beløb transporterede man langt flere breve til en lavere stykpris. Det mest markante træk ved figuren er væksten i værdien af den samlede postproduktion til trods for bortfaldet af den søværts persontransport ved postskibenes overgang til Statsbanerne i begyndelsen af 1880'erne og det gradvise bortfald af Postvæsenets landevejspersontrafik.

Bag figurens tal ses også ændringen i posttransportproduktets sammensætning, hvor landevejstransport specielt går tilbage og erstattes af jernbanetransport. På udbringningsområdet var det en støt voksende del af produktionen, der bestod i udbringningsfunktionen på landet.

En anden måde at opdele produktionsværdien på ville have været at opdele på almindelig brevpost, avisbefordring, værdi- og

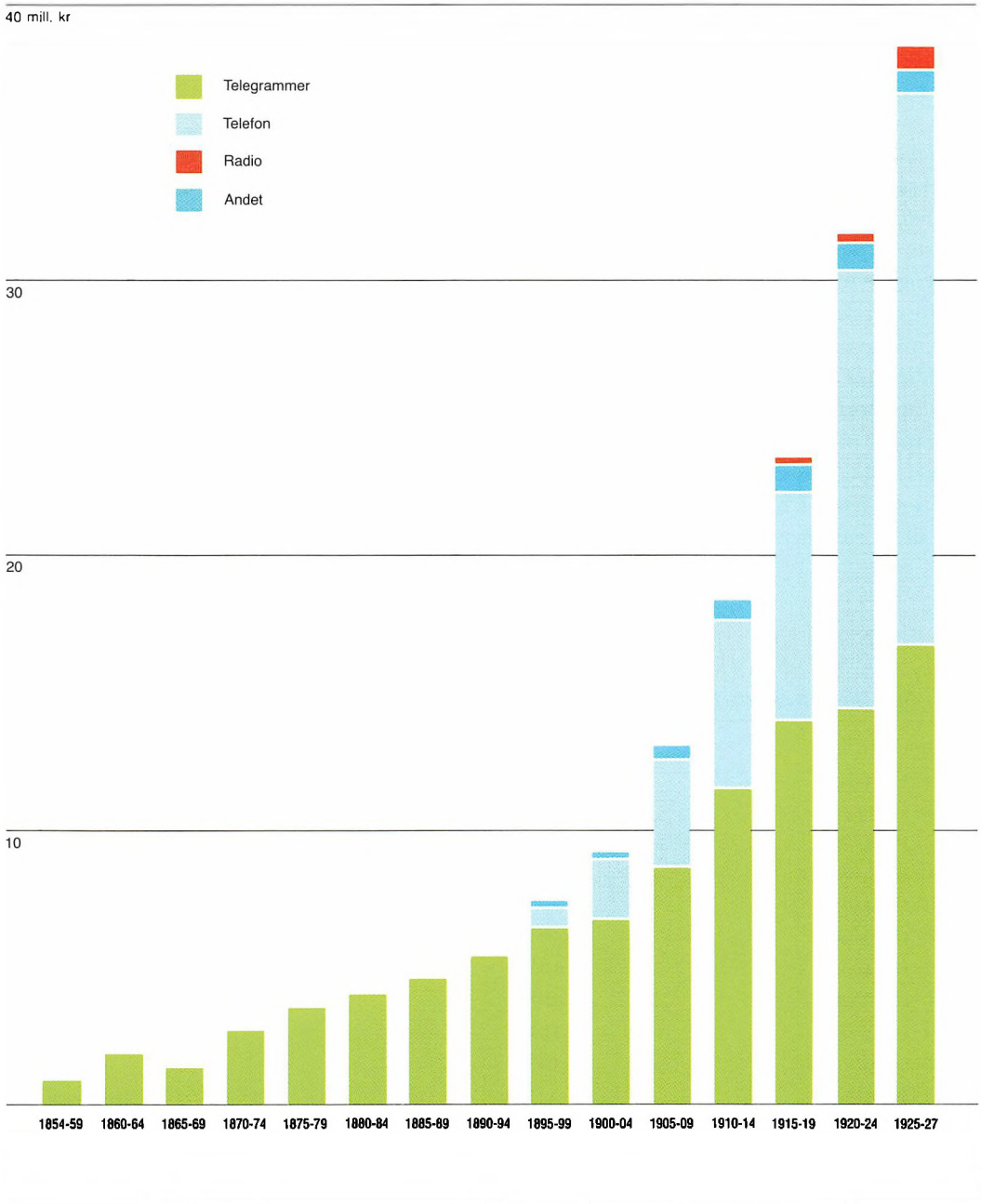
Figur 9. Telegrafvæsenets produktionsværdi, femårsgennemsnit 1854-1927. Kilder: Beregnet ved hjælp af trykte statsregnskaber.

Figur 8. Postvæsenets produktionsværdi 1850-1927, femårsgennemsnit. Kilder: Beregnet ved hjælp af trykte statsregnskaber.



Telegrafvæsenets produktionsværdi 1854-1927

udtrykt i 1914-kroneværdi og opdelt på produktarter



pengebefordring, pakkebefordring og personbefordring. Den almindelige brevpost kombineret med avisbefordringen er dog her så dominenerende, at en sådan opdeling ikke giver megen mening. På telegrafområdet er en sådan opdelingsform til gengæld den eneste, der giver nogen mening. På figuren side 405 er Telegrafvæsenets produktionsværdi derfor opdelt på indtægter af telegrammer (indenrigske, mellemrigske og gennemrigske), indtægterne af telefonsamtaler, andre indtægter, og i den sidste periode kommer radioen til.

Man ser, hvordan telefonområdet allerede fra århundredets begyndelse bidrager væsentligt til Telegrafvæsenets produktionsværdi. I perioden 1910/11-1914/15 bidrager telefonproduktet således med 33% af Statstelegrafens produktionsværdi, og selv under første verdenskrig, da telegramindtægterne specielt på grund af de længere telegrammer steg kraftigt, voksede telefonens både absolutte og relative bidrag til Statstelegrafens produktionsværdi.

Med udnævnelsen 1. januar 1923 af Thure Frederik Krarup til generaldirektør for telegrafsager, så Statstelegrafen nu fik »egen« generaldirektør, er der ingen tvivl om, at man endelig følte sig ligeberettiget med Postvæsenet. Som vi allerede ved, skulle ligeberettigelsesfølelsen dog blive kort. Opgørelsen af den samlede produktionsværdi i hver af de to væsener kan imidlertid også bruges til en sammenligning af størrelsen af deres produktion.

Tabel 5: Statstelegrafvæsenets produktionsværdi i procent af Postvæsenets.

1855/56-1859/60	10%
1860/61-1864/65	13%
1865/66-1869/70	12%
1870/71-1874/75	19%
1875/76-1879/80	18%
1880/81-1884/85	18%
1885/86-1889/90	16%
1890/91-1894/95	16%
1895/96-1899/00	16%
1900/01-1904/05	17%
1905/06-1909/10	18%
1910/11-1914/15	22%
1915/16-1919/20	28%
1920/21-1924/25	26%
1925/26-1926/27	(31%)

Indtil Statstelegrafen for alvor gik ind på telefonområdet, nåede man altså aldrig op på en produktionsværdi svarende til bare en femtedel af Postvæsenets, og først med telegrafens kulmination under første verdenskrig og overtagelsen af hele telefonen i Sønderjylland kom Statstelegrafens produktionsværdi op på en fjerdedel.

Sammenlægningen af de to etater i 1927 kan imidlertid ikke eller i hvert fald ikke kun opfattes som en lille enheds indordning under en større. Statstelegrafen havde i lange perioder et alvorligt rentabilitetsproblem, mens det for Postvæsenet kun var i korte tidsrum, man ikke kunne få det til at løbe rundt.

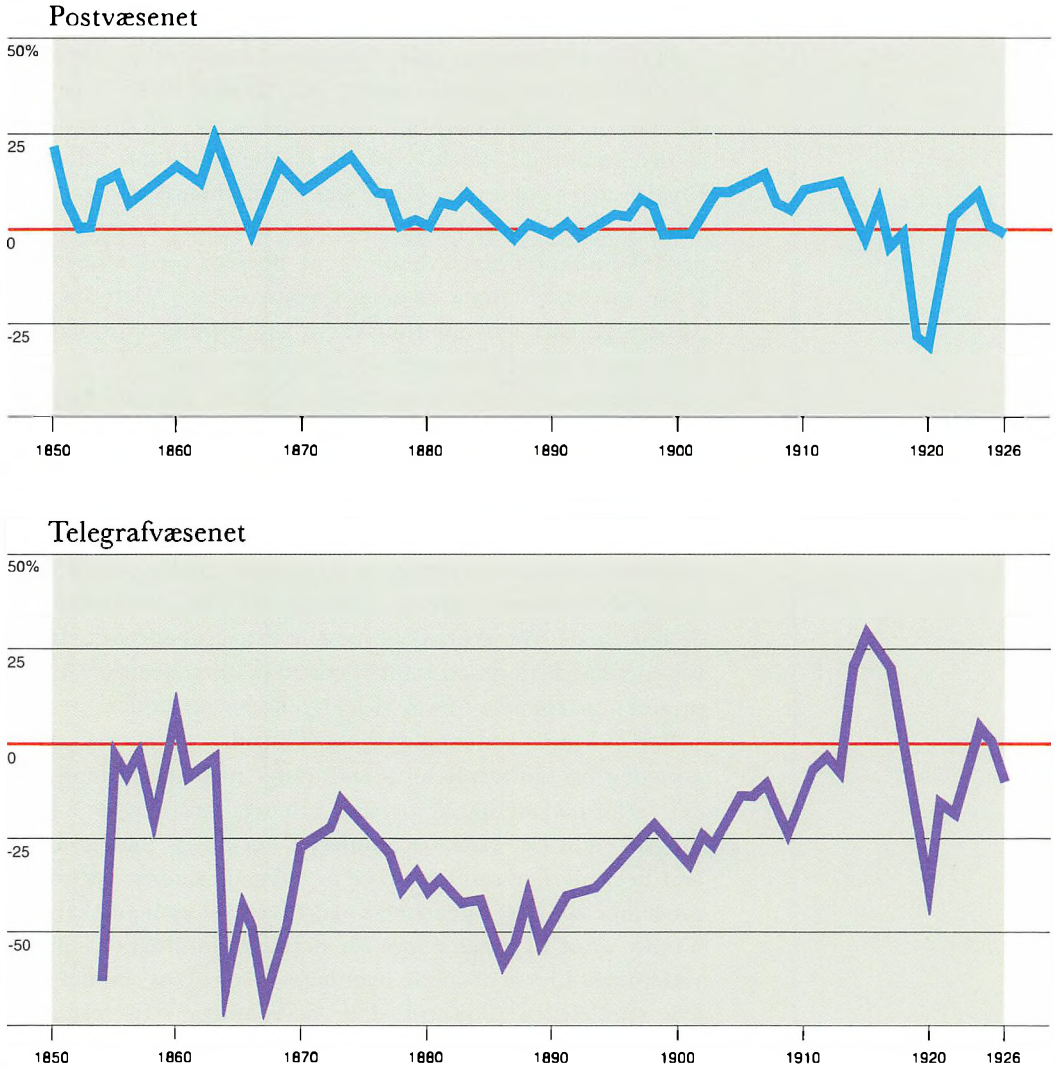
Ét er imidlertid den opfattelse, man i samtiden havde af tallene, og de politiske konsekvenser, man drog af dem. Noget andet er, om vi i dag kan tilslutte os konklusionerne. På disse områder er den samtidige statistik nemlig ikke umiddelbart anvendelig. Investeringer opfattedes længe som en på finansloven givet gave. Først kort før første verdenskrig begyndte man derfor at opgøre produktionsapparatets værdi og at operere med afskrivninger. Disse var også i første omgang urealistisk lave. Dette er ganske væsentligt, især hvis man ønsker at sammenligne forholdene på postområdet med forholdene på telegrafområdet.

Postvæsenet havde endnu ved midten af attenhundredetallet stort set ikke noget fast produktionsapparat. Posthuse var det postmestrenes sag at tilvejebringe. Postskibene tilhørte hovedsagelig formelt Flåden, selv om Postvæsenet betalte alle drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Diligencer og andre vogne til landevejsbefordring af post og passagerer ejedes overvejende af postkontrahenterne, selv om Postvæsenet i vid udstrækning ydede lån, og de nye jernbanepostvogne var jernbanernes. Telegrafvæsenet havde derimod et efter væsenets størrelse meget stort fast produktionsapparat i form af telegraflinier og kabler.

For at kunne sammenligne udviklingen i økonomien gennem perioden og sammenligne postområdet med telegrafområdet er det derfor nødvendigt at anvende et nogenlunde ensartet afskrivningsbegreb. Det viser sig imidlertid hurtigt, at man kommer til helt besynderlige resultater ved at anvende samme afskrivningsprocenter for Telegrafvæsenets »kortlivede« ledninger, kabler og i mindre grad bygninger som for det faste produktionsapparat – væsentligst i form af solide bygninger – som Postvæsenet anskaffede specielt fra 1890'erne. I de beregninger, hvis resultater er gengivet på den følgende figur, er der derfor opereret med årlige afskrivninger på kun 2% på Postvæsenets produktionsapparat, men 5% på Telegrafvæsenets. Desuden er det forudsat, at værdien af produktionsapparatet skulle forrentes med en årlig rente på

Over- og underskud for Postvæsenet og Telegrafvæsenet 1850-1926

udtrykt i procent af driftsindtægter efter fire procents forrentning af produktionsapparatets værdi



4%, hvilket ikke er urimeligt i sammenlignet med den langsigtede markedsrente i perioden. Med hensyn til anvendelsen af forskellige afskrivningsprocenter for de to væsener må i øvrigt bemærkes, at dette ikke forrykker forholdet mellem de to. Afskrivningerne optræder som direkte omkostninger i afskrivningsårene, men medfører at de omkostninger, der i de følgende år hidrører fra forrentning af kapitalapparatet, bliver mindre.

På figuren side 408 er vist beregnede over- og underskud for Postvæsenet og Telegrafvæsenet udtrykt i procent af driftsindtægterne. Det er her to meget forskellige billeder, der tegner sig. Bortset fra enkelte år og perioden fra 1917/18 til 1921/22 har driften af Postvæsenet givet et positivt resultat. I betragtning af, at der er tale om overskud i procent af omsætningen efter afskrivninger og normal forrentning af produktionsapparatet, er der således ingen tvivl om, at det ofte politisk fremførte ønske, »at Postvæsenet skulle hvile i sig selv«, til fulde er blevet indfriet.

For Telegrafvæsenet har der derimod altid været tale om endog betydelige underskud, når der ses bort fra den korte periode under første verdenskrig. Der har således været politisk vilje til stadige investeringer i en kommunikationsetat, som ikke på nogen måde kunne forrente disse. Der er dog tydelige forskelle i underskuddenes omfang, og således i Statens tilskud til Telegrafvæsenets drift.

Indtil tabet af Hertugdømmerne og den direkte Englandsforbindelse i 1864 var underskuddene af moderat omfang. Herefter gik bunden ud af telegrafkassen, indtil etableringen af Store Nordiske Telegrafselskabs kabelsystemer bragte store transitindtægter og dermed underskuddene ned i 1870'erne. Med den politisk krævede stadige ekspansion i form at oprettelse af urentable lokale telegrafstationer steg underskuddene igen under de stagnerende transitindtægter i 1880'erne. Fra 1890'erne bragte transitindtægterne imidlertid igen forøgede beløb og nu kom der indtægter fra telefonen. Selv om investeringerne i telefonanlæg fra århundredets slutning og frem mod første verdenskrig firedoblede den regnskabsmæssige byrde fra forrentning af og afskrivning på kapitalapparatet, blev resultatet alligevel jævnt faldende underskud fra 1890'erne til første verdenskrig. Regnet uden hensyn til forrentning og afskrivning havde der da også fra 1902/03 været overskud på telegrafregnskabet, hvilket der regnet på denne måde ikke havde været et eneste år mellem 1876/77 og 1901/02.

Figur 10. Over- og underskud for Postvæsenet og Telegrafvæsenet 1850/51-1926/27. Kilde: Beregnet ved hjælp af trykte statsregnskaber.

Overskuddene under første verdenskrig må betragtes som en konjunkturbetinget gave, som efterkrigsårene hurtigt fik bugt med. Det må dog pointeres, at bortset fra den korte periode under krigen, var resultaterne i 1924/25 og 1925/26 bedre end de nogen-

sinde havde været med små underskud, når der som her tages hensyn til forrentning og afskrivning, men ellers med direkte overskud. De politiske konjunkturer var nu imidlertid ændret i væsentlig grad. Skattefinansieringen af Telegrafvæsenets underskud blev ikke længere opfattet som en naturlig og nødvendig støtte til erhvervsudviklingen. For Telegrafvæsenets folk må det have været bittert, at de i en situation, hvor de under hensyntagen til konjunkturerne gjorde det bedre end nogen sinde, ud fra en politisk synsvinkel ikke gjorde det godt nok.

Når man fra politisk hold ønskede opretholdelse af telegrafstationer på steder, hvor der i virkeligheden ikke var økonomisk grundlag herfor, var der ikke anden mulighed, end at lade betjeningen af disse telegrafstationer blive et postalt biprodukt. At lade et mindre antal centrale telegrafstationer betjene den nødvendige udenrigstelegrafforbindelse, således at borgerne i alle mindre byer udelukkende kommunikerede med telegrafstationen via telefon, var man ikke klar til, måske bl.a. fordi telefonsystemet ikke var Statens.

Forkortelser i noter, kilde- og litteraturfortegnelse

A.f.da.P.= Almanak for det danske Postvæsen

Bergsøe: 1624-1924= Jørgen Bergsøe: Det kongelige Danske Postvæsen 1624-1924, 1924

Beretning 1833-1859/60= Beretning til Finansministeren fra Generalpostdirektøren om Postvæsenet og dets virksomhed i tidsrummet 1833-1859/60, 1862.

Beretning 1860/61-1869/70= Beretning til Finansministeren fra Generalpostdirektøren om Postvæsenet og dets virksomhed i tidsrummet 1860/61-1869/70, 1871

Beretning 1867/68-1916/17= Beretning om Postvæsenet og dets virksomhed i tidsrummet 1867/68-1916/17, I-II, 1919-23.

Bogen om post og tele= Nielsen, A. Morell, Gert Hammerby og Jan Danielsen (eds.): Bogen om post og tele. 350 års virksomhed, 1974

cirk.= cirkulære

Da.P.= Dansk Postblad

Da.T.= Dansk Telegraftidende

DBL= Dansk Biografisk Leksikon

Elberling= Victor Elberling: Rigsdagens medlemmer gennem 100 aar, bd. 1-3, 1949-50.

FM= Finansministeriets sekretariat

FF= Folketingets Forhandlinger

GPD= Generalpostdirektoratet 1848-73

Gpostdirs= Genreralpostdirektørens

GPT= Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, 1988-afleveringen til RA

Gredsted 1854-1904= M.J.C. Gredsted: Statstelegrafen 1854-1904. Dens tilblivelse og vækst. Et festskrift udgivet af Telegrafdirektoratet, 1904

Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T= H. Hjorth-Nielsen (ed.): Det danske Post og telegrafvæsen, bd. 1-4, 1932-33

ING= Ingeniørtropperne

Kringelbach: 1849-93= G.N. Kringelbach: Den civile Centraladministration 1849-93, 1894

LF= Landstingets Forhandlinger

MMFIA= Ministeriet for Monarkiets fælles Indre Anliggender

Fr. Olsen: 1808-1848= Fritz Olsen: Postvæsenet i Danmark under Frederik VI og Christian VIII (1808-1848), 1908

Fr. Olsen: 1848-1873= Fritz Olsen: Postvæsenet i Danmark 1848-1873, 1924

Personalhistorisk Pragtværk= Johannes Madsen (ed.): Det kgl. danske postvæsen. Personalhistorisk pragtværk, 1904

RA= Rigsarkivet

P-h.T.= Posthistorisk Tidsskrift

RT= Rigsdagstidende

TAFL= Telegrafafleveringen til RA, 1897

T.f.P.= Tidsskrift for Postvæsen

TO= Telegrafvæsenets Overbestyrelse

TS= Telegrafvæsenets Sekretariat

UM= Udenrigsministeriet

Å.f.da.P.o.T.= Årbog for det danske Post- og Telegrafvæsen

Å.f.da.P.= Årbog for det danske Postvæsen

Noter:

Dampskibe, jernbane og telegraf 1850-64 side 15-158

1. Gpostdirs cirk. 1848/49.
2. G.N. Kringelbach: Civile direktioner og kommissioner samt andre overordnede myndigheder under enevælden s.8-9. F.J.J. Olsen: Generalpostdirektør Grev O.S. Danneskjold-Samsøe, i Bergsøe: 1624-1924 s.113-127. Fr. Olsen: 1808-1848 s.198, 332, 344. DBL 3. udg. bd. 3 s.584-585.
3. Fr. Olsen: 1848-1873, s.4, 400.
4. G.N. Kringelbach: Civile direktioner og kommissioner samt andre overordnede myndigheder under enevælden s.4. Fr. Olsen: 1848-1873 s.3.
5. Niels Pedersen: Oversigt over Centraladministrationens udvikling siden 1848, i Jørgen Nue Møller (ed.): Den offentlige forvaltning i Danmark s.95-96.
6. Beretning om Forhandlingerne paa Rigsdagen, bd. 1, 1848-49, sp.1786-1787. Om viceformanden, Brink-Seidelin, se også Elberling: bd. 1 s.68-69.
7. Kringelbach: 1849-93 s.52.
8. Gpostdirs cirk. 1848/10, samt plakat af 19.6.1848 om tidenders og tidsskrifters forsendelse med posten.
9. M.J.C. Gredsted: Statstelegrafen 1854-1904, s.138-139.
10. Salmonsens Leksikon, 2. udg., bd. 20 s.189.
11. Marcus Wesenberg: Hovedrevisoratet for Postvæsenet og Telegrafvæsenet, Å.f.da.P. 1923 s.285-286.
12. Betænkning afgiven af kommissionen til omordning af Poststyrelsen m.m. s.77.
13. Axel Kromann: Revisionskontoret, Å.f.da.P.o.T. 1929 s.411.
14. Marcus Wesenberg: Hovedrevisoratet for Postvæsenet og Telegrafvæsenet, Å.f.da.P. 1923 s.287. Betænkning afgiven af kommissionen til omordning af Poststyrelsen m.m. s.105.
15. Fr. Olsen: 1848-1873 s.5-8. Charles Friis: Erindringer fra det 2det postsekretariat for 50 aar siden, Å.f.da.P. 1900 s.163-164. Gpostdirs cirk. af 27.4.1851. Lov af 18.4.1851 for Hertugdømmet Slesvig om postforsendelser.
16. Fr. Olsen: 1848-1873 s.10-12. Kringelbach: 1848-93 s.88-93. Fr. Olsen: Poststyrelsen, postkontorerne og postmestrene i Danmark 1624-1924 s.21-24. Th. Kornerup: Postvæsenets centralbestyrelse siden 1848, Å.f.da.P. 1897 s.162-169.
17. Generaldirektoratet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1 s.524. Fr. Olsen: 1848-1873 s.17-21. Beretning 1860/61-1869/70 s.LXVII. Betænkning afgiven af kommissionen vedrørende Postvæsenets kasse-og regnskabsvæsen s.20-22. Gpostdirs cirk. 1859/13, 1859/14.
18. Kringelbach: 1849-93 s.53-54. Jacob Andersen: Postvæsenet i nyere tid, i Personalhistorisk pragtværk s.102.
19. Charles Friis: Erindringer fra det 2det postsekretariat for 50 aar siden, Å.f.da.P. 1901 s.160-172.
20. Overpostinspektoraterne, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T, bd. 3 s.2.
21. A.V. Trojel: Lidt om overpostmesterembedet, dets udvikling og virksomhed, Å.f.da.P.o.T. 1933 s.384-385. Overpostmesterembedet i København, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 2 s.1.
22. Friis, Charles: Erindringer fra det 2det postsekretariat for 50 aar siden, Å.f.da.P. 1901 s.160-172.
23. G.N. Kringelbach: Civile direktioner og kommissioner samt andre overordnede myndigheder under enevælden, s.8-9. F.J.J. Olsen: Generalpostdirektør Grev O.S. Danneskjold-Samsøe, i Bergsøe: 1624-1924, s.113-127. Fr. Olsen: 1808-1848, s.198, 332, 344. D.B.L. 3. udg., bd. 3, s.584-585 og bd. 4, s.298-299. C.L. Madsen: Peter Christian Frederik Faber, T.f.P. bd. 2, 1877, s.85-96. C.V. Christoffersen: Peter Faber som digter og menneske, Å.f.da.P.o.T, 1955, s.237-244. C.V.V. Munck: Peter Christian Faber, Å.f.da.P.o.T., 1929, s.419-427. Peter Faber, Da.T. 1902, s.81-82, 89-90, 97-98. Gredsted 1854-1904, s.121-123. C. Reiffenstein-Hansen: Skikkelser og skæbner, s.34-40. Jørn Piø: Bogen om julen. Historien om julen og dens traditioner, s.66-69. Anna Marie Lebech Sørensen: Anetavle for telegrafdirektør og forfatter Peter Christian Friederich Faber, Personalhistorisk Tidsskrift 1988, s.165-181. RA, Polyteknisk Læreanstalt, Journalsag 1851/27 og 1852/169.
24. Salmonsen, 2. udg., bd. 21, s.745.
25. Fr. Olsen: 1808-1848 s.441-442. samme: 1848-1873 s.70. J. Carstensen: Post- og passagerbefordring m.m. i krigsårene 1848-50 med dampskibet »Maagen«, Å.f.da.P.o.T. 1956 s.275-283, 1957 s.241-248.
26. Gpostdirs cirk. 1848/9.
27. Gpostdirs curscirk. 1848/1, 1848/5, 1848/6, 1848/8, 1848/19. Fr. Olsen: 1848-1873 s.70-71. E. Bohn: Postvæsenet under krigene, i Bergsøe: 1624-1924 s.250.
28. Gpostdirs curscirk. 1848/12, 1848/14, 1848/18, 1848/22.
29. Gpostdirs cirk. 1848/28.
30. Fr. Olsen: 1848-1873 s.73-74. Max G. Teubner: Die fremden postanstalten in Hamburg, Hamburgische Geschichts und Heimatsblat, bd. 2 s.30.

31. Ikke desto mindre gik man naturligvis fra dansk side ind i den juridiske diskussion, se: H.M. Velschow: Om oprindelsen til den danske konges ret til at have postanstalt i Hamborg (Særtryk af Nyt historisk Tidsskrift), 1854.
32. Gpostdirs curscirk. 1849/1. Fritz Olsen: 1848-1873 s.78-80. RA, GPD, PJ25.
33. A. Rosenkranz-Kiel: Die Schleswig-Holsteinische Post 1848-1852 s.17-18. Fritz Meyer: Flensburg, seine Postgeschichte, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 172, s.2-40. Hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenburgs posthistorie 1624-1864, Å.f.da.P. 1920 s.271.
34. A. Rosenkranz-Kiel: Die Schleswig-Holsteinische Post 1848-1852 s.20.
35. Samme s.22-24. Walther Hoppe: Briefsammlungsstelle Bordesholm, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 162 p.XIV, XVIII.
36. A. Rosenkranz-Kiel: Die Schleswig-Holsteinische Post 1848-1852 s.73.
37. Wilhelm Hahn: Das Postwesen und die Postmeister in Husum bis zum Jahre 1867, Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1959, s.38. Hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenburgs post-historie 1624-1864, Å.f. da.P. 1920 s.271-295.
38. A. Tholl: Breve med den uforståelige adresse »Schleswig-Holstein«, Nordisk Filatelistisk Tidsskrift, 1967, s.7. RA, GPD, PJ2, PJ3 og PJ6.
39. Gpostdirs cirk. 1853/3.
40. Gpostdirs cirk. 1853/4, 1853/10, 1853/18, 1853/20, 1853/24, 1854/3, 1854/4, 1854/7, 1854/9, 1854/11, 1854/13, 1854/14, 1854/19, 1854/21, 1854/22, 1854/23, 1855/17, 1855/26, 1856/16, 1856/20, 1862/3, 1857/3, 1863/7.
41. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1, s.97-125. Hansjörg Zimmermann: Die Lübeck-Büchener Eisenbahn, Lauenburgische Heimat, 71, 1971, s.37-49. Overmann: Die Eisenbahnen Schleswig-Holsteins bis zur Verstastlichung, Archiv für Eisenbahnwesen, bd. 61, s.59-61. Herbert Höpfner: Das Lübecker Stadtpostamt, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 176, 1982, s.23-38. E.H.C. Mikkelsen: Lidt om Danmarks postrettigheder i Hamborg og Lübeck, Aarbog for det danske Post- og Telegrafvæsen, bd. 43, 1934 (trykt 1933), s.453. Gpostdirs curscirk. 1851/9. Gpostdirs cirk. 1852/4. Erich Doerth: Die postalischen beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark in den jahren 1650-1868, s.63-65. Fr. Olsen: 1848-1873, s.56-57, 190. RA, GPD 1848-73, DUJ98-99 samt Verzeichniss der Wagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn, stand 1872. Erich Katzsche: Die neue Diligence zwischen Lübeck und Hamburg, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 170, 1980, p.49-54. Walther Hoppe: Oldesloe seine Postgeschichte bis zum Jahre 1867, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 168, 1979, p.19.
42. RA, GPT, NR 1837, Forslag af 15/2 1850.
43. Om portoforholdene og reformforslagene frem til 1848 se P&Ts historie bd. 2 s.357-60.
44. RA, GPT, NR 1837, forslag af 4.4.1846 og P&Ts historie bd. 2, s.359.
45. Samme: Skrivelse af 8.2.1848 og forarbejde til samme.
46. Samme: Skrivelse af 29.2.1848 fra Finansdeputationen.
47. Samme: Koncept til forslag af 15.2.1850.
48. RT 1850/51, Anhang A sp.304-307.
49. Gpostdirs cirk. 1848/51.
50. RA, GPT, NR 1837, Koncept til forslag af 15.2.1850.
51. Gpostdirs cirk. 1849/15.
52. Samme: 1850/1.
53. Fortegnelse over de personer og sager, hvilke portofrihed efterhaanden er tilstået i Kongeriget, Bilag til Gpostdirs cirk. 1848-50.
54. RT 1.session (1850), FF sp.598.
55. Samme sp.621.
56. Samme sp.644-646.
57. Samme sp.3202.
58. Samme sp.4364.
59. Elberling: bd. 2 s.109.
60. RT 1. session (1850), FF sp.4364, 4379-4395.
61. Fr. Olsen: 1848-1873 s.7.
62. RA, GPT, NR 1837, Notat af 6.4.1850.
63. Samme: FMs. skr. af 15.6.1850 til Generalpostdir.
64. Den følgende gennemgang af behandlingen bygger, hvor intet andet er nævnt, på RT 2. session (1850/51) LF sp. 107, 124-131, 146, 1823-1848, 2017-2137, 2187-2230, 3752-3753, FF sp. 3149, 3999-4000, 4082, 5840-5842, 6004-6017, 6162-6165, Tillæg A sp.288-362, 874-883, 1218, Tillæg B sp. 185-202, 549-553, 784.
65. Den civile centraladministrations embedsetat 1660-1848 s.97.
66. J. Schmidt-Andersen: Danmarks første frimærke s.20-21. samme: The Postage Stamps of Denmark s.17-18.
67. J. Schmidt-Andersen: Danmarks første frimærke s.22-23.
68. Samme s.40-41.
69. Jørgen Juel Ranten, Gunner Lundegaard Nielsen og Helge Jensen: Frimærker, Folk og Filateli s.18.
70. O. Koefoed: Danske postfrimærker 1851-1901 s.40.

71. Gpostdirs curscirk. 1854/10.
72. J. Schmidt-Andersen og R. King-Farlow: Danske Essays og prøvetryk 1849-1902, Særtryk af Nordisk Filatelistisk Tidsskrift, 1950 s.5.
73. Poul Thestrup: Mark og skilling – kroner og øre, s 16. Se også Gpostdirs cirk. 1855/8.
74. Die Jahre von 1864 bis 1866 und die Einrichtung der OPD Kiel zum 1. Januar 1867, Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1957, s.4. Der Übergang des Postwesens auf Preussen und der Bau des Postgebäude in Kiel (1867/68), Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1955, s.2-10. Alexander Scharff: Von der schleswig-holsteinischen zur deutschen post – ein kapitel deutscher und europäischer geschichte, Archiv für deutsche Postgeschichte, bd. 2, 1969, s.1-9.
75. Fr. Olsen: 1848-1873 s.39-40.
76. Gpostdirs cirk. 1856/12.
77. Fr. Olsen: 1848-1873 s.40 og 266-268.
78. Se P&Ts histori bd. 2 s.212.
79. Gpostdirs curscirk. 1851/4, 1853/2.
80. Beretning 1833-1859/60 s.X. Fr. Olsen: 1848-1873 s.93-96.
81. Fr. Olsen: 1848-1873 s.96. Gpostdirs cirk. 1848/7. Gpostdirs curscirk. 1849/4.
82. Fr. Olsen: 1848-1873 s.97. Gpostdirs curscirk. 1853/14, 1854/3, 1854/17. Gpostdirs cirk. 1855/26.
83. Gpostdirs curscirk. 1853/5 med »Oversigt over Dampskibsfarten i Sommeren 1853«, og 1854/9 med »Oversigt over Dampskibsfarten i Sommeren 1854«, Gpostdirs cirk. 1855/15 med »Oversigt over Dampskibsfarten i Sommeren 1855«.
84. RA, GPD, D&UJ54.
85. Gpostdirs cirk. 1859/3. Poul Kaarse: Dampskibsfarten på Øresund, i Kenno Pedersen (ed): Den sejlende bro s.22-27.
86. Gpostdirs cirk. 1856/9.
87. Bent Rasmussen: Med smakke, isbaad og dampskib. Efterretninger om Samsøs postforbindelse fra 1682 til vore dage, Fra Holbæk Amt, bd. X,1 s.164-165. Fr. Olsen: 1848-1873 s.160-161.
88. RA, MMFIA Journalsag 1856, nr. 439 (heri også FMs akter om sagen).
89. Elberling: bd. 1 s.163-164.
90. Fr. Olsen: 1848-1873 s.158.
91. Kringelbach: 1849-93 s.128.
92. Fr. Olsen: 1848-1873 s.158.
93. Samme s.159.
94. RA, MMFIA, Journalsag 1856, nr. 439.
95. Rigsrådstidende, Samling 1856, sp.17-18, 185-187, 700, 805, Anhang A sp.35-52, Anhang B, sp.23-30.
96. RA, MMFIA, Journalsag 1856, nr. 439.
97. Fr. Olsen: 1848-1873 s.164.
98. RA, MMFIA, Journalsag 1856, nr. 439.
99. Fr. Olsen: 1848-1873 s.160-162.
100. Gpostdirs cirk. 1856/11.
101. Om Lütken se Svend Dahl og P. Engelstoft: Dansk Biografisk Haandleksikon, bd. 2, s.545-546.
102. Gpostdirs cirk. 1857/4.
103. Lütkens notat af 7.1.1854 i RA, GPD, D&UJ81.
104. Samme: Lütkens notater af 16.5, 13.7, 27.9, og 31.10.1855 samt 4.2.1856 og 6.2.1857.
105. RA, GPD, D&UJ80.
106. Gpostdirs cirk. 1858/4.
107. Poul Thestrup: Pund og alen. Danske mål- og vægtenheder fra 1683-reformen til i dag s.14.
108. Gpostdirs cirk. 1856/14. A.T.C. Olesen: Post og befordringsvæsen samt telegraf m.v. i Korsør 1625-1956, Å.f.da.P.o.T. 1957, s.269-271. P.J. Rasmussen: Korsør-Kiel, Å.f.da.P. 1922 s.379-383.
109. RA, GPD, D&UJ81.
110. RA, GPD, D&UJ58.
111. RA, FM, sager til alm. journal 1863/1324. RA, GPD, D&UJ78.
112. RA, GPD, D&UJ82. Fr. Olsen: 1848-1873 s.163.
113. J. Chr. Rich: En nyttig tabel, P-h.T. 1981/1 s.20-23. Marianne Rostgård Rasmussen: Isbådetransport. Knudshoveds og Storebæltsoverfartens historie s.34-35.
114. J. Chr. Rich: En nyttig tabel, P-h.T. 1981/1 s.20-23.
115. RA, GPD, D&UJ79.
116. Fr. Olsen: 1848-1873 s.110-111.
117. Zahrtmanns notat af 23.1.1850 i RA, GPD, D&UJ92.
118. Gpostdirs curscirk. 1850/11, 1850/24. Fr. Olsen: 1848-1873 s.110-111.
119. Fr. Olsen: 1848-1873 s.111-113. Gpostdirs cirk. 1859/3, 1863/3.
120. RA, GPD, D&UJ93.
121. Gpostdirs cirk. 1862/8.
122. Fr. Olsen: 1848-1873 s.160.
123. C.H. Neergaard: Overfarterne, De danske Statsbaner 1847-1947, s.486.
124. Fr. Olsen: 1848-1873 s.161.
125. Fr. Olsen: 1808-1848 s.402-406.
126. RA, GPT, NR3180. Baerwald: Eisenbahnen, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 150, 1975, s.VIII.9!9!F
127. Gpostdirs curscirk. 1848/28. Fr. Olsen: 1808-1848 s.409-411.
128. P. Slivsgaard: Jernbanepostvæsenet gennem 100 år, Å.f.da.P.o.T. 1951, s.271.
129. Fr. Olsen: 1848-1873 s.157. Jernbanepostkontorerne, i Hjorth-Nielsen: D.da P.o.T., bd. 2, 1933, s.356. Charles Friis: Erindringer fra det 2det postsekretariat for 50 aar siden, Å.f.da.P. 1901 s.169. Gpostdirs curs-

cirk. 1854/16. Gpostdirs cirk. 1856/12.

130. RA, GPT, NR 3180.
131. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1, s.168-176.
132. Johnsen: Et jubilæum 1856-1906 (Sjællandske Jernbanes Speditionsbureau), Da.P. 1906, s.119-120. Gpostdirs cirk. 1856/10.
133. Gpostdirs cirk. 1856/10, 1856/14: P. Slivsgaard: Jernbanepostvæsenet gennem 100 år, Ä.f.da.P.o.T. 1951, s.273. Jernbanepostkontorerne, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 2 s.356-57. Johnsen: Et jubilæum 1856-1906 (Sjællandske Jernbanes Speditionsbureau), Da.P. 1906, s.119.
134. Fr. Olsen: 1848-1873 s.100-101.
135. Gpostdirs cirk. 1856 nr. 9.
136. Fr. Olsen: 1848-1873 s.104-105.
137. RA, GPT, NR 3180 og 3182.
138. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1 s.233. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.128.
139. Fr. Olsen: 1848-1873 s.145.
140. Samme s.109.
141. Som note 137.
142. RA, GPT, NR 3175.
143. For dette afsnit se foruden de konkrete henvisninger i almindelighed: C.V. Christoffersen: Personbefordring, i Bogen om post og tele, s.64-84. Jørgen Bergsøe: Befordrings- og færgevæsenet gennem tiderne, i Bergsøe: 1624-1924, s.279-314. Jacob Andersen: Befordrings- og transportvæsenet efter 1804, Personalhistorisk pragtværk, s.67-80.
144. Beretning 1833-1859/60 s.XIV.
145. Samme s.IV-XVIII.
146. Gpostdirs curscirk. 1850/1, 1851/13 og 1852/22.
147. Gpostdirs cirk. 1861/7.
148. Se P&Ts historie bd 2 s.228-30.
149. Samme s. 318.
150. RA, GPD, COU31. Om følge-ure se dog: C.V. Christoffersen: Personbefordring, i Bogen om post og tele, s.65.
151. RA, GPD, COUJ31.
152. RA, GPD, COUJ32.
153. Rigsrådstidende 1863 sp 489, 520-524, 563-568, 1407, Tillæg A sp. 867-872, 897.
154. F.eks. Fr. Olsen: 1848-1873 s.155.
155. Rigsrådstidende 1863 Tillæg A sp. 867-872. RA, GPD, LJ3-5.
156. FMs bkg. af 7.3.1865 samt E. Hammerich: Dansk Lovleksikon, bd. 2 s.242-243.
157. Fr. Olsen: Befordringsvæsenet, Salmonsen, 2.udg., bd. 2 s.830.
158. Generalpostdirs bkg. af 28.7.1865 om frigivelse af kørselen i ekstraposststationernes omegn. RA, GPD, LJ6.
159. Gpostdirs curscirk. 1850/12.
160. Gpostdirs cirk. 1850/21.
161. Samme 1857/15.
162. Gpostdirs cirk. 1856/2 med tilhørende tegninger.
163. Gpostdirs cirk. 1860/1.
164. Samme 1851/13, 1862/13.
165. Se f.eks. Gpostdirs cirk. 1855/1.
166. Gpostdirs befordringscirk. 1862/2.
167. Gpostdirs curscirk. 1851/24.
168. Poul Thestrup: Mark og skilling – kroner og øre s.38-39.
169. Gpostdirs cirk. 1856/1-2.
170. Ministeriet for Monarkiets indre Anliggenders bkg. af 7.1.1856. FMs bkg. af 22.12.1858.
171. Gpostdirs cirk. 1860/7.
172. Samme 1855/16.
173. Samme 1858/20.
174. Samme 1863/3.
175. Beregnet på grundlag af tal i Fr. Olsen: 1848-1873 s.241.
176. Beretning 1860/61-1869/70 s.LIX.
177. Gpostdirs cirk. 1851 nr. 8.
178. RA, GPD, PJ1.
179. Fr. Olsen: Det kjøbenhavnske postvæsen 1624-1912 s.47.
180. Fr. Olsen: 1848-1873 s.220.
181. Gpostdirs cirk. 1862/9 og 1862/12.
182. RA, GPD, PJ1.
183. Gpostdirs cirk. 1860/19 og tilhørende bkg. af 21.12.1860. Fr. Olsen: 1848-1873 s.221.
184. Fr. Olsen: 1848-1873 s.282.
185. Gpostdirs cirk. 1851/8.
186. Samme 1851/9.
187. Samme 1856/10.
188. Samme 1856/14.
189. Revisionscirk. af 7/6 1851.
190. Fr. Olsen: 1848-1873 s.386.
191. Gpostdirs. cirk. 1851/8, 1851/11, 1851/12, 1851/24, 1852/5, 1852/14, 1852/17, 1853/15, 1854/1, 1854/18, 1855/3, 1861/7. RA, GPD, COUJ1.
192. C.V. Christoffersen: De første brevsamlingssteder i Danmark 1852-1952, Ä.f.da.P.o.T. 1952, s.249-253.
193. Beretning 1833-1859/60 s.LXXII-LXXIII. Brevsamlingsstederne og de mindre postekspeditioner, T.f.P., bd. 1 s.7-8. J. Fuglsang: Landpostvæsen, i Bogen om post og tele, s.192-193. Kr. Petersen: Landpostbudet, hans arbejde og hans forhold til befolkningen, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1 s.413-414. Holger Andersen: Danmarks Brevsamlingssteder, Da.P. 1916 s.84. P.V. Stybe: Brevsamlingsstedernes udvikling, fra deres oprettelse i 1852 til udgangen af 1910, 1912 (=Medlemsblad for Foreningen af Jernbaneposthusbestyrere i Danmark 4. årg., nr. 1), s.3.

Kim Jørstad: Landposten, Skalk, 1983, 6, s.26-29. J.W.O. Philipsen: Landpostvæsenet, i Bergsøe: 1624-1924 s.327-330. Selve det trykte forslag findes som bilag til Gpostdirs trykte cirkulærer på RA. Sagen med Nissens udkast er i RA, GPD, NR 2752.

194. RT, 2. session (1850) LF sp. 2067.
195. RT, 2. session 1850 FF sp. 6163-6164.
196. RT, 3. session 1851/(52) FF sp.2599-2600.
197. Danneskjold-Samsøe til FM 12.8.1851 (koncept) i RA, GPT, NR 2752.
198. Beretning 1860/61-1869/70 s.VIII-X.
199. RA, GPT, NR 2752.
200. Gpostdirs cirk. 1852 nr. 14, 1853 nr. 12.
201. Postvæsenets Budget for finansperioden 1856-58 (trykt og bilag til Gpostdirs cirk.).
202. Beretning 1833-1859/60 s.LXXII-LXXIV.
203. »Brevsamlingsstedernes historie« i RA, GPT, NR 2752.
204. Som foregående note.
205. Om Ørsted, se Kirstine Meyer: The scientific life and works of H.C. Ørsted, i H.C. Ørsteds naturvidenskabelige skrifter, bd. 1, s. XIII-CLXVI, og Absalon Larsen: The discovery of electromagnetism made in the year 1820 by H.C.Oersted, s.5-14, 43-46.
206. James W. King: The Development of Electrical Technology in the 19th Century: 2 The Telegraph and The Telephone, Contributions from The Museum of History and Technology, paper 29, Bulletin 228, 1962, s.289-296. Geoffrey Hubbard: Cooke and Wheatstone and the invention of the electric telegraph, s.27-81. Jeffrey Kieve: The electric telegraph. A social and economic history, s.19-45. E.A. Marland: Early electrical communication, s.74-98. Pierre Mengel: Dansk Telegrafis Pionertid 1850-1875, s.6-13.
207. Harding, M.C.: Correspondance de H.C.Örsted avec divers savants, bd.2, s.588-597.
208. James W. King: The Development of Electrical Technology in the 19th Century: The Telegraph and The Telephone, Contributions from The Museum of History and Technology, paper 29, Bulletin 228, Washington 1962, s.296-300. Alfred Vail: Le Télégraphie élektromagnétique américain, s.8-44. Den elektriske telegrafi, André Lütken og Helge Holst: Opfindelsernes bog, III,2, s.72-73.
209. Geoffrey Hubbard: Cooke and Wheatstone and the invention of the electric telegraph, s.38-46.
210. Geoffrey Hubbard: Cooke and Wheatstone and the invention of the electric telegraph, s.63. Brian Bowers: Sir Charles Wheatstone 1802-1875, s.120.
211. Brian Bowers: Sir Charles Wheatstone 1802-1875, s.124-125. James W. King: The Development of Electrical Technology in the 19th Century: 2 The Telegraph and The Telephone, Contributions from The Museum of History and Technology, paper 29, Bulletin 228, s.290.
212. Tal. P. Shaffner: The telegraph manual, s.587.
213. Edward Highton: The electric telegraph: Its history and progress, s.149.
214. RA, Generalstaben, Krigsføringsdepotet, VI, 11c Telegrafvæsen, Instruktion af 23.04.1844 for Trepka.
215. Samme, Trepkas betænkning af 30.6.1844.
216. C.E. Paludan havde dog fra 1844 været telegrafaspirant hos faderen H.F. Paludan, der havde været telegrafbestyrer i Korsør i en menneskealder. Herom se Hof- og Statskalenderen div. årgange.
217. RA, Generalpostdirektionen, Danske sekretariat, Ekstraktprotokol 1847, nr. 754 og 913. Se også Paludans notat af 18.8.1847, henlagt i RA, Krigsføringsdepotet, VI, 11c Telegrafvæsen.
218. RA, Generalstaben, Krigsføringsdepotet, VI, 11c Telegrafvæsen. Fungerende generaladjudant til Generalstaben 30.6. og 9.7.1847 samt Taktisk sektion til Generalstaben 2.7.1847.
219. RA, Generalpostdir, Danske sekretariat, Ekstraktprotokol 1847, nr. 1144.
220. Se RA, Generalpostdir, Forestillingsprotokol 1847, Forestilling med resolution af 3.12.
221. RA, Generalpostdir, Danske sekretariat, Ekstraktprotokol 1847, nr. 1350.
222. RA, ING 726. Heri koncept til Telegrafkommissionens betænkning.
223. Pierre Mengel: Dansk Telegrafis Pionertid 1850-1875 s.15-23.
224. W.O.W. Lehmann: Om elektromagnetiske og optiske Telegrapher i Danmark, Fædrelandet 22.1.1850, s.69-70.
225. Som note 222.
226. RA, Generalpostdir, Forestillingsprotokol 1847, Forestilling med resolution af 3.12.
227. Som note 222, overslag ved konceptet.
228. Samme, heri koncept til brev fra Lehmann til Baggesen 13.2.
229. RA, Generalpostdir, Danske sekretariat, Ekstraktprotokol 1847, nr. 1670, 1742 og 1768.
230. Om Orla Lehmann, se DBL, 3. udg, bd. 8 s.663-666.
321. Om Wilhelm Lehmann, se DBL (1. udg), bd. 10 s.181-182 samt V.E. Tychsen: Fortifikations-Etaterne og Ingeniørkorpset 1684-1893. Personalhistorisk oversigt, s.85.
232. C.T. Jørgensen og H.O. Glahn: Feltingeniørvirksomheden i Aarene 1848-64 s.31.
233. W.O.W. Lehmann: Telegraflinierne, Fædrelandet 27.8.1849 side 789 sp.1-3 samt RA, ING 726. Heri breve til Lehmann vedrørende den optiske telegraf 1848.

234. Som note 222, heri situationskort over telegraflinier.
235. C.T. Jørgensen og H.O. Glahn: Feltingeniørvirksomheden i Aarene 1848-64 s.32.
236. Som note 222, heri kopi af skrivelse af 16.1.1849 fra Krigsministeriet til Lehmann.
237. Som note 222, heri Generalkommandoen over Fyn og Langeland til Lehmann 16.4.1849.
238. Som note 222, heri skrivelse til Lehmann 23.9.1849 med bilag. Samt RA, Orla Lehmanns arkiv, pk. 11, W. Lehmann til Orla Lehmann 19.10.1849.
239. Fædrelandet 18.8.1849 s.761.
240. Jette D. Søllinge og Niels Thomsen: De danske aviser 1634-1989, bd. 2 s.109.
241. Berlingske Tidende 24.8.1849 s.1-2.
242. Fædrelandet 27.8.1849 s.789.
243. Fædrelandet 6.12.1849 s.1133. Allerede 5.7.1849 havde kaptajn Schovelin skrevet til Lehmann, at Schovelin agtede at skrive en artikel om telegrafen, og om der var noget specielt, som Lehmann ønskede nævnt. Endvidere som note 222, heri skrivelser af 5.7.1849 fra Schovelin til Lehmann.
244. Fædrelandet 21.12.1849 s. 1186.
245. Fædrelandet 10.1., 11.1., 12.1., 22.1., 23.1., 26.1., 29.1., 11.2., 18.2. og 25.2.1850.
246. Harald Jørgensen (ed.): Statsrådets forhandlinger 1848-1863, bd. 2, 1956, s.367-368. Tyskerens navn anføres her som Stohser, men der må ud fra sammenhængen være tale om mekanikus Stöhrer i Leipzig.
247. RA, FMs budgetjournal 1850 nr. 77 og 78 (Generalpostdir. til FM 23.2. og 25.2.1850.) Henlagt i RA, FN, Sager til alm. journal, 1851 nr. 674.
248. Harald Jørgensen (ed.): Statsrådets forhandlinger 1848-1863, bd. 2 s.399.
249. RA, FMs budgetjournal 1849 nr. 79, henlagt i RA, FN, Sager til alm. journal 1851 nr. 674.
250. Som note 222, heri kopi af skrivelse fra Krigsmin. til Ingeniørkorpset 28.2.1850.
251. RA, FMs budgetjournal 1850 nr. 96 og alm. journal 1850 nr. 446 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal 1851 nr. 674.
252. Som note 222, heri kopi af skrivelse fra Krigsmin. til Ingeniørkorpset 17.3.1850. Se også RA, Orla Lehmanns arkiv, pk. 11, W. Lehmann til Orla Lehmann 21.03.1850. Den dansk-tydske krig i aarene 1848-50 udg. af Generalstaben, bd. 3,1 s.177.
253. Som note 222, heri Ingeniørkorpset til Lehmann 23.3.1850 samt RA, Orla Lehmanns arkiv, pk. 11, W. Lehmann til Orla Lehmann 7.1.1850.
254. RA, FMs alm. journal 1851 nr. 401 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal 1851 nr. 674.
255. Som note 222, heri Lehmann til Krigsmin. 30.4. og 18.6.1850.
256. RA, FMs alm. journal 1851 nr. 2085. Henlagt i RA, FM, sager til journal 1852 nr. 1328.
257. Som note 222, heri Lehmann til Weinholt 18.4 og til Krigsmin. 30.4.1850.
258. Son note 222, heri kopi af ordre af 26.1.1850 fra Nørrejyllands Generalkommando til Kommandantskabet i Fredericia.
259. Som note 222, heri Lehmann til intendanturdirektør Wachs 16.11.1850.
260. RA, Orla Lehmanns arkiv, pk. 11. W. Lehmann til Orla Lehmann 26.7.1850.
261. Som note 222, heri Lehmann til intendanturdirektør Wachs 3.12.1850.
262. Som note 222, heri Lehmann til Krigsmin. 11.1.1851.
263. W.O.W. Lehmann: Telegraflinierne, Fædrelandet 27.8.1849 s.789.
264. Som note 222, heri Krigsmins. skrivelse af 20.1.1851.
265. Gredsted: 1854-1904 s.22.
266. RA, TS, D.11.
267. RA, TS, D.11 og D.25.
268. E.L. Parbøl: Altona-Kiel s.39.
269. Protokoll der am 25. Mai 1845 in Altona abgeholtenen fünften Generalversammlung der Actionäre der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, s.6.
270. Geschäfts-Berichte über bau und betrieb von König Christian VIII Ostseebahn 1844. Geschäfts-Bericht der Direction der Altonaer-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft 1846 og 1847.
271. Se f.eks. Walther Hoppe: Die Entwicklung der telegraphie in unseren Herzogtümern, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 148, 1975, p.VIII-XXIII.
272. Geschäfts-Bericht der Direction der Altonaer-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft 1847, s.4.
273. RA, Kommercekollegiets samlede sager til konsulatsjournal Nr. 949. Gerhard Rungs: Seit 130 Jahren Telegraphie in Schlesvig-Holstein, Blätter zur Geschichte des Post- und Fernmeldewesens zwischen Nord- und Ostsee, 1978, h.1, s.27.
274. Som note 272 s.3.
275. RA, TS, D.16.
276. Hermann Beyerlein: Die Entwicklung des öffentlichen Telegraphendienstes in Schleswig-Holstein, Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1957, s.13. Se også ad FMs alm. journal 1852 nr. 1449 nu henlagt i RA, GPD, PJ69.
277. Geschäfts-Bericht der Direction der Altonaer-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft 1850-54. Geschäfts-Bericht der Direction der Rendsburg-Neumünster Eisenbahngesellschaft 1853-1854.
278. Hermann Beyerlein: Die Entwicklung des öffentlichen Telegraphendienstes in Schleswig-Holstein, Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesell-

schaft für Deutsche Postgeschichte« 1957, s.16.

279. RA, FMs alm. journal 1849 nr. 587 (FM til Generalpostdir. 17.10.1849). Henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
280. RA, FMs alm. journal 1850 nr. 44 (Generalpostdirs memorandum af 9.1.1850 med bilag) henlagt i RA, TS, D.393.
281. Som note 245.
282. Fædrelandet 1851 nr. 51, 54 og 62.
283. Kringelbach: 1849-93 s.213.
284. FMs alm. journal 1850 nr. 99 henlagt i RA, TS, D.3933 og FMs alm. journal 1850 nr. 300 henlagt i RA, TAFL, PK. 7.
285. FMs alm. journal 1850 nr. 99 henlagt i RA, TS, D.393 og RA, TAFL, pk. 7.
286. FMs alm. journal 1850 nr. 971 henlagt i RA, TS D.393. Frederik Klee og C.M. Poulsen: Motiveret forslag til en successiv fuldførelse af et jernbane-, dampskibs- og telegrafsystem for Danmark og Slesvig.
287. Kringelbach: 1849-93 s.51.
288. FMs alm. journal 1851 nr. 1429 og 1471 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
289. RA, FMs alm. journal 1851 nr. 1962 og 2106 henlagt i RA, TS, D.393.
290. FMs alm. journal 1852 nr. 90 og 199 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
291. RA, FM, Forstillingsprotokol 1852, I, nr. 21 ad j.nr. 216/1852.
292. RT, 3. session 1851/52, FF sp. 4139, 4141-4143, 4270, 4302-4310, 4603-4604, 4682, LF sp. 2999, 3080-3083, 3103-3104, 3286, Anhang A sp. 1215-1248, 1287-1288. FMs alm. journal 1852 nr. 529 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
293. RT, 3. session 1851/52 Anhang A sp. 1215-1238. Werner Siemens: Kurze darstellung der an den Preussischen-Telegraphen-Linien mit unterirdischen Leitungen bis jetzt gemachten erfahrungen. Werner Siemens: Mémoire sur la Télégraphie électrique. 50 Jahre elektrischer telegraphie 1849-1899 s.40-41.
294. FMs alm. journal 1852 nr. 990, 991 og 1001 henlagt i RA, TAFL, pk. 7. RA, ING, pk. 728 Nr 1.a.-1.c.
295. RA, FMs alm. journal 1852 nr. 740, 989 og 990 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
296. RA, Orla Lehmans arkiv, pk. 11, breve fra W.O.W. Lehmann 1851. Samt W.O.W. Lehmanns modtagne breve i RA, TS, D.393.
297. W.O.W. Lehmann: Nogle oplysninger om telegrafanlægget imellem Helsingør og Hamburg, s.13.
298. RA, FMs alm. journal 1852 nr. 990, 1001, 1063, 1088, 1128, 1188 henlagt i RA, TAFL, pk. 7. Harald Jørgensen: Statsrådets Forhandlinger 1848-1863, bd. 4 s.119.
299. RA, FMs alm. journal 1852 nr. 1573. Henlagt i RA, TAFL, pk. 7. W.O.W. Lehmann.: Nogle oplysninger om telegrafanlægget imellem Helsingør og Hamburg, s.14.
300. RA, TS, D.1.
301. Ad FMs alm. journal 1852 nr 740, nu henlagt i RA, GPD, PJ69.
302. FMs alm. journal 1852 nr. 2035 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
303. FMs alm. journal 1853 nr. 1063 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
304. Gredsted: 1854-1904 s.19.
305. J.C. Petersen: Kabeludlægning til den første elektromagnetiske telegraflinie i Danmark, Å.f.da.P.o.T. 1954, s.265.
306. Skrivelse nr. 292 – 295 fra Lehmann til Ingeniørkorpset I RA, ING, pk. 728. Der kan måske være grund til at gøre opmærksom på at en anden skonnert med næsten samme navn også havde været inddraget i telegrafarbejdet. »Karens Minde« ført af kaptajn Mogensen blev i september 1852 brugt til at hente telegraftråd og prøvekasser i England. RA FMs alm. journal 1852 nr. 1948 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
307. FMs alm. journal 1852 nr. 1865 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
308. Dagbladet 11.10.1853.
309. FMs alm. journal 1852 nr. 1865 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
310. FMs alm. journal 1853 nr. 1450 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
311. FMs alm. journal 1853 nr. 1444 henlagt i RA, TAFL, pk. 7.
312. W.O.W. Lehmann: Nogle oplysninger om telegrafanlægget imellem Helsingør og Hamburg, s.24-32.
313. W.O.W. Lehmann til Orla Lehmann ca. 30.1.1854 i RA, Orla Lehmanns arkiv, pk.11. En variant af digtet findes i Gredsted: 1854-1904 s.19.
314. W.O.W. Lehmann: Nogle oplysninger om telegrafanlægget imellem Helsingør og Hamburg, s.22.
315. Aalborg Stiftstidende 3.5.1852.
316. Om debatten se Aalborg Stiftstidende 6.5., 14.5., 8.11.1852, Fædrelandet 18.5. og 20.11.1852, 30.11., 3.12. og 8.12.1853, 3.1.1854, Dagbladet 13.2., 3.10., 24.10., 7.11., 28.11., 2.12., 6.12., 16.12. og 28.12.1853. W.O.W. Lehmann: Nogle oplysninger om telegrafanlægget imellem Helsingør og Hamburg, s.1-25.
317. Fædrelandet 3.1., 18.1., 27.1., 23.2. og 3.3.1854, RA, FMs alm. journal 1854 nr. 359.
318. RT 5. session 1853, FF sp. 2904-2929, 2950-2981, 2986-2998, LF sp. 593-597, 649-651, 727, Anhang A sp. 523-526.
319. Dagbladet 16.12.1853. RA, TS, D.9.
320. FMs sag om loven hovedsageligt henlagt på RA, FMs alm. journal 1854 nr. 951, men dele af sagen findes i RA, TS, D.392 og i RA, ING, pk.728.

321. RA, FMs alm. journal 1853 nr. 2109.
322. FMs alm. journal 1854, nr. 2500, 1855 nr. 1006, 2000, 2061, 2272, 1173 og 1855 nr. 360. Sagerne hertil er ikke fundet.
323. Hans Heimbürger: Det elektriska telegrafväsendet 1853-1902, s.40. Om det svenske og norske net se dog også: Torsten Althin: Telelandet Sverige. Utgiven till Telegrafverkets hundraårsjubileum av Telegrafstyrelsen. Svenska Telegrafverket 1853-1903. F. Bugge: Den norske statstelegrafs grundlæggelse og vækst. Thorolf Rafto: Telegrafverkets historie 1855-1955. E.K. Helgesen: Linjebyggning, Tekniske Meddelelser fra Telegrafstyret 1955 s.3-14.
324. Hans Heimbürger: Det elektriska telegrafväsendet 1853-1902 s.46-49.
325. Hans Heimbürger: Det elektriska telegrafväsendet 1853-1902 s.51-58 og Finansministeriets sag om Sverigesforbindelsen i RA, TAFL, pk. 11.
326. RA, TS, D.51.
327. FMs sag om Sverigesforbindelsen i RA, TAFL, pk. 11. RA, TS D.51.
328. W.O.W. Lehmann: Istandsættelse af Telegraphsø-tråden i Storebælt i marts maaned 1854, Nyt Archiv for Søvæsen, 2.rk., bd. 9, 1854, s.166-182. Gredsted: 1854-1904 s.22-23.
329. RA, TS, pk. D.51 samt FMs. journal 1854 nr. 1003 henlagt i RA, MMFIA, Journalsag 1858, nr. 270.
330. RA, TS, D.51.
331. FMs sager om det overjordiske anlæg henlagt i RA, MMFIA journalsag 1858, nr. 270.
332. RA, TS, D.51.
333. FMS sager om det overjordiske anlæg henlagt i RA, MMFIA, Journalsag 1858, nr. 270.
334. W.O.W. Lehmann: Nogle oplysninger om telegrafanlægget imellem Helsingør og Hamburg.
335. RA, GPD, PJ69. RA, TS, D.51. FMs sager om det overjordiske anlæg henlagt i RA, MMFIA Journalsag 1858, nr. 270.
336. Fædrelandet 2.5., 16.5. og 13.6.1855.
337. RT, 6. sessions anden samling 1854/55, FF sp.3435-3437.
338. RT, ekstraordinær session 1855, FF sp. 190-213.
339. Fremstilling af Statstelegrafens udvidelse fra dens oprettelse 1.2.1854.
340. Rigsrådstidende. Samling 1856 sp.639-650, 1612-1663, 1884-1886, Anhang A, sp. 535-582, 1191-1194, Anhang B sp.57-82.
341. Som note 339.
342. Ole Lange: Finansmænd, stråmænd og mandariner. C.F. Tietgen, Privatbanken og Store Nordiske. Etablering 1868-76, s.32.
343. Th. Zeilau: Fox-expeditionen 1860 over Færøerne, Island og Grønland, med oplysninger om muligheden af et nordatlantisk telegraf-anlæg, s.6-10. Obersttitlen hidrørte fra Kentucky's milits.
344. RA, ad FMs alm. journal 1855 nr. 2343, henlagt i FM, sager til alm. journal 1873 nr. 937. FMs sag fra 1854 om emnet findes nu i RA, TO, C.93.
345. RA, TS, D.296.
346. Ad FMs alm. journal 1855 nr. 2343, henlagt i RA, FM, sager til alm. journal 1873 nr. 937.
347. RA, GPD, PJ70. RA, TAFL, pk. 14.
348. RA, TS, D.296.
349. Faber til Generalpostdir. 3.7. og 1.10.1855, RA, GPD, PJ70.
350. RA, TAFL, pk. 14. RA, GPD, PJ70. RA, FMs., alm. journal 1854, nr. 1903, 2012, 2166 og 2470 henlagt i RA, TAFL, pk. 14. RA, TS, D.296.
351. RA, TAFL, pk. 14. RA, GPD, PJ70. RA, TS, D.296.
352. RA, TS, D.296.
353. Tietgen til MMFIA 25.10.1856, RA, TAFL, pk. 14.
354. RA, TAFL, pk. 14. RA, GPD, PJ70.
355. G.R.M. Garratt: One hundred years of submarine cables, s.14-19, S.A. Garnham and Robert L. Hadfield: The Submarine Cable, s.12-18, Robert M. Black: The history of electric wires and cables, s.19-28.
356. RA, TAFL, pk. 14. RA, GPD, PJ70. RA, UM, sag til A-Journal nr. 774. RA, TS, D.296.
357. RA, TAFL, pk. 14. RA, GPD, PJ70. RA, TS, D.296.
358. RA, TS, D.25. RA, TAFL, pk. 14.
359. RA, TS, D.25.
360. Dette fremgår ved sammenligning med »Fremstilling af Statstelegrafens udvidelse fra dens oprettelse 1.2.1854«.
361. Som note 359.
362. Rolf Lindner: Das eisenbahn- und bahnpostwesen in Schleswig-Holstein von 1844 bis 1975, Arbeitsgemeinschaft für Postgeschichte und Philatelie von Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck, Rundbrief 188, 1986 s.32.
363. Som note 359.
364. Som note 359 og Johannes Decker: Das Kabel Westerhever – Helgoland – Weybourne (England), Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1955, s.13.
365. Som note 359 samt RA, TAFL, pk. 14.
366. Kringelbach: 1849-93 s.116.
367. RA, TAFL, pk. 14.
368. Som note 359 samt RA, TAFL, pk. 14. En påfølgende reaktion fra Rigsrådet over denne disposition kunne dog ikke undgås. RA, FM, sager til alm. journal 1862 nr. 1251.
369. Som note 359 samt RA, TAFL, pk. 14.
370. Som note 359.
371. Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894. s.7.

372. Som note 359 samt RA, TAFL, pk. 14.
373. Som note 359.
374. RA, TAFL, pk. 14. C.L. Madsen: Om den sandsynlige lov for den internationale telegramtrafik s.9.
375. Som note 371 s.11.
376. Som note 359.
377. Som note 371 s.11.
378. Som note 339.
379. Kromann, Axel: Marstal postkontor og telegrafstation i 100 år s.22.
380. Aage Nielsen: Etablering af en telegraflinie imellem Silkeborg og statstelegrafstationen i Århus. En 100-årsdag. Ä.f.da.P.o.T. 1958, s.293-295.
381. RA, TS, D.25.
382. Rigsrådstidende, tredie ordentlige samling, 1859 s. IX-X, sp.100-101, 428-455, 1220-1283, 1661-1662, Anhang A sp.243-290, 977-982, Anhang B, sp.227-258.
383. Fremstilling af Statstelegrafens udvidelse fra dens oprettelse 1.2.1854. Trykt telegrafstatistik 1863.
384. Gpostdirs cirk. 1864/4, 1864/5, 1864/9, 1864/10, 1864/13, 1864/23. Fr. Olsen 1848-1873, s.139-141. C. Reiffenstein-Hansen: Tråden fra den røde gaard, s.177-187. C. Reiffenstein-Hansen: Jyske stationer under krigen 1864, Da.T. bd. 21, 1919, s.151-152, 201-202. RA, GPD, PJ73.

Kontakt til verden 1865-1883 side 159-218

1. Fr. Olsen: 1848-1873 s.253-254. Beretning 1860/61-1869/70 s.LXVII. Betænkning afgiven af kommissionen vedrørende Postvæsenets kasse-og regnskabsvæsen, s.24-25.
2. Kringelbach: 1849-93 s.90-91.
3. Kringelbach: 1849-93 s.53-54.
4. Johs. Voss: Postvæsenets bogholderi før og nu, Ä.f. da.P.o.T. 1922 s.281.
5. Fr. Olsen: 1848-1873 s.256-257. Kringelbach: 1849-93 s.88-90.
6. Fr. Olsen: 1848-1873 s.397-401. Kringelbach: 1849-93 s.52-53, 137, 154. Koncept til afskedsansøgning i RA, GPD, COUJ1.
7. DBL 3. udg. bd. 3 s.584-585.
8. Fr. Olsen: 1848-1873 s.397-401. Kringelbach: 1849-93 s.52-53, 137, 154.
9. Dansk Biografisk Haandleksikon, bd. 3 s.586-587. Jacob Andersen: Postvæsenet i nyere tid, i Personalhistorisk pragtværk s.102. Poul Thestrup: Jernbanekommissariaterne s.10-15.
10. Fr. Olsen: 1848-1873 s.397-401. Kringelbach: 1849-93 s.52-53, 137, 154.
11. Jacob Andersen: Postvæsenet i nyere tid, i Personalhistorisk pragtværk s.102.
12. Fr. Olsen: 1848-1873 s.397-401. Kringelbach: 1849-93 s.52-53, 137, 154.
13. Historisk oversigt over Postvæsenets bestyrelsesforhold fra 1711 til nutiden, s.7. P. Knutzen: Central-, Distrikts- og Lokalforvaltning før og nu, Da.P. 1925, s.468-469.
14. Generaldirektoratet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T., bd. 1 s.525. P.: Generalpostdirektørerne O.S. Danneskjold-Samsøe og N.H. Lund, A.f.da.P. 1894 s.108-109.
15. Fr. Olsen: 1848-1873 s.397-401. Kringelbach: 1849-93 s.52-53, 137, 154.
16. Jacob Andersen: Postvæsenet i nyere tid, i Personalhistorisk pragtværk s.103-104.
17. Historisk oversigt over Postvæsenets bestyrelsesforhold fra 1711 til nutiden, s.7.
18. Overpostmesterembedet i København, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 2 s.1.
19. Generaldirektoratet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.525. Jørgen Bergsøe: Danmarks Postvæsen i hovedtræk 1624-1924, i Bergsøe: 1624-1924 s.62-64. Jacob Andersen: Postvæsenet i nyere tid, i Personalhistorisk pragtværk, s.108.
20. Trojel, A.V.: Lidt om overpostinspektoraterne, deres udvikling og deres virksomhed, Å.f.da.P. 1922 s.370-371. Overpostinspektoraterne, i Hjorth-Nielsen: D.d.P.o.T. bd. 3, s.3. P.A. Jerichau Christensen: Generaldirektør Svendsen, Da.P. 1904, s.268.
21. Kringelbach: 1849-93, s.133-134, 154-155.
22. DBL 3. udg. bd. 7 s.52.
23. Generaldirektoratet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1 s.525. Kringelbach: 1849-93 s.65.
24. Marcus Wesenberg: Hovedrevisoratet for Postvæsenet og Telegrafvæsenet, Å.f.da.P. 1923 s.287. Betænkning afgiven af kommissionen vedrørende Postvæsenets kasse- og regnskabsvæsen, s.29.
25. Alexander Scharff: Von der schleswig-holsteinischen zur deutschen post – ein kapitel deutscher und europäischer geschichte, Archiv für deutsche Postgeschichte, bd. 2, 1969, s.1-9. Die Jahre von 1864 bis 1866 und die Einrichtung der OPD Kiel zum 1. Januar 1867, Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1957, s.1-6.
26. Fr. Olsen: 1848-1873 s.276-279.
27. Samme s.286-287.
28. Der Übergang des Postwesens auf Preussen und der Bau des Postgebäude in Kiel (1867/68), Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1955, s.2-10.
29. Fr. Olsen: 1848-1873 s.298-299.
30. Eric Doerth: Die postalischen beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark in den jahren 1650-1868, s.69.

31. Fr. Olsen: 1848-1873 s.299-305.
32. Samme s.241 og 393.
33. Samme s.233 og 390.
34. Samme s.240 og Beretning 1860/61-1869/70, s.LVI.
35. Fr. Olsen: 1848-1873 s.233 og 390.
36. Fremstilling af Statstelegrafens udvidelse fra dens oprettelse 1.2.1854.
37. RA, GPD, PJ72, samt telegrafvæsenets trykte årsstatistik.
38. Poul Thestrup: Pund og alen s.12, 23-24.
39. Fr. Olsen: 1848-1873 s.258-260.
40. RT 1868/69, FF sp.883-886, 1087, 1203-1204, LF sp. 183-195, 229-239, 241-244, Tillæg A sp. 1643-1646, 1737-1738.
41. RT 1870/71, FF sp. 1464-1613, 2226-2317, 2491-2545, LF sp. 236-276, 421-479, 489-614, 1063-1122, 1785, Tillæg A sp. 1415-1512, Tillæg B sp. 5-22, 389-392, Tillæg C sp. 157-180, 201-224, 251-252. Fr. Olsen: 1848-1873 s.260-269, 376-382.
42. P.J. Rasmussen: Korsør-Kiel, Å.f.da.P. 1922 s.379-383.
43. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.138-145.
44. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1, s.170-185. Rich. Willerslev: Hovedtræk af banernes historiske udvikling, De danske Statsbaner 1847-1947, s.45-60.
45. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1 s.183-198. Steen Ousager: Guldsnore på sporet, Jernbane, politik og forening s.20.
46. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.128.
47. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1 s.190-215. Steen Ousager: Guldsnore på sporet, Jernbane, politik og forening.
48. RA, GPT, NR 3179.
49. Gpostdirs cirk. 1863/9, 1863/11.
50. Samme 1863/11.
51. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.128. Fr. Olsen: 1848-1873 s.145.
52. RA, GPT, NR 3179.
53. E. Bohn: Nørrejyllands Jernbanepostkontor 1863-1913, Å.f.da.P. 1914 s.246-247.
54. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1, s.191.
55. Samme s.204 og Beretning 1867/68-1916/17, I, s.128.
56. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1 s.205. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.128.
57. Se side XXX og RA, GPD, PJ39.
58. RA, GPT NR 3175. E. Bohn: Fyenske jernbane postkontor 1865-1905, Å.f.da.P. 1906 s.187 Statsbanedriften, Maskinafdelingen: Fortegnelse over driftsmateriel 1. april 1903, s.121.
59. RA, GPT NR 3175.
60. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1 s.208-215. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.128.
61. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd.1 s.220-258. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.128-129.
62. Jernbanepostkontorerne, i Hjorth-Nielsen: D.da. P.o.T. bd. 2, s.356-359. Friis: Den 27de april 1856 (Korsørbanen), Da.P. 1906 s.117-119. Johnsen: Et jubilæum 1856-1906 (Sjællandske Jernbanes Speditionsbureau), Da.P. 1906 s.119-122. E. Bohn: Fyenske jernbane postkontor 1865-1905, Å.f.da.P. 1906 s.177-187. E. Bohn: Nørrejyllands Jernbanepostkontor 1863-1913, Å.f.da.P. 1914 s.240-262. P. Slivsgaard: Jernbanepostvæsenet gennem 100 år, Åf.da.P.o.T. 1951 s.271-289.
63. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.146-154.
64. Samme s.159-160.
65. RA, GPT, NR 3319 og NR 3321. G.J. Jessen: Om landpostforholdene. G.J. Jessen: Appel til publikum! Statspostvæsen contra landpostordningen i Frederiksborg og Holbæk amter. H.G. Petersen: Om den jessenske landpostsag. J. Fuglsang: Landpostvæsen, i Bogen om post og tele s.192-207.
66. RA, GPT, NR 3321.
67. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.159-163.
68. E. Bohn: Simon Rasmussen, 80 år, Da.P. 1905, s.151-152. Beretning 1867/68-1916/17, s.59-94. F. : Momenter til bedømmelse af, hvem der har fortrinsvis adgang til postembeder, T.f.P., bd. 3, 1878, s.37-48. O. Danholm Nielsen: Major v. Sehestedt. En skildring i Brudstykker, A.f.d.P, bd. 2, 1893, s.123-132. C.M. Jensen: Minder fra de militære postmestres tid, i Bergsøe: 1624-1924 s.349-364. H.G. Petersen: Om kvinders benyttelse i postfaget, T.f.P., bd. 1, 1876, s.106-111. H.G.Petersen: Mere om kvindens benyttelse i postfaget, T.f.P., bd. 1, 1876, s.137-145. Castberg: Nogle bemærkninger i anledning af overpostmester Petersens artikel: Om kvinders benyttelse i postfaget, T.f.P., bd 1, 1876, s.121-129. Castberg: Svar paa overpostmester Petersens artikel i tidsskriftets nr. 9, T.f.P., bd. 1, 1876, s.153-156.
69. Fremstilling af Statstelegrafens udvidelse fra dens oprettelse 1.2.1854. RA, TAFL, pk. 1 og pk. 3.
70. RA, TAFL, pk. 1.
71. RA, TAFL, pk. 1 og 12. RA, GPD, PJ73.
72. RA, TAFL, pk. 3.
73. 1869/70, Tillæg A sp. 1731-1734.
74. RT 1869/70, FF sp. 1782-1796, Tillæg B sp. 1039-1046. RA, TAFL, pk. 21.
75. RA, TAFL, pk. 21.
76. C.T. Jørgensen og H.O. Glahn: Feltingeniørvirksomheden i Aarene 1848-64, s.169-170. RA, TS, D.27.
77. RA, TS, D.27.
78. RA, TS, D.27 og D. 29.

79. RA, TS, D.77. RA, GPD, PJ87. RA, TS, D.394. RA, TO, C.64. C.V. Christoffersen: Mathilde Fibiger, Å.f. da.P.o.T. 1947, s.255-261. M.P.: Clara Raphael, Da.T. 1904, s.14-15. De kvindelige telegrafister, Da.T. 1903, s.106-107. M.J.J. Petersen: To ansøgninger, Da.T. 1905, s.20. N. Meyer: Vore andragender, Da.T. 1905, s.29. Kære Amanda!, Da.T. 1905, s.67-68. O. Thellefsen et al.: Aabent brev til redaktionen af Da.T. Da.T. 1905, s.75-76. J. Møller et al.: »Lige adgang«, Da.T. 1911, s.17, 36 og 55.
80. RA, MMFIA 1857 nr. 1731 og 1858 nr. 58, henlagt i RA, FM, sager til alm. journal 1873 nr. 937. RA, GPD, PJ70.
81. Ole Lange: Finansmænd, stråmænd og mandariner s.35.
82. Se side 145.
83. MMFIA 1858 nr. 58, henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937.
84. FM, sager til alm. journal 1858 nr. 2049a, 2175 og 2210 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937. RA, GPD, PJ70. RA, UM. journalsag A 1240 (1857-59) henlagt i RA, UM, Saml. sager, pk. 729. RA, TS, D.296.
85. FM, sager til alm. journal 1859 nr. 277 og 393 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937.
86. FM, sager til alm. journal 1859 nr. 511, 767, 824, 988 og 989 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937.
87. FM, sager til alm. journal 1859 nr. 1182 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937. RA, UM journalsag A 1996 (1859-60) henlagt i RA, UM, Saml. sager, pk. 729.
88. FM, sager til alm. journal 1859 nr. 2659 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937.
89. FM, sager til alm. journal 1860 nr. 492 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937. RA, UM journalsag A 2415 (1859-60) henlagt i RA, UM, Saml. sager, pk. 729. RA, TS, D.296. Det kan ikke afvises, at Regnar Westenholtz, som Ole Lange anfører i sin bog om Tietgen, i denne sag var påvirket af broderen Anders Westenholtz, der var dansk agent for J.W. Brett i englandskabelsagen og derfor vel også virkede for dennes interesser i sagen om atlantkablet. Ole Lange har imidlertid kun anvendt telegrafvæsenets akter i sagen og ikke Finansministeriets, og når man læser Finansministeriets sag i sammenhæng, er der ikke noget brud ved ministerskiftet 2. december 1859, hvor Regnar Westenholtz afløste C.E. Fenger. Kravet om deponering af hele beløbet blev jo som nævnt også rejst allerede 15.4.1859.
90. FM, sager til alm. journal 1860 nr. 493 og 551 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937. RA, GPD, PJ70. RA, UM journalsag A 2415 (1860) henlagt i RA, UM, Saml. sager NR. 729. RA, TS, D.296.
91. FM, sager til alm. journal 1860 nr. 792 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937.
92. FM, sager til alm. journal 1860 nr. 878 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937.
93. Ole Lange: Finansmænd, stråmænd og mandariner s.37.
94. FM, alm. journal 1860 nr. 1254 og 2050 henlagt i RA, FM, sager til alm. journal, 1873 nr. 937.
95. Th. Zeilau: Fox-expeditionen 1860 over Færøerne, Island og Grønland, med oplysninger om muligheden af et nordatlantisk telegraf-anlæg.
96. FM, alm. journal 1867 nr. 1443, henlagt i RA, FM, sager til alm, journal, 1873 nr. 937.
97. RA, TS, D.297. FM, sager til alm. journal 1859 nr. 2432, 3551, 1860 nr. 365, alle i RA, TAFL, pk. 25. Generalpostdir. sager til p-journal i RA, TAFL, pk. 25. UM, sager til A-journal 3242 (1860) henlagt i RA, UM, Saml. sager, pk. 234.
98. RA, TS, D.297. FM, sager til alm. journal 1860 nr. 2427, 2734, 3679, alle i RA, TAFL, pk. 25. Sager til Genpostdirs p-journal i RA, TAFL, pk. 25.
99. RA, TS, D.297.
100. RA, TS, D.297. FM, sager til alm. journal 1863 nr. 2955 og 3891 i RA, TAFL, pk. 25. UM, sager til A-journal 3242(1863) henlagt i RA, UM, Saml. sager, pk. 234.
101. FM, sager til alm. journal 1864 nr. 3447 i RA, TAFL, pk. 25. UM, sager til A-journal 3242(1864) henlagt i RA, UM, Saml. sager pk. 234.
102. RA, TS, D. 297. FM, sager til alm. journal 1864 nr. 3720 henlagt i RA, TAFL, pk. 25. Sager til Genpostdirs p-journal i RA, TAFL, pk. 25.
103. FM, sager til alm. journal 1864 nr. 4543 i RA, TA pk. 25.
104. RA, TS, D.297. FM, sager til alm. journal 1865 nr. 479 i RA, TA pk. 25.
105. RA, TS, D.297.
106. RA, TS, D.297. UM, sager til A-journal 3607 (1866) henlagt i RA, UM, Saml. sager, pk. 234.
107. FM, sager til alm. journal 1864 nr. 2701, dels henlagt i RA, TAFL, pk. 1, dels i RA, FM, sager til alm. journal 1866 nr. 249.
108. Consession for James Wyld, David Ward Chapman, Lewis Borrit West, F.F. Jeynes og James John Cooper Wyld til at anlægge og benytte en undersøisk telegraphforbindelse mellem Danmark og Norge samt en telegraphlinie mellem Storbritannien eller Irland og Nordamerica over Færøerne, Island og Grønland.
109. FM, sager til alm. journal 1865 nr. 3305, 3634, 3706, 3814, 3853 og 1866 nr. 387, alle henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
110. RA, TS, D.35.

111. FM, sag til alm. journal 1865 nr. 4252, henlagt i RA, TAFL, pk. 1. RA, TS, D.35.
112. RA, TS, D.35 og D.297.
113. FM, sager til alm. journal 1866 nr. 1143 i RA, TAFL, pk. 25. Generalpostdir. sager til p-journal i RA, TAFL, pk. 25.
114. FM, sager til alm. journal 1866 nr. 2067, henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
115. FM, sag til alm. journal 1866 nr. 2175, henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
116. Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894, s.11.
117. FM, sager til alm. journal 1866 nr. 2283, 3039, 3044, 3045, 3231, 3232, 3263, 3268, 3283, 3310, 3500, 3517, 3574, 3592, 3621, 3682, 3683, alle henlagt i RA, TAFL, pk. 1. UM sag A3899 (1867-72) i RA, UM, Saml. sager, pk. 729.
118. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 33, henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
119. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 231, 243, 259, alle henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
120. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 427 og 454, henlagt i RA, TAFL, pk. 1. UM sag A3899 (1867-72) i RA, UM, Saml. sager, NR. 729.
121. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 485, 505, 509, 510, 532, 620, 642, 664, 690, 716, 770, 821, 850, 872, 1009, 1155, 1244, 1250, 1261, 1262, 1273B, 1273A, 1274, 1276, 1280, 1283, 1303, 1336, 1345, 1350, 1390, 1391, 1426, 1427, 1430, 1441, alle henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
122. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 1390 henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
123. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 848, 1121, 1290, 1368, 1563, 1677, 1726 alle i RA, TAFL, pk. 25. Generalpostdirs sager til p-journal i RA, TAFL, pk. 25. UM, sager til A-journal 3607 (1867) henlagt i RA, UM, Saml. sager pk. 234.
124. RA, TS, D. 297.
125. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 1784 i RA, TAFL, pk. 25.
126. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 1442 henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
127. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 1731 og 1771 henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
128. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 1993 og 2089 henlagt i RA, TAFL, pk. 25.
129. FM, sager til alm. journal 1867 nr. 2707, 2756, 2774 og 1868 nr. 443 alle henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
130. RA, TS, D.38.
131. Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894, s.12.
132. RA, TS, D.38.
133. Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894, s.13.
134. RA, TS, D.35.
135. Oversigt over Det Store Nordiske Telegrafselskabs kabler samt landlinier i forbindelse med kablerne i Europa og Øst-Asien, s.13.
136. FM, sager til alm. journal 1868 nr. 616, 675, 694, 705, 807, 808, 899 og 1627 alle henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
137. Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894, s.13.
138. FM, sager til alm. journal 1868 nr. 610 i RA, TAFL, pk. 25.
139. FM, sager til alm. journal 1868 nr. 2100 henlagt i RA, TAFL, pk. 1.
140. Tietgen til Faber 5.6.1868 i RA, TS, D.42.
141. FM, sager til alm. journal 1868 nr. 1307 henlagt i RA, TAFL, pk. 25.
142. UM sag A3607 (1868) i RA, UM, Saml. sager pk. 234.
143. FM, sager til alm. journal 1868 nr. 1386 henlagt i RA, TAFL, pk. 25.
144. FM, sager til alm. journal 1868 nr. 1875 og 1886 henlagt i RA, TAFL, pk. 25. Consession for direktør i Privatbanken i Kjøbenhavn C.F. Tietgen, Formand i bestyrelsen for det Dansk-Norsk-Engelske Telegraphselskab og kjøbmand i Newcastle H.G. Erichsen, medlem af nysnævnte bestyrelse til at anlægge og benytte en undersøisk telegraphforbindelse mellem Danmark og Rusland.
145. UM, sag A3607 (1868) i RA, UM, Saml. sager, pk. 234.
146. Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894, s.15. – Ole Lange har i sin bog om Tietgen opstillet en konspirationsteori gående ud på, at den russiske godkendelse af koncessionens udstedelse til Tietgen og Erichsen først skete efter at Christian IX under besøg i Petersborg i slutningen af august på Tietgens anmodning havde gjort sin indflydelse gældende ved det russiske hof (Ole Lange: Finansmænd, stråmænd og mandariner. s.71). Der er ingen tvivl om, at Tietgen forsøgte dette, men den russiske godkendelse faldt trods alt så hurtigt efter den danske, at der ikke synes at have været alvorlige problemer i Petersborg. Ved at tage Tietgen og Erichsen som medunderskrivere på Fabers og Lüders aftale havde Lüders da også klart forudsat, at koncessionen skulle tildeles dem. Noget andet er, at Tietgen vel som vanligt havde travlt.
147. K.R. Haigh: Cableships and submarine cables, s.75.
148. Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894, s.16.
149. RA, TS, D. 42. RA, Tietgens privatarkiv, pk.46.
150. RA, TS, D. 42.
151. RA, Tietgens privatarkiv, pk.46. Ole Lange: Finansmænd, stråmænd og mandariner, s.78-213. V. Hoskiær: Beskrivelse af fabrikation af Det Store Nordiske Telegrafselskabs kabler. E. Suenson: Det danske telegrafanlæg i Østasien, Fra alle lande 1873, bd.2, s.194.

Oversigt over Det Store Nordiske Telegrafselskabs kabler samt landlinier i forbindelse med kablerne i Europa og Øst-Asien.

152. A.R. Michaelis: From semaphore to satellite, s.45.
153. M.A. Marcussen: Telegrafen i Danmark 1854-1954. Forholdet til udlandet, i I.C. Smidstrup, C.V. Struve og L. Falck Tjellesen (ed.): Telegrafen 100 år, s.54.
154. A.R. Michaelis: From semaphore to satellite, s.46-49. P.F. Eriksen: Det internationale telesamarbejde, i Bogen om post og tele, s.401-404,
155. M. Gredsted: Telegrafvæsenets forhold til udlandet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.183-186. Trykt telegrafstatistik 1866.
156. M. Gredsted: Telegrafvæsenets forhold til udlandet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T., bd. 1 s.187.
157. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.21.
158. Jørgen Bergsøe: Af Verdenspostforeningens historie 1874-1924 i Bergsøe 1624-1924 s.421.
159. E.V. Holmblad: Postforholdet til udlandet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.168.
160. E.V. Holmblad: Postforholdet til udlandet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.169. B.M. Andersen: Internationalt postalt samarbejde, i Bogen om post og tele, s.242-243. Ernst Grape: Svensk posthistoria, s.112-113. Oluf Hollnagel-Jensen: Om Verdenspostforeningens tilblivelse, s.16-23.
161. Fr. Olsen: 1848-73 s.288-290, 306-309.
162. E.V. Holmblad: Postforholdet til Udlandet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1 s.172. B.M. Andersen: Internationalt postalt samarbejde, i Bogen om post og tele s.242-243. H.G. Petersen: Verdenspostforeningens 10-aarige virksomhed betragtet i almindelighed og særlig i forhold til Danmark, Nationaløkonomisk Tidsskrift 1886 s.180.
163. Poul Thestrup: Mark og skilling – kroner og øre s.15.
164. E.V. Holmblad: Postforholdet til udlandet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1 s.172. Oluf Hollnagel-Jensen: Om Verdenspostforeningens tilblivelse, s.23-35.
165. E.V. Holmblad: Postforholdet til udlandet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1 s.173.
166. RA, GPT, NR 3627. Daniel Hansen: »Joseph Michaelsen«, Da.P. 1910, s.199-201. Joseph Michaelsen: Sur l'abolissament des porto internationaux et de transit, (1. udg.) Joseph Michaelsen: Om transitportoens og den internationale portos afskaffelse og afløsning. Joseph Michaelsen: Fra min samtid I-II. Joseph Michaelsen: Verdenspostforeningen, Da.P. 1905, s.78. »Joseph Michaelsen«, Da.P. 1905, s.223-224. »Joseph Michaelsen«, Da.P. 1906, s.135, 217-219. E.P. Kannik: Suum cuique. Strejflys over Verdenspostforeningens forhistorie, Roskilde 1907. »Joseph Michaelsen«, Da.P. 1908, s.112-113, 125-126. »Joseph Michaelsens begravelse«, Da.P. 1908, s.125-126. »Joseph Michaelsen medaljen«, Da.P. 1907, s.68-69. Jacob Andersen: Verdenspostforeningen, Personalhistorisk pragtværk s.111-124. Jacob Andersen: Fra hovedstaden til den nye grænse, Erindringer II, s. 119-167. Oluf Hollnagel-Jensen: Om Verdenspostforeningens tilblivelse. P. Riise: Joseph Michaelsen og verdenspostforeningen, P-h.T. 1977, s.276-277.

Vækst og manglende visioner 1884-1897 side 219-270

1. Kringelbach: 1849-93 s.128.
2. Samme.
3. P.: Generalpostdirektørerne O.S. Danneskjold-Samsøe og N.H. Lund, A.f.da.P. 1894 s.112-116. Fr. Olsen: Den danske postetat 1624-1927 s.242.
4. A.V. Trojel: Generaldirektoratet i den Kiørboe'ske periode, Å.f.da.P.o.T. 1944 s.283.
5. Fr. Olsen: Det Kjøbenhavnske Postvæsen 1624-1912 s.136.
6. Kringelbach: 1849-93 s.155-156. Poststyrelsens kontorer, Å.f.da.P. 1924 s.373. O.S. Olsen: 1ste ekspeditionskontor, Å.f.da.P.o.T. 1926 s.265. C.F. Hansen: 2det ekspeditionskontor, Å.f.da.P. 1924 s.257. Hasting: 3' Ekspeditionskontor, Å.f.da.P. 1925 s.345.
7. Generaldirektoratet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1 s.526. Jørgen Bergsøe: Danmarks Postvæsen i hovedtræk 1624-1924, i Bergsøe: 1624-1924 s.64. Historisk oversigt over Postvæsenets bestyrelsesforhold fra 1711 til nutiden, s.11-12.
8. A.V. Trojel: Lidt om overpostinspektoraterne, deres udvikling og deres virksomhed, Å.f.da.P. 1922 s.371.
9. Overpostinspektoraterne, i Hjorth-Nielsen: D.da. P.o.T. bd. 3 s.3.
10. L. Laursen: Den civile centraladministration 1894-1913 s.64-68.
11. Samme s.64-65.
12. Gredsted: 1854-1904. M. Gredsted: Hovedtrækkene af telegrafvæsenets organisation s.18-19. Ingeniørdistrikterne, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 2 s.416-417. Ad. Ilslev: Den tekniske afdeling gennem tiderne, Å.f.da.P.o.T. 1931 s.375-395.
13. DBL 3. udg., bd. 7, s.52.
14. Generaldirektoratet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1 s.525.
15. Axel Kromann: Revisionskontoret, Å.f.da.P.o.T. 1929 s.412. Betænkning afgiven af kommissionen til omordning af Poststyrelsen m.m. s.86.
16. Svend Dahl og P. Engelstoft: Dansk Biografisk Haandleksikon, bd. 1, s.548.
17. (P.Stapf) Ib(sen): Fra den gamle postrevision, Å.f. da.P.o.T. 1931 s.479-491.
18. M. Brun-Pedersen: Københavns bypost, i H.E. Jes-

sen (ed.): Hafnia 1967, s.3. Wilhelmsen: Den københavnske lokalkorrespondances historie, i Bergsøe: 1624-1924 s.321-322. E.Th. Bjørn: Fodposten i København 1806-1876, Å.f.da.P.o.T. 1955 s.247-252. Poul Hansen: Det københavnske postvæsen, i Bogen om post og tele s.185-186.

19. RT 1883/84, LF sp. 32-35, 46-59, 73, 146-195, 245-268, FF sp. 1587, 1878-1880, Tillæg A sp. 2061-2074, Tillæg B sp. 999-1008, Tillæg C sp. 73-80.
20. Elberling: bd. 2 s.132 og 136-137.
21. RT 1884/85, LF sp. 792-797, 1053-1056, 1071-1078, 1098, FF sp. 1858, 1867, Tillæg A sp. 1909-1916, Tillæg C sp. 587-594.
22. RT 1887/88, FF sp. 15, 30-31, 759-793, 798-799, 3190-3276, 4406-4589, 4610-4618, 5256, 5263-86, LF sp. 1228, 1441-1468, 1512-1546, 1638-1639, Tillæg A sp. 1891-1906, Tillæg B sp. 507-535, Tillæg C sp. 453-482.
23. Sten Christensen og Sigurd Ringström: The private local posts of Denmark. Their postal history and philately.
24. RT 1896/97, LF sp. 137-139, 148-150, 170, 213-214, FF sp. 1604, 1622, 1634, 1682-1683, Tillæg A sp. 2405, Tillæg C sp. 51, 57.
25. Wilhelmsen: Den københavnske lokalkorrespondances historie, i Bergsøe: 1624-1924 s. 323-324. Poul Hansen: Det københavnske postvæsen, i Bogen om post og tele s.185-186.
26. RT 1889/90, LF sp. 14, 19, 32-33, 57-58, 193, FF sp. 698, 1048, 1168, 1190, Tillæg A sp. 1445, Tillæg C sp. 7, 61.
27. Fr. Olsen: Det kjøbenhavnske postvæsen 1624-1912 s. 79 og 125. P.A. Jerichau Christensen: Postvæsenets organisation i København og forskellige fremmede byer.
28. Fr. Olsen: Det kjøbenhavnske postvæsen 1624-1912 s.80-86 og 109-110.
29. Beretning 1867/68-1916/17, I, Tabel I, II, IVA+B.
30. Samme Tabel 1.
31. Samme s.57-65 og Tabel IVA+B. A. Nielsen: Lønningsloven af 1889, Å.f.da.P. 1900 s.126-129.
32. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.57-65 og Tabel IVA+B.
33. Samme s.173. Voitures pour le transport des correspondances et des voyageurs en Danemark.
34. RA, GPT, NR 3320.
35. RA, GPT, NR 3320.
36. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.161.
37. RA, GPT, NR 3320.
38. Poul Thestrup: Mark og skilling – kroner og øre s.40.
39. RA, GPT, NR 3320.
40. Samme.
41. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.149-155.
42. RA, GPD, PJ60.
43. Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1 s.287-290.
44. De sjællandske Jernbaners Driftsmateriel den 1ste Januar 1871. Danske Statsbaner: Fortegnelse over De Jydsk-Fynske Statsbaners Vogne 1. april 1887. Statsbanedriften, Maskinafdelingen: Fortegnelse over driftsmateriel 1. oktober 1893. Statsbanedriften, Maskinafdelingen: Fortegnelse over driftsmateriel 1. april 1903.
45. Beretning 1867/68-1916/17, I, Tabel IVA+B.
46. Nye postbrevkasser i Kjøbenhavn, T.f.P 1876 nr. 7. C.V. Christoffersen: Louis Pio og postbrevkasserne, Post- og Telegraftidende nov. 1940. A. Morell Nielsen: Breve og brevkasser, i Bogen om post og tele s.118-121. RA, GPT, NR 2974-2975.
47. Telefon, Salmonsens Konversationsleksikon (1.udg.), bd. 17, s.227-233. Telefon, Salmonsens Konversationsleksikon, 2. udg., bd. 23, 1927, s.167-183. Telefonen, André Lütken og Helge Holst: Opfindelsernes bog III, 2, s.100-120. C. Grawinkel: Lehrbuch der telephoni und mikrophoni, s.122-134. J. Klugmann: Telefonanlæg, s.17-25. O.H. Henrichsen: Telefonen. Til vejledning for telegrafpersonalet, s.7-18. C.A. Nyström: Handbook i telefoni, s.3-10. N.E. Holmblad: Lærebog i telegraf- og telefonteknik, Afsnit D. Telefoni, s.14-34.
48. C.L. Madsen: Om forskellige ledningssystemer i store telefonanlæg. N.E. Holmblad: Telegraf, telefoni og radio i vor etat gennem de sidste 50 aar, Å.f.da.P.o.T. 1941 s.292-300. O. Larsen: Moderne telefonkabler, Da.T 1905, s.82-83.
49. A. Morell Nielsen: Post og Telegrafmuseet, s.48.
50. Gredsted: 1854-1904 s.59-60. S.C. Nielsen: Statstelefon og rigstelefon, i Bogen om post og tele s.303-304.
51. Chr. Fryd: Det første telefonanlæg i Norden, Da.T. 1923, s.135-136.
52. S.C. Nielsen: Statstelefon og rigstelefon, i Bogen om post og tele s.303-304. Vagn Jarløv (ed).: Københavns Telefon i 75 år, 1881-1956 s.7-13. Jens C. Christensen: Kjøbenhavns Telefon Aktieselskabs kapitalforhold gennem 60 aar. Poul Borberg: Kjøbenhavns Telefon 1881-1931, s.15-18. Poul Borberg: Kjøbenhavns Telefon. Tilblivelse og udvikling i store træk, i Th. Gelardi (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 3, s.35-40. M.J.C. Gredsted: De private telefonselskaber i Danmark, Nationaløkonomisk Tidsskrift 3. rk., bd. 19, 1911, s.305-315. Fritz Wolff: Det danske telefonvæsen, Nationaløkonomisk Tidsskrift, 3. rk., bd. 4, 1896, s.81-82.
53. Fritz Wolff: Det danske telefonvæsen, Nationaløkonomisk Tidsskrift, 3. rk., bd. 4, 1896, s.98.
54. Vagn Jarløv (ed).: Københavns Telefon i 75 år, 1881-

1956, s.19-20.

55. S.C. Nielsen: Statstelefon og rigstelefon, i Bogen om post og tele s.304. Gredsted: 1854-1904 s.60.
56. Indenrigsmins cirk. nr. 12 af 20.5.1883 med bilag, i Ministerialtidende A 1883 s.13-15.
57. RT 1883/84, Tillæg A, sp. 2075-2098.
58. Om Broberg se: Elberling: bd. 1 s.70.
59. RT 1883/84, LF sp. 36-37, 59-71.
60. RT 1883/84, Tillæg B sp. 1025-1036.
61. RT 1883/84, LF sp. 216-243.
62. RT 1883/84, LF sp. 230-231, 290-302.
63. RT 1883/84, FF sp. 1982-1984.
64. RA, TO, C.76.
65. Trykt telegrafstatistik 1926/27 s.106.
66. Årlig trykt telegrafstatistik.
67. C.E. Jalmer: Samarbejdet mellem Statstelegrafen og KTAS i den første tid, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.111-114.
68. Gredsted: 1854-1904 s.64-65. C.E. Jalmer: Samarbejdet mellem Statstelegrafen og KTAS i den første tid, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.115-116.
69. Gredsted: 1854-1904 s.64-65.
70. RA, TO, C.76. C.E. Jalmer: Samarbejdet mellem Statstelegrafen og KTAS i den første tid, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.109-120.
71. RA, TO, C.76.
72. Trykt Telegrafstatistik 1926/27 s.106-108.
73. Michael Moesgaard Andersen: Omstillingen er klar. Dansk telehistorie og det statslige tilsyn, s.57. A.C. Kaarsen: Staten og telefonen, s.5. Fritz Wolff: Det danske telefonvæsen, Nationaløkonomisk Tidsskrift, 3. rk., bd. 4, 1896, s.81-113.
74. Om Peter Bojsen se Elberling: bd. 1 s.58.
75. RT 1895/96, LF sp. 181-182, 476-514, 1665-1687, Tillæg A sp. 2893-2912, Tillæg B sp. 1483-1494, Tillæg C sp. 1235-1244.
76. RT 1896/97, FF sp. 53, 852-884, 4247-4288, 4978-5006, 6580-6584, LF sp. 1094-1108, 1680-1688, 1701-1702, 1802-1804, Tillæg A. sp. 1861-1894, Tillæg B sp. 861-902, 2467-2472, 2987-2988, 3077-3078, Tillæg C sp. 289-300, 1217-1228, 1449-1460, 1465-1466.
77. F.N. Wolff: Hvordan vor telefonordning blev til. En ungdomserindring, Ingeniøren, bd. 41, 1932, s.410-412.
78. RA, TO, C.111. Michael Moesgaard Andersen: Omstillingen er klar, s.15-16. Fritz Johannsen: Kjøbenhavns telefonvæsen 1881-1906, Det ny Aarhundrede, bd. 3, 1, 1905-06, s.364-395. Fritz Johannsen: Kjøbenhavns telefon 1912. Billeder og tekst. Poul Borberg: Kjøbenhavns Telefon 1881-1931. Vagn Jarløv (ed).: Københavns Telefon i 75 år, 1881-1956. Peter Andreas Andersen: Lolland-Falsters Telefon-Aktieselskab gennem 25 aar, 1897-1922. Bornholms Telefonselskab 1889-1914. H. Hjorth: Bornholms Telefonselskab gennem 50 aar 1889-1939. Fyns Telefonvæsen gennem 25 aar. Fyns Kommunale Telefonselskab gennem 50 aar 1900-1950, s.94-103. Kim Jørstad: Telefonen – 100 år på Fyn. J.M. Wallmann: Jydsk Telefon-Aktieselskab, Ingeniøren, bd. 50, 1941, A, s.142-144. Jydsk Telefon-Aktieselskab 1895-1945. Bent Rasmussen: Samsø Telefonselskab 1895-1955.
79. F.G.C. Baldwin: The History of the Telephone in the United Kingdom, s.1-19. A.E. Dolbear: The telephone, s.129-133. Telefon, Salmonsens Konversationsleksikon, bd. 17, 1906, s.227-233. Telefon, Salmonsens Konversationsleksikon, 2. udg., bd. 23, 1927, s.167-183. Telefonen, André Lütken og Helge Holst: Opfindelsernes bog III,2 s.100-120. C. Grawinkel: Lehrbuch der telephoni und mikrophoni, s.122-134. J. Klugmann: Telefonanlæg, s.17-25. O.H. Henrichsen: Telefonen. Til vejledning for telegrafpersonalet, s.7-18. C.A. Nyström: Handbook i telefoni, s.3-10. N.E. Holmblad: Lærebog i telegraf- og telefonteknik, Afsnit D. Telefoni, s.14-34.
80. Trykt telegrafstatistik 1897 og 1926/27.
81. RA, TAFL, pk. 16 (heri også sager fra fra IMs KK-journal og P-journal samt fra FM). Gredsted: 1854-1904 s.47-48.
82. RA, TAFL, pk. 16. Gredsted: 1854-1904 s.47-48.
83. RA, Generalstaben, Krigsføringsdepotet, VI, 11C Telegrafvæsen. RA, TO, C.107. RA, TS, D.64.
84. Gredsted: 1854-1904, s.51-52.
85. RA, TAFL, pk. 5 og pk. 6,
86. RT 1884/85, LF sp. 69-70, 109-120, 238-270, 314-322, 954-956, FF sp. 238, 1249-1260, 1453-1454, Tillæg A sp.1451-1464, Tillæg B sp. 51-52, 1249-1252, 1313-1314, Tillæg C sp. 31-34, 289-292, 311-312.
87. RT 1894/95, LF sp. 322-323, 415-420, 481-485, 661-666, 833-834, FF sp. 2437-2438, 2542-2547, 2579, Tillæg A sp. 2493-2504, Tillæg C sp. 121-124, 181-184, 213-214.
88. RA, TAFL, pk. 17, RA, TO, C.44. C. Reiffenstein-Hansen: Tråden fra den røde gaard, s.152-186. Trykt telegrafstatistik 1878.

Det nye århundredes kommunikationsformer 1898-1913 side 271-332

1. Svend Dahl og P. Engelstoft: Dansk Biografisk Haandleksikon, bd. 3, s.19. Poul Thestrup: Jernbanekommissariaterne.
2. R. Jespersen: Biografiske oplysninger angaaende Den polytekniske Læreanstalts kandidater 1829-1929, 3. udg, s.77. Telegrafdirektør N. Meyer, Da.T. 1922, s.217-218.
3. Telegrafdirektør N. Meyer, Da.T. 1922, s.217-218.

4. Den tekniske ledelse, Da.T. 1926, s.155-157.
5. A.V. Trojel: Generaldirektoratet i den Kiørboe'ske periode. Tiden 1. januar 1905 – 22. september 1922, Å.f.da.P.o.T. 1944 s.279.
6. Samme.
7. Generaldirektør V.O. Kiørboe, Da.P 1904, s.283-284.
8. En Programtale, Da.P. 1905, s.203-206.
9. C. Mondrup: Ved generaldirektør Kiørboes fratræden, Da.P. 1922, s.117-119.
10. A.V. Trojel: Generaldirektoratet i den Kiørboe'ske periode. Tiden 1. januar 1905 – 22. september 1922, Å.f.da.P.o.T. 1944 s. 279-283. A.V. Lendal: Erindringer fra mine 20 aars ansættelse i Generaldirektoratet 1909-1929, å.f.da.P.o.T. 1946 s.255-276. Generaldirektør Kiørboe, Å.f.da.P.o.T. 1922 s.261-267. DBL, 3. udg., bd. 7, 1981, s.678-679.
11. L. Laursen: Den civile centraladministration 1894-1913, s.59-70. Harald Jørgensen: Den civile centraladministration 1914-35, s.102. O.S. Olsen: 1ste ekspeditionskontor, Ä.f.da.P.o.T. 1926 s.265. D.A.L. Lobedanz og P.V. Bergmann: Det danske postvæsens organisation, 1908, s.22-23.
12. P. Knutzen: Postvæsenets organisationsforhold i den nyeste tid, s.5. P. Knutzen: Central-, Distrikts- og Lokalforvaltning før og nu, Da.P. 1925, s.469-470.
13. N: Kontorchef Wm. Larsen, Å.f.da.P.o.T. 1920 s.3-7. P. Knutzen: Minder fra tjenesten i Post- og Telegrafvæsenet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.313.
14. Generaldirektoratet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.526. C.F. Hansen: 2det ekspeditionskontor, Ä.f.da.P.o.T. 1924 s.261. Ludv. Pedersen.: Lidt om kurskontoret og dets virksomhed, Ä.f.da.P.o.T. 1921 s.8. D.A.L. Lobedanz og P.V. Bergmann: Det danske postvæsens organisation, s.24-25.
15. Poststyrelsens kontorer, Å.f.da.P.o.T. 1924 s.373.
16. L. Laursen: Den civile centraladministration 1894-1913, s.49-50.
17. Samme, s.46.
18. Jacob Andersen: Postvæsenet i nyere tid, i Personalhistorisk pragtværk, 1904, s.107. Overpostinspektør V.E. Munch, Ä.f.da.P.o.T. 1913 s.3-9. W. Jørgensen: Departementschef P.A. Jerichau, Å.f.da.P.o.T. 1917 s.229-233.
19. W. Jørgensen: Departementschef P.A. Jerichau, Ä.f.da.P.o.T. 1917 s.229-233.
20. Marcus Wesenberg: Hovedrevisoratet for Postvæsenet og Telegrafvæsenet, Å.f.da.P.o.T. 1923 s.291. Angående Jerichow's teorier se f.eks. hans artikler om »Statsrevision og Regnskabsrevision i Statshusholdningen« i Ugens Tilskuer, november-december 1911, genoptrykt i Betænkning afgiven af kommissionen til omordning af Poststyrelsen m.m., s.109-122. Angående selve 1916-reformen af poststyrelsen se side 333ff.
21. (P.Stapf) Ib(sen): 3die Postrevisionskontors historie, Å.f.da.P.o.T. 1933, s.471.
22. A.V. Trojel: Generaldirektoratet i den Kiørboe'ske periode. Tiden 1. januar 1905 – 22. september 1922, Å.f.da.P.o.T. 1944 s.280.
23. (P.Stapf) Ib(sen): 3die Postrevisionskontors historie, Å.f.da.P.o.T. 1933, s.471.
24. A.V. Trojel.: Lidt om overpostinspektoraterne, deres udvikling og deres virksomhed, Ä.f.da.P.o.T. 1922, s.371-372.
25. D.A.L. Lobedanz og P.V. Bergmann: Det danske postvæsens organisation, 1908, s.26-27.
26. Overpostinspektoraterne, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 3 s.4. Overpostinspektør, V.E. Munch, Å.f.da.P.o.t. 1913 s.3-9.
27. Poul Thestrup: Mark og skilling – kroner og øre, s.38-42.
28. Beretning 1867/68-1916/17, II, s. 28-36.
29. Beretning 1867/68-1916/17, I, tabel X.
30. RT 1901/02, Tillæg A sp. 4295-4312.
31. Om kontorholdsloven se: RT 1901/02, FF sp. 3315, 5587-5598, 5759-5760, LF sp. 1499, 1550-1551, 1557, 1564-1565, Tillæg A sp. 4255-4294, Tillæg B sp. 2083-2084, Tillæg C sp. 1169-1174, 1215-1216. Om lønningsloven se: FF sp. 3310-3315, 5536-5587, 5736-5760, LF sp. 1499, 1539-50, 1555-1557, 1558-64, Tillæg A sp. 4171-4254, Tillæg B sp. 1971-1982, Tillæg C sp. 1155-1168, 1215-1216.
32. RT 1901/02, Tillæg A sp. 4295-4312.
33. RT 1901/02, FF sp. 3320-3334.
34. RT 1901/02, Tillæg A sp. 4307-4308.
35. Albert Magius: Portoens Forhøjelse, Da.P. 1901, s. 17-20.
36. RT 1901/02, FF sp. 3356-3360.
37. RT 1901/02, FF sp. 5772-5777, 5824-5827, LF sp. 1533, 1551-1554, 1565, Tillæg B sp. 2159-2164, Tillæg C sp. 1207-1212, 1217-1218.
38. Lønningsloven af 17. maj 1902. Interview med postmester Otto Larsen, Ä.f.da.P.o.T. 1922 s.307-314. RT 1901/02, LF sp. 1539-50, 1555-57, 1558-64.
39. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.66-71. Forslag til lov om lønninger m.v. for tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet. Bilag til forslag til Lov om lønninger m.v. for tjenestemænd ved postvæsenet m.v., RT, Tillæg A, 1907-08, sp. 3029-3176. P. Knutzen: Postvæsenets organisationsforhold i den nyeste tid, s.15-16. D.A.L. Lobedanz og P.V. Bergmann: Det danske postvæsens organisation, s.137-151.
40. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.13.

41. Samme, s.6-8, 14-15.
42. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.19-20. C.S.H.J. Danielsen: Thorshavn postkontor, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 4, s.509-512. Jacob Andersen: Grønland, Island, Færøerne og Vestindien, Personalhistorisk pragtværk, s.125-132. L.D. Hansen: Postvæsenet på Færøerne gennem 30 år, Å.f.da.P.o.T. 1949, s.259-263. P.E. Jensen: Thorshavns postkontor 50 år, Å.f. da.P.o.T. 1958, s.277-283. M-N: Lidt om postvæsenet paa Færøerne, T.f.P., bd. 6, 1881, s.17-20. A. Morell Nielsen: Island og Dansk Vestindien, i Bogen om post og tele s.232-233. Grønlands Postvæsen, 1945, (Særtryk af Beretninger vedrørende Grønlands styrelse, nr. 1, 1945). Erik Jespersen: Grønland. Postforbindelsen med vort nordligste biland, Å.f.da.P. 1917, s.269-276. Hans C. Christiansen: Grønland og dets postvæsen genne 25 år, Å.f.da.P.o.T. 1964, s.285-290. G. Kaspersen: Grønlands postvæsen, i Bogen om post og tele s.234-241. J. Jensen: Indførelse af det amerikanske brevkasse-system ved det danske postkontor paa St. Thomas, T.f.P., bd. 4, 1879, s.134-136.
43. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.117.
44. RA, GPT, NR 3320.
45. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.117.
46. A.M. Duvantier: Organisationernes historie, i Personalhistorisk pragtværk, s.154.
47. RA, GPT, NR 3320.
48. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.117.
49. Samme, s.117.
50. Samme, s.117-118.
51. Socialdemokraten 6.11.1906.
52. RA, GPT, NR 3320.
53. Samme.
54. Beretning om landpostbudenes tjenstlige, økonomiske og sociale forhold maj 1913, s.15, 38-39.
55. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.118.
56. RA, GPT, NR 3322.
57. Poul Thestrup: Mark og skilling – kroner og øre, s.43-44.
58. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.180-181.
59. Samme, s.182-185.
60. Samme, s.177. Betænkning afgiven af den af Indenrigsministeriet 18/12 1897 angående tilvejebringelse af en ny postgaard i Kjøbenhavn nedsatte kommission, RT, Tillæg A, 1908-09, sp. 2841-2880. Fritz Olsen: Det kjøbenhavnske postvæsen 1624-1912 s.110-112. V.H. Olafsen: Postgården på Købmagergade (manuskript), s.81-91. A.T.C. Olesen: Postgården på Købmagergade, (manuskript). Kjøbenhavns Postgaards hundredeaarsfest, T.f.P. bd. 5, 1880, s.57-71. L.P. Hansen: Købmagergades Postkontor, Å.f.da. P.o.T. 1928 s.401-415. G.V. Bransmark og S.E. Hansen: Postgården på Kjøbmagergade 200 år. Postgaardsforholdene i København, Å.f.da.P.o.T. 1900 s.151-157. H. Dreyer: Centralpostgaard og centralisering, Da.P. 1906, s.333-338, 347. Post- og Telegrafvæsenets fordringer til lokaler i en eventuel ny postgaard ved Kjøbmagergade.
61. En ny telegrafbygning i København, Da.T. 1902, s.102-103. L.: Hovedtelegrafstationen i København, Da.T. 1906, s.36-37. Hovedstationen, Da.T. 1906, s.51. Den nye telegrafstation i København, Da.T. 1906, s.73-74, 80-81. Hj. Hein: Hr. Heins ejendom, Da.T. 1907, s.67-68. Den nye telegrafstation, Da.T. 1907, s.2-6, 15-16, 45-50, 54-56, 59-61, 121, 135-136, 1908, s.2-23. Telegrafbygningen forkastet, Da.T. 1908, s.9-15. Rigsdagens arkiv: Telegraf- og telefon 1851-1924: Bilag 5: En telegrafbygning i København 1906-07.
62. Fritz Olsen: Det kjøbenhavnske postvæsen 1624-1912 s.136.
63. Postgården, Da.T. 1911, s.123-126. Axel Lytke: Hovedstationens ombygning, Da.T. 1921, s.54-57. Den nye hovedtelegrafstations indvielse, Da.T. 1923, s.123-128. T.V. Johansen: Postgaarden i København, Da.P. 1925, s.504-508.
64. Fritz Olsen: Det kjøbenhavnske postvæsen 1624-1912 s.137-149. Københavns nye postgaard, Da.P. 1909, s.184-186. Br.: Før Kjøbenhavns Centralpostbygning tages i brug, Da.P. 1911, s.391-394. Broge: Centralpostbygningen, Da.P. 1912, s.283-289, 319-324, 379. Restaurationsforholdene i Centralpostbygningen og Postgaarden, Da.P. 1913, s.221-222.
65. Officielle Meddelelser 1904 s. 123. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.7-8. Marcus Wesenberg: Julemærket. Træk af dets historie gennem tyve år, i Bergsøe: 1624-1924 s.495-522. Marcus Wesenberg: Einar Hollbøll, Da.P. 1927, s.83-86. J.B. Nikolaisen: Julemærket og dets fader, Å.f.da.P.o.T. 1942, s.233-237. Olaf Bøgh: Julemærkets forløbere og efterfølgere, Å.f.da.P.o.T. 1942, s.238-245. E.Th. Bjørn: Af julekortets historie, Å.f.da.P.o.T. 1954, s.237-241. J.B. Nikolaisen: Postmester Einar Holbøll, Å.f.da.P.o.T. 1966, s.295-299. Kathrine Overgaard: Julemærket, i Bogen om post og tele s.155-162.
66. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.18, 150-156.
67. RA, GPT, NR 3281. Postbesørgelse pr. automobil, Da.P. 1904 s.88. Postbefordring pr. automobil, Da.P. 1904, s.246-247. Postbesørgelse pr. automobil, Da.P. 1905, s.122-123.
68. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.122.
69. Poul Thestrup: Mark og skilling – kroner og øre, s.42.
70. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.122. Beretning om landpostbudenes tjenstlige, økonomiske og sociale forhold maj 1913, s.35.
71. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.189-190 og Tabel A.

72. O.S. Olsen: Motoren i Postvæsenets tjeneste, Å.f.da. P.o.T. 1934 s.361-365.
73. Indførelse af postkørsel med elektriske biler i København, Da.P. 1911, s.85-88. RA, GPT, NR 3299.
74. R.B. Fixen: Luftpost, i Bogen om post og tele s.218-221. Max Nørgaard: Danske Postflyvninger og Luftpostforbindelser 1911-1931, Å.f.da.P.o.T. 1944 s.257-258.
75. Børge Larsen: Postflyvningen som aldrig blev foretaget, P-h.T. 1980/4 s.21-24.
76. Max Nørgaard: Danske Postflyvninger og Luftpostforbindelser 1911-1931, Å.f.da.P.p.T. 1944 s.258-259.
77. Statsbanedriften, Maskinafdelingen: Fortegnelse over driftsmateriel 1. oktober 1893. Statsbanedriften, Maskinafdelingen: Fortegnelse over driftsmateriel 1. april 1903. O.G. Weberg: Person-, Post-, Rejsegods- og Godsvogne m.m., i De Danske Statsbaner 1847-1947, s.407.
78. RA, GPT, NR 3176.
79. Poul Thestrup: Danske kongevogne, s.34-36.
80. RA, GPT, NR 3176.
81. RA, GPT, NR 3176. Statsbanedriften, Maskinafdelingen: Fortegnelse over driftsmateriel 1. april 1903. Post- og Bagagevogne til Statsbanerne, Da.P. 1903, s.176-178. P. Slivsgaard: Jernbanepostvæsenet gennem 100 år, Å.f.da.P.o.T. 1951, s.286.
82. RA, GPT, NR 3182.
83. RA, GPT, NR 3176. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.233.
84. Beskyttelsesvogne, Da.P. 1907, s.23. Postvogne som beskyttelsesvogne, Da.P. 1907, s.215, 333-334, 364 og 369. L.C. Schou: Torturkammeret, Da.P. 1910, s.152-153. Arbejdstid, Da.P. 1911, s.363-365. V. Hendil: Malmslätt-ulykken og bureauerne, Da.P. 1912, s.255-257, 282. V. Hendil: Jernbaneulykken ved Sneum, Da.P. 1913, s.214-215. A. Fabricius: Toakslede vogne, Da.P. 1913, s.225-229.
85. Beretning 1867/68-1916/17, I, s.157.
86. A.M. Duvantier: Organisationernes historie, Personalhistorisk pragtværk, s.133-173. Chr. Hansen: Foreningen for Post- og Telegrafvæsenets embeds- og bestillingsmænd af 22de februar 1872, A.f.d.P, bd. 2, 1893, s.114-118. Foreningen for Post- & telegrafvæsenets Embeds- og Bestillingsmænd af 22de februar 1872, Da.P. 1922, s.37-42. K. Arvig: »1872«, Å.f.da. P.o.T. 1947, s.277-281. Ferdinand Schultz: Postbudenes byggeforenings jubilæumsskrift 1872-1922, 1922. Begravelseskassen, Å.f.da.P. 1905, s.174-178. C.M. Christensen: Filantropiske organisationer indenfor postbudeklassen, i Hjorth-Nielsen: D.d.a.P.o.T. bd. 1, s.473-503. L.P. Jensen: Filantropiske organisationer indenfor embedsklasserne, samme sted s.458-472. N.C. Nielsen, O. Nielsen og A. Hansen Sønderkøge: Et tilbageblik. Udg. af Københavns Reservepostbude-Forening, 1914. C.M. Christensen: Jernbanepostforeningen 1900-1925, Å.f.da.P. 1925, s.286-288. Jernbanepostforeningen. Stiftet den 4. marts 1900. Jernbanepostforeningen 1900-1975. C.M. Andersen: Provinspostbudeforeningen, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.424-431. C.M. Andersen: Provinspostbudeforeningen 1895-1920. 9. juni, 1920. C.M. Andersen: Provinspostbudeforeningens 25 aarige jubilæum 1895-1920, Å.f.da.P. 1920, s.317-323. Provinspostbudeforeningen 1895-1955. C.M. Christensen: Jernbanepostforeningen, Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.432-438. P. Jensen, P.: Den faglige bevægelse indenfor postbudestanden, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.371-390. R.J. Rasmussen: Københavns Postbudeforenings historie gennem 33 aar, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.391-412. Christensen, C.M., J. Høgh og P. Jensen: Vor stands historie. Dansk Postforbund 1908 – 16. august – 1933. Dansk Postforbund 1908-1958. Georg F. Wittenberg: Landpostbudenes Centralforening 1902 – 7/9 – 1912. Landpostbudenes Centralforening 1902-1927. C.M. Christensen (ed.): Landpostbudenes Centralforening 1902-1952. L.C. Laursen: Københavns Postbudeforening. Stiftet 6. juli 1898. Postforeningen af 1895, Å.f.da.P.o.T. 1931, s.525-527. Postmesterforeningen, Da.P. 1901, s.177-185, 209-216. A.F. Eigaard: Postmesterforeningen, Da.P. 1909, s.181-183. Th. Kornerup: Postmesterforeningen 1901-10, Å.f.da.P., bd. 36, 1927, s.315-317. Otto Larsen: Københavns Postcirkel 1901-1926, Å.f. da.P. 1926, s.286-288. H. Avnsted: Dansk Postforening – 25 aar. Erindringer fra starten, Å.f.da.P. 1924, s.347-351. G.S. Willemann: Dansk Postforenings udvikling, i Bergsøe: 1624-1924 s.401-410. A. Blom: Dansk Postforening og dens mænd, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T., bd. 1, 1932, s.316-341. Skotte Hansen: Dansk Postforening 1899-1929, i L. Falck Tjellesen (ed.): Dansk Post og telegrafforening 50 år, 1898-1949, 1899-1949, s.43-75. Skotte Hansen et al.: Dansk Postforening gennem 25 aar, Da.P. 1924, s.9-71. Margrethe Mathiassen: Episoder fra Dansk Telegrafforening 1899-1929, Å.f.da.P.o.T. 1930, s.349-368. Margrethe Mathiassen: Dansk Telegrafforening, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.342-370. C. Reiffenstein-Hansen: Dansk Telegrafforening gennem 25 aar. 1898-1923. Festskrift i anledning af foreningens 25 aars jubilæum (Telegrafbudenes forening af 1896). O. Wolffbrandt Hansen: Telegrafunktionærernes faglige organisationsbevægelse og virke, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.439-457.
87. Trykt Telegrafstatistik 1926/27.
88. Samme.

89. RA, TS, D.298. RA, TO, C.93.
90. RA, TS, D.299. RA, TO, C.93.
91. Bkg nr. 111 af 30.6.1905. RA, TS, D.298.
92. RA, TS, D.44.
93. Trykt telegrafstatistik 1906/07, s.5.
94. Det Store Nordiske Telegrafselskab. Hovedtræk af selskabets historie 1869-1969, 1969, s.38.
95. Trykt telegrafstatistik 1926/27.
96. Trykt telegrafstatistik 1900/01 og 1913/14.
97. Trykte Statsregnskaber.
98. Trykt telegrafstatistik 1926/27.
99. N.E. Holmblad: Den tekniske udvikling af telegraf og rigstelefon i de sidste 50 år, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.9-13.
100. P.O. Pedersen: Bidrag til Krarupkablets tilblivelseshistorie, Ingeniøren bd. 45, 1936, s.12-14.
101. N.E. Holmblad: Den tekniske udvikling af telegraf og rigstelefon i de sidste 50 år, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.14-17.
102. Michael Moesgaard Andersen: Omstillingen er klar, s.18.
103. Samme, s.20-22.
104. RA, TS, D.31.
105. Samme.
106. RA, TS, D.32.
107. RA, TS, D.31.
108. RA, TS, D.32.
109. RA, TS, D.30.
110. C. Gerald: Skibsradioens historie i Danmark, s.44-51. Johan P. Sørensen. Danmarks første pioner for traadløs telegrafi og telefoni, i Th. Gelardi (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 3, 1940, s.509-522. Johs.P. Sørensen: Mine trådløse forsøg 1891-96 og lidt om radiobølgernes veje, s.1-15. Johs.P. Sørensen: 30 aar til lands. Min kamp for tilværelsen, s.149-163. F.C. Wamberg: Beretning om ingeniør Johs. P. Sørensens forsøg med telegrafi og telefoni uden traad i aarene 1891-96, Elektroteknikeren, 29. årg., 1933, s.465-473.
111. Gunnar Bramslev: Radiotelegrafi og radiofoni, i Bogen om post og tele s.355.
112. C.E. Krarup: Rapport over statstelegrafens forsøg med gnisttelegrafi. (håndskrevet, Telebiblioteket).
113. RA, TA, C.8.
114. Hannibal Jespersen: Traadløs telegrafering. De af den danske marine anstillede forsøg, Elektroteknikeren, 1. årg. 10/10 1904, s.14-15, se også Hannibal Jespersen: Telegrafering uden trådforbindelse, Tidsskrift for Søvæsen, bd. 34, 1899, s.194-257. og Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s.17.
115. Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s.18. O. Larsen: Om telegrafering uden traad, Da.T. 1899, s.41. Henning Poulsen: Blåvand radio i 75 år, s.4-5.
116. RA, TO, C.117.
117. C.E. Krarup: Rapport om tjenesterejse til Lofoten angaaende traadløs telegrafering. (håndskrevet, Telebiblioteket).
118. K.: Traadløs telegrafering, Da.T. 1906, s.89-91. Gunnar Bramslev: Radiotelegrafi og radiofoni, i Bogen om post og tele s.368. L.E. Larsen: O.X.A., Radio Maaneds Magasinet, 1. årgang, nr. 2, 1924 s.2-7.
119. Telegrafi og telefoni ved elektriske bølger, i André Lütken og Helge Holst: Opfindelsernes bog III,2, s.134-142. C. Gerald: Skibsradioens historie i Danmark, s.25-32. Aage S.M. Sørensen: Blade af den traadløse telegrafis udviklingshistorie, Radio Posten, 2. årgang, 1928, s.421-422, 443-444, 457-458, 473-474. Absalon Larsen: Telegrafonen og den trådløse, Ingeniørvidenskabelige skrifter, 1950, nr. 2., s.92-199. P.O. Pedersen: Om Poulsen-buen og dens teori, Videnskabernes Selskabs Skrifter, 8.række, Naturvidenskabelig og matematisk afdeling, bd.2, s.231-275. Peter L. Jensen: En verdenskendt dansker, Jensen, Højtalerens opfinder, en selvbiografi, s.38-41. K. Dannefeldt Bøthner: Lyd fra fortid til nutid. Eventyret om lyd gennem 100 år og om radions og båndoptagerens danske opfinder Valdemar Poulsen, s.91-105.
120. Konvention af 3.11.1906 aftrykt i Lovtidende A 1907 s.725-765.
121. Lov 99 af 19.4.1907 og tilhørende bkg. nr. 257 af 24.11.1908
122. RA, TO, C.117. Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s. 30-36.
123. Lov nr. 70 af 1.4.1908. Gunnar Bramslev: Radiotelegrafi og radiofoni, i Bogen om post og tele 1974, s. 369.
124. Hellmuth Schledermann: Fyrvæsenets nye radiotelegrafstationer, Elektroteknikeren, 1909, s.95-99.
125. RA, TA, C.7 og C.13. X+Y: Danmarks nordligste telegrafstation, Da.T. 1927, s.500-501.
126. RA, GPT, NR 2780.
127. Bkg. nr. 193 af 14.8.1912 § 26.
128. Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s.45-48. Henning Poulsen: Blåvand radio i 75 år, s.7-8. F-d. et al.: Den danske radiotelegraftjeneste, Dansk telegraftidende, 1914, s.38-39, 58-60, 88-91, 103-104.
129. RA, GPT, NR 2780.
130. Anordning nr. 293 af 6.1.1913 §4.
131. Elementær lærebog i telegraf-teknik. Til undervisning ved Det store Nordiske Telegraf-selskabs skole i Kjøbenhavn. A.C. Gottlieb: De senere aars tekniske udvikling af telegraf og telefon, i Hjorth-Nielsen: D.da. P.o.T. bd. 1, s.201-225. K.L. Larsen: Den tekniske

udvikling af telegraf og rigstelefon til 1904, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.2-9. N.E. Holmblad: Telegraf, telefoni og radio i vor etat gennem de sidste 50 aar, Å.f.da.P.o.T. 1941, s.291-313. N.E. Holmblad: Den tekniske udvikling af telegraf og rigstelefon i de sidste 50 år, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.9-56. Einer V. Lous: Telegraf 1920-74, i Bogen om post og tele s.323-348. A. Morell Nielsen: Post og Telegrafmuseet, s.44.

Krig, genforening og politisk pres 1914-1927 side 333-395

1. Harald Jørgensen: Den civile centraladministration 1914-35, s. 101. I trafikkens tegn, Da.P. 1916, s.263-264.
2. Generaldirektør Mondrup, Å.f.da.P. 1923 s.257-260. DBL, 3. udg., bd. 10, s.678-679.
3. Generaldirektoratet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.527.
4. A.V. Trojel: To postale jubilæer, Å.f.da.P.o.T. 1940 s.426-428.
5. C. Mondrup: Postkommissionen af 1915, Å.f.da.P. 1916 s.270-272.
6. Postkommissionen, Da.P. 1915, s.295-298. Postkommissionen, Å.f.da.P. 1917 s.263.
7. Betænkning afgiven af kommissionen til omordning af Poststyrelsen m.m., s.4.
8. Postkommissionen, Da.P. 1915, s.296.
9. Betænkning afgiven af kommissionen til omordning af Poststyrelsen m.m., s 8.
10. Samme, s.9-24.
11. Marcus Wesenberg: Hovedrevisoratet for Postvæsenet og Telegrafvæsenet, Å.f.da.P. 1923 s.294-307.
12. Betænkning afgiven af kommissionen vedrørende Postvæsenets kasse-og regnskabsvæsen, s.35. Regnskabskommissionens betænkning, Å.f.da.P. 1920 s.329-335.
13. Generaldirektoratet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.527. Postmaterielkontoret, Å.f.da.P. 1919, s.337-343. Axel Kromann: Revisionskontoret, Å.f.da.P.o.T. 1929 s.414. Marcus Wesenberg: 2det Postrevisionskontor, Å.f.da.P. 1920 s.325-329.
14. A.V. Trojel.: Lidt om overpostinspektoraterne, deres udvikling og deres virksomhed, Å.f.da.P. 1922 s.373. A.V. Trojel: Distriktsstyrelsen gennem 25 aar 1916-1941, Å.f.da.P.o.T. 1943 s.304.
15. Overpostinspektoraterne, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 3, s.4. A.V. Trojel: Distriktsstyrelsen gennem 25 aar 1916-1941, Å.f.da.P.o.T. 1943 s.308.
16. Generaldirektør Mondrup, Å.f.da.P. 1923 s.257-260.
17. For to år siden, Da.P. 1924, s.253-254.
18. Harald Jørgensen: Den civile centraladministration 1914-35, s.101-102. V. Richter: Juridisk stat, s.148. I.L. Sønder: Generaldirektoratet for telegrafvæsenet. 1. januar 1923 – 31. maj 1927, Å.f.da.P.o.T. 1928 s.375-381.
19. Harald Jørgensen: Den civile centraladministration 1914-35, s.102.
20. Anordning nr. 293 af 6.1.1913.
21. Poul Thestrup: Varetransitspørgsmålet under den første verdenskrig, Festskrift til Tage Kaarsted (Om Danmarks historie 1900-1920), s.297-316.
22. V. Hendil: Brevposten til udlandet under verdenskrigen, Da.P. 1915, s.30-32, 41-43, 61-63. Oluf Hollnagel-Jensen: Krigens indflydelse paa postforbindelsen til udlandet, Da.P. 1915, s.49-56. Krigsfangepost, Da.P. 1915, s.98-99. Karungi, Da.P. 1915, s.26-27, 122-124, 155-156, 1917, s.83.
23. E. Bohn: Krigen og posttrafikken, Å.f.da.P. 1915 s.261-283, 1916 s.283-324, 1917 s.327-349, 1918 s.379-391, 1919 s.423-437.
24. Kay A. Hansen: Brødkortombytningen, Da.P. 1917, s.157-159, 187, 311-312. Aug. C. Pedersen: Sigtebrødskortene, Da.P. 1918, s.102, 455.
25. E. Bohn: Krigen og posttrafikken, Å.f.da.P. 1915 s.265.
26. Trykt telegrafstatistik 1914/15-1918/19 samt 1926/27.
27. B.+H.: Kabelrelæoverdragning, Da.T. 1914, s.12-15. H. Jespersen: Hovedtelegrafstationen i København, Å.f.da.P.o.T. 1929, s.388. C. Reiffenstein-Hansen: Gamle tider og nye paa Hovedtelegrafstationen, Da.T. bd. 19, 1917, s.154-155.
28. Ekko: Under nye forhold, Da.T. 1914, s.10-12.
29. Ræder: Med Commission Internationale i Plebiscit Slesvig, Å.f.da.P. 1921 s.295-323. Plebiscit Slesvig, Å.f.da.P. 1920 s.311-314.
30. C. Mondrup: Dansk Postadministrations indførelse i Sønderjylland, Da.P. 1923, s.237-242.
31. Post-kommissæren i Sønderjylland, Å.f.da.P. 1921 s.329-339.
32. R.L. Jørgensen: Fra genforeningstiden, Å.f.da.P.o.T. 1970, s.333-347.
33. RT 1919/20, FF sp. 6363, 6429, 6459, LF sp. 2294, 2317, 2330, Tillæg A sp. 7523-7530, Tillæg C sp. 2405-2408, 2523-2524.
34. Takster for breve, brevkort og tryksager 1851-1940, Å.f.da.P.o.T. 1941, s.262.
35. RT 1918/18, FF sp. 1530-1535, 1735-1765, 4403-4410, 4422-4423, LF sp. 1500-1519, 1669-1674, 1702, Tillæg A sp. 2897-2974, Tillæg B sp. 1063-1074, Tillæg C sp. 1017-1050, 1157-1158.
36. L.C. Schou: Postvæsenet i pengeomsætningens tjene-

ste, Å.f.da.P. 1910 s.228-238. RT 1918/19, Tillæg A sp. 2929-2930.

37. RA, GPT, NR 3058.
38. Gert Hammerby: Postgiro i 50 år, s.8-9.
39. RT 1918/18, FF sp. 1530-1535, 1735-1765, 4403-4410, 4422-4423, LF sp. 1500- 1519, 1669-1674, 1702, Tillæg A sp. 2897-2974, Tillæg B sp. 1063-1074, Tillæg C sp. 1017-1050, 1157-1158.
40. Gert Hammerby: Postgiro i 50 år, s.8-9. H. Chr Lauersen: Postvæsenet i pengeomsætningens tjeneste, i Bergsøe: 1624-1924 s.414. V.G. Axboe: Postgiro, Da.P. 1920, s.161-162. A.P. Frøbert: Postgiro, Da.P. 1923, s.271-272. Giro-Postkontoret, Å.f.da.P. 1920 s.259-268. N.V. Skotte Hansen: Postgiro, Da.P. 1919, s.227-229. Postgiro, Da.P. 1921, s.31-32. Postgirovæsenet, (debat i) Da.P. 1928, s.36-39, 54-57, 72-76, 105-109. Statsministeren bebuder lovforslag om oprettelse af Postsparekasse, Da.P. 1924, s.410-412. Postsparekasser, Da.P. 1925, s.252-255. C.: Giro og Postsparekasse, Da.P. 1925, s.43-44. Møller: Postgiro, Da.P. 1927, s.206-219. H. Chr. Lauersen: Postgirovirksomhed gennem 20 år, Å.f.da.P.o.T. 1941, s.329-335. H. Chr. Lauersen: Postgirokontoret, Å.f.da.P. 1927 s.275-289. A. Blume: Smaa oplevelser som postgiroagitator, Å.f.da.P.o.T. 1945, s.309-310. Dansk Postgiro i 60 år, Å.f.da.P.o.T. 1980, s.35-49. Gert Hammerby: Postgiro, i Bogen om post og tele s.208-217.
41. RA, GPT, NR3861.
42. O.S. Olsen: Motoren i Postvæsenets tjeneste, Å.f.da. P.o.T. 1934 s.368. RA, GPT, NR 3299.
43. O.S. Olsen: Motoren i Postvæsenets tjeneste, Å.f.da. P.o.T. 1934, s.368-378.
44. V. Hendil: Flyvemaskinen som diligence, Da.P. 1917, s.309-310. Børge Larsen: Skandinaviens første officielle postflyvning 1. juli 1919, P-h.T. 1981/3 s.17-19. Det historiske øjeblik, Da.P. 1919, s.221.
45. Luftpostbefordring mellem Malmø og Hamborg, Da.P. 1923, s.84. Max Nørgaard: Danske Postflyvninger og Luftpostforbindelser 1911-1931, Å.f.da.P.o.T. 1944 s.260-261. En regelmæssig flyveposttrafik, Da.P. 1920, s.259-260. Thorsten Gerle: Luftpostbefordran, i Heurgren, P.G. (ed): Posten i forntid och nutid, s.155-164. Dansk Luftpost, Å.f.da.P. 1921, s.409-411. R.B. Fixen: Luftpost, i Bogen om post og tele 1974, s.224-225. RA, GPT, NR 3928.
46. Luftpost, Å.f.da.P. 1922 s.385-388.
47. Max Nørgaard: Danske Postflyvninger og Luftpostforbindelser 1911-1931, Å.f.da.P.o.T. 1944 s.261.
48. Max Nørgaard: Danske Postflyvninger og Luftpostforbindelser 1911-1931, Å.f.da.P.o.T. 1944 s.262-263. Luftpost, Da.P. 1923, s.261-262. Luftpostbefordring, Da.P. 1923, s.65-67.
49. RA, GPT, NR 3930.
50. De danske Statsbaner: Fortegnelse over driftsmateriellet april 1918. De danske Statsbaner: Fortegnelse over driftsmateriellet april 1928.
51. RA, GPT, NR 3177.
52. RA, GPT, NR 3177.
53. De danske Statsbaner: Fortegnelse over driftsmateriellet april 1928. RA, GPT, NR 3177.
54. RA, GPT, NR 3177.
55. RA, GPT, NR 3168.
56. RA, GPT, NR 3182.
57. Alla: Uniformen, Da.T. 1904, s.90-92. A. Blom: Uniformen, Da.P. 1920, s.159-161. L: Bør telegrafisterne have uniform, Da.T. 1904, s.80. A. Morell Nielsen: Uniformer, i Bogen om post og tele s.167-178. T.: Postvæsenets embeds- og bestillingsmænds uniformering, T.f.P., bd. 8, 1883, s.17-20. Uniformen, Da.T. 1905, s.11-14. Uniformes de l'office des postes danoises, 1892.
58. Trykt telegrafstatistik 1926/27.
59. RA, TS, D.46.
60. Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894, s.250-253, A.C. Gottlieb: De senere aars tekniske udvikling af telegraf og telefon, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1 s.203-206. N.E. Holmblad: Den tekniske udvikling af telegraf og rigstelefon i de sidste 50 år, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.39-45.
61. Einer V. Lous: Telegraf 1920-74, i Bogen om post og tele s.324-325.
62. (Foreløbig) Betænkning afgivet af Telefonkommissionen af 1917, RT 1918-19, Tillæg A, sp.4911-5056. (Betænkning fra) Telefonkommissionen af 1917, RT, Tillæg A 1921-22, sp. 4275-4310. Michael Moesgaard Andersen: Omstillingen er klar, s.23-28.
63. M. Gredsted: Hovedtrækkene af telegrafvæsenets organisation, 4. udg., s.53.
64. (Foreløbig) Betænkning afgivet af Telefonkommissionen af 1917, RT 1918-19, Tillæg A, sp.4995-5000. M. Gredsted: Hovedtrækkene af telegrafvæsenets organisation, 4. udg., s.58-59.
65. (Betænkning fra) Telefonkommissionen af 1917, RT, Tillæg A 1921-22, sp.4275.
66. (Betænkning fra) Telefonkommissionen af 1917, RT, Tillæg A 1921-22, sp.4310.
67. Trykt telegrafstatistik 1926/27.
68. Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894, s.240.
69. F. Olsen: 1848-1873, 1924, s.349-350.
70. RA, TS, D.9.
71. RA, TS, D.43.
72. Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894, s.240-241, Chr. Albertus: Det store Nordiske Telegraf-selskab, i Th. Gelardi: Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 2, s.532-535.
73. RA, TS, D.9.

74. RT 1911/12, Tillæg A sp.49-50 og 615-616. Lovtidende A 1912, s.158.
75. RA, TA, C.17.
76. J.P. Olsen: Kabelskibe, i Bogen om Post og Tele s.296f.
77. RA, TA, C.42a.
78. RA, GPT, NR 2780.
79. RA, TO, C.117.
80. RA, TO, C.130. Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s.57-63. A.C. Nielsen: Radiovæsenet i Danmark, Å.f.da.P.o.T. 1928 s.448-449.
81. RA, TO, C.130.
82. Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s.69-91. Fr. Heegaard: Lyngby radio, Radio Magasinet, 1. årg., nr. 1, 1927, s.7-13. Svend Carstensen: Ved Lyngby radios udvidelse, Radio Maaneds Magasinet, 1. årg., nr. 4, 1924, s.26-28. A.C. Nielsen: Radiovæsenet i Danmark, Å.f.da.P.o.T. 1928 s.448-449. F. Steen Madssen: Mennesker omkring Lyngby radio, Å.f.da.P.o.T. 1967 s.346. F.H.S.S. Madssen: Amager radio, Da.T. 1926, s.396-400.
83. RA, TO, C.119. RA, TA, C.9. Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s.68-92. Aabningen af radioforbindelsen Kjøbenhavn-Bornholm, Da.T. 1923, s.157-161.
84. Henning Poulsen: Blåvand radio i 75 år, s.10-11. Den nye Blåvand Radio, Radio Magasinet, 1929 s.88-89. Jens Sund: Radiotelegrafi i Danmark, Da.T. 1919 s.158, s.203. Jens Sund: Blaavand radio, Da.T. 1920 s.250. V. Stuhr: Blaavand Radio, Å.f.da.P.o.T. 1938 s.385-394. RA, TA, C.14.
85. K. Svenningsen: Udviklingen indenfor skibstelegrafien og -telefonien, Tekniske Meddelelser (fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet), årg. 5, 1940, s.95-96. A.C. Nielsen: Radiovæsenet i Danmark, Å.f.da.P.o.T. 1928 s.446.
86. K. Svenningsen: Radioen i luftrafikkens tjeneste, i Dansk flyvnings historie, s.338-340. Fr. Breyen: Radio og Luftfart, Da.T. 1929, s.6-9, 39-42.
87. RT 1919/20, LF sp. 159, 222-249, 330-334, 353-356, FF sp. 2279-2282, 2381, 2422-2423, Tillæg A sp. 2987-2988, Tillæg B sp. 49-50, Tillæg C sp. 85-86, 125-126. Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s.66-75. Lov nr. 670 af 22.12.1919 om forarbejder til oprettelse af en radiotelegrafstation til telegrafering paa lange afstande.
88. RA, TO, C.118. Betænkning afgivet af radiokommissionen af 1920. L.J.S.: Betænkning afgivet af radiokommissionen af 1920, Ingeniøren 1922, s.352-353. Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s.96.
89. Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s.106. L. Søndergaard og B. Wulffsberg: Den historiske udvikling af Grønlands televæsen, Teleteknik, 1966, s.167-172. Julius Galster: Grønlands radiofoni, i C. Gerald og A. Hønholt (eds.): Dansk radiofoni gennem 25 aar. Jubilæumsskrift. Almindelig dansk lytterforening 1922-1947, s.113-118. M. Dyhrberg: De første forsøg med kortbølgetelegrafi på Vestfronten Radiostation, Dansk Post- og Telegraftidende, 23. årg., 12.12.1951, s.261-263.
90. RA, TO, C.116.
91. Gunnar Bramslev: Radioens udvikling 1898-1933, s.84-98.
92. Roar Skovmand: De første år, i Roar Skovmand (ed.): »DR50«, s.11-50. Roar Skovman: De ledende kræfter 1926-1940, i Roar Skovmand (ed.): »DR50«, s.51-53. C. Gerald: Den første epoke, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 2, s.5-24. Julius Galster: Militærets nye station i Ryvangen, Den trådløse, 1. årg., 1923, nr. 19. C. Gerald: Radiofoniens grotid. Fra privat initiativ til statsdrift. Knud Rée: Den første periode. Aarene 1925-37, i Ernst Christiansen, Knud Rée og J. Rosenkjær (ed.): Statsradiofonien 1925-1950, s.9-130. Knud Rée: Den store radiorigsdag, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 1, s.183-189. Anker Brinck: Det var Garde, der begyndte!, i C. Gerald og A. Hønholt (eds.): Dansk Radiofoni gennem 25 aar. Jubilæumsskrift. Almindelig dansk lytterforening 1922-1947, s.11-24. Hans Garde: Foredrag af Hans Garde i C. Gerald og A. Hønholt (eds.): Dansk Radiofoni gennem 25 aar. Jubilæumsskrift. Almindelig dansk lytterforening 1922-1947, s.25-31. N.E. Holmblad: Statsradiofoniens teknik, Ernst Christiansen, Knud Rée og J. Rosenkjær (ed.): Statsradiofonien 1925-1950, s.329-345. Axel Breidahl: Kammerherre Lerche, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 1, s.56-64. Kay Christiansen: Kalundborg radio, Elektroteknikeren, 1927, s.497-504. Chr. Nøkkentved: Radiomasterne i Kalundborg, Radio Magasinet, 2.årg., april 1928, s.191-192.
93. Berthold Freund: Telegrafering af levende billeder, Da.T. 1926, s.30-32. Baird: Television, Da.T. 1927, s.236-240.
94. F.C. Wamberg: Træk af radiofoniens historie, Dansk Post- og Telegraftidende, 23. årg., 1951, s.76-82. N.E. Holmblad: Statsradiofoniens teknik, i Ernst Christiansen, Knud Rée og J. Rosenkjær (ed.): Statsradiofonien 1925-1950, 1950, s.377-380. S.J.: Radiofoni, Da.T. 1926, s.94-99.
95. F.C. Wamberg: Træk af radiofoniens historie, Dansk Post- og Telegraftidende, 23. årg., 1951, s.82. Fr. Hee-

gaard: Den tekniske indretning af Statsradiofoniens nye lokaler i Axelborg, Populær Radio, 1. årg., juli, 1928, s.133-136, 158.

96. Chr. Lind: Lønningerne i Post- og Telegrafvæsenet 1919-33, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T., bd. 4, s.522-537.
97. RA, GPT, NR 2042-2043.
98. Den økonomiske situation, Da.P. 1920, s.17-18.
99. Trykte statsregnskaber.
100. Betænkning fra kommissionen angaaende forening af post-, jernbane- og telegraftjeneste. Kommissionen angaaende forening af Post- Jernbane- og Telegraftjeneste, Da.P. 1921, s.117-118.
101. Betænkning afgiven af udvalget angaaende besparelser i Postvæsenets drift. Postsparekommissionen, Da.P. 1921, s.17-21. Postsparekommissionen, Da.T. 1921, s.24-28.
102. RA, GPT, NR 3320. J. Fuglsang: Landpostvæsen, i Bogen om post og tele s.198-201. Kr. Petersen: Landpostbudet, hans arbejde og hans forhold til befolkningen, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, s.419. J.W.Ø. Philipsen: Landpostvæsenet, i Bergsøe: 1624-1924 s.337-345. Ib Koch-Olsen: Tidens bud, i J. Holmsgaard, Palle Juliussen og Arne Sørensen (ed.): Vi er samfundets bindeled, s.72-73.
103. Betænkning afgiven af udvalget angaaende besparelser i Telegrafvæsenets drift. Sparekommissionens betænkning, Da.T. 1921, s.91-106. Reinar Rasmussen: Telegrafsparekommissionen, Da.T. 1921, s.59.
104. Betænkning (1ste) afgivet af Sparekommissionen af 1921. Kapitel I-III. Almindelige tjenestetidsregler samt disses nærmere udformning ved told- og trafiketaterne. Anden betænkning fra sparekommissionen af 21/2 1921, Da.P. 1922, s.69-70. Den nye sparekommission, Da.P. 1921, s.59. Forhandlingerne hos statsministeren om sparekommissionsbetænkningen, Da.T. 1921, s.155-164. Forhandlingerne om Sparekommissionens betænkning, Da.P. 1921, s.287-288. Forliget mellem Regeringen og tjenestemændene om Sparekommissionens betænkning, Da.P. 1921, s.337-340.
105. Konjunkturtillægget, Da.T. 1922, s.75-78. Konjunkturtillægget, Da.P. 1922, s.89-91. Forhandlingerne mellem regeringen og tjenestemændene, Da.P. 1923, s.51-52.
106. Betænkning (1ste) afgivet af Administrationskommissionen af 30/6 1923. Kapitel I med bilag 1-5. Administrationskommissionens 2den betænkning, Da.T. 1924, s.277-289. Forenklingskommissionens Betænkning, Da.P. 1924, s.414-427. Forenklingskommissionens 2' Betænkning, Da.P. 1924, s.492-503. Forenklingskommissionens forslag, Da.T. 1924, s.229-237.
107. Lind, Chr.: Lønningerne i Post- og Telegrafvæsenet 1919-33, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T., bd. 4, s.529-530.

Fra post og befordring til post og telegraf gennem trekvart århundrede side 396-410

1. For perioden efter 1927 kan tallene findes i H. Chr. Johansen: Dansk Økonomisk statistik 1814-1980, s.240-243.
2. Summarisk oversigt over Statstelegrafens udvikling, virksomhed og finansielle status 1854-1862.
3. Trykt telegrafstatistik.

Kilde- og litteraturfortegnelse

Utrykte kilder

Folketingets Bibliotek og Oplysningstjeneste

Rigsdagens arkiv:
Udvalgsakter: Telegrafer og telefoner 1851-1924

Rigsarkivet (RA):

Udenrigsministeriet (UM):
Kommercekollegiets samlede sager til konsulatsjournal:
Journal Nr. 949 1847-48 E.A.Wibes andragende om tilladelse til at anlægge en elektrisk telegraf fra Altona over Lübeck til Kiel. (1 læg)
Saml. sager, Danmarks repræsentation i Kina og Store Nordiske Telegrafselskab 1860-74 pk. 1 = pk. 234
Saml. sager, Undersøiske telegrafforbindelser 1857-1910 pk. 1-2.= pk.729-730

Finansministeriets Sekretariat (FM):
Forestillingsprotokol 1852
Ministerjournal 1849
Budgetjournal 1850
Almindelig journal 1848-1873 (26 bd)
Sager til alm journal henlagt på nummer: 1851 nr. 674, 1852 nr. 1328, nr. 1174, 1853 nr. 1132, nr. 1133, nr. 1177, nr. 2109, 1854 nr. 359, nr. 951, 1863 nr.1324, 1866 nr. 249, 1867 nr. 854, 1873 nr. 937.

Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender (MMFIA):
Journalsag 1855, nr. 20, nr. 86, 1856, nr. 28, nr. 439, 1858, nr. 270.

Telegrafafleveringen 1897 (TAFL):
pk. 1 1865-69 Blandede akter fra Finansministeriet
pk. 2 1861-73 Blandede akter fra Finansministeriet
pk. 3 1863-73 Blandede akter fra Finansministeriet
pk. 4 1868-75 Den internationale telegrafkonvention
pk. 5 1877-85 Den internationale telegrafkonvention
pk. 6 1885 telegrafkonferencen i Berlin (Fra Indenrigsministeriet)
pk. 7 1851-55 Den elektromagnetiske telegrafs anlæg (Fra Finansministeriet)
pk. 8 1861-79 Reglement for den indenlandske afbenyttelse af de danske statstelegraflinier – (Gennemskrivningsmetoden for indleverede telegrammer)
pk. 9 1874-86 Ansættelse og lønning af telegrafbestyrere. Personalets anvendelse og omflytning. Rejsetilladelse og permission. Dyrtidstillæg (Fra Indenrigsministeriet)
pk. 10 1874-83 Oprettelse af telegrafstationer og telegrafforbindelser. Andragender om indførelse af fuldstændig dagtjeneste (Fra Indenrigsministeriet)
pk. 11 1863 Dansk-svensk telegrafkonvention (Fra Indenrigsministeriet)
pk. 12 1861-62 Udviddelse af statstelegraflinien efter lov af 8.12.1859 (Fra Finansministeriet)
pk. 13 1865-85 Regnskabssager (Fra Indenrigsministeriet og Finansministeriet)
pk. 14 1856-65 Telegrafanlæg mellem Danmark og England (Fra Finansministeriet)
pk. 15 Fortrinsret til befordring af telegrammer. Fribefordring af telegrammer (Fra Indenrigsministeriet og Finansministeriet)
pk. 16 Signalstationerne. Private telegrafanlæg. Telegrafforbindelsen med Dragør og søbefæstningsstationerne (Fra Indenrigsministeriet og Finansministeriet)
pk. 17 1848-83 Personaleakter (Fra Indenrigsministeriet)
pk. 18 1863-80 Telegrafkonventioner med Frankrig, Tyskland, samt Sverige og Norge
pk. 19 1873-77 Ansøgning om telegrafistposter (Fra Indenrigsministeriet og Finansministeriet)
pk. 20 1874-86 Materiel og inventar (Fra Indenrigsministeriet)
pk. 21 1867-82 Telegrafanlæg. Statens overtagelse af private telegrafanlæg. Udlån og afsendelse af telegrafrekvisitet (Fra Indenrigsministeriet og Finansministeriet)
pk. 22 1875-85 Understøttelser (Fra Indenrigsministeriet)
pk. 23 1875-89 Statistik (Fra Indenrigsministeriet)
pk. 24 1872-88 Samlede ekspeditioner om overtelegrafister og telegrafister (Fra Finansministeriet og Indenrigsministeriet)
pk. 25 1859-80 Forholdet til det Store Nordiske Telegrafselskab

Generalpostdirektionen til 1848:

Danske sekretariat,
Ekstraktprotokol 1847
Forestillingsprotokol 1847
Post-korrespondanceprotokol 1847

Bogholderkontoret,
Ekstraktprotokol 1847-48 (T)

Generalpostdirektionens (trykte) cirkulærer 1845-68, 8 bd. (fortsætter som »Officielle Meddelelser« 1869ff.)

Generalpostdirektoratet 1848-73 (GPD):

PJ1-13 Sager til postjournalen 1852-73

PJ14 Udtagne sager til postjournalen, 1855-73 de bevægelige postkontorer

PJ15 Udtagne sager til postjournalen, 1864-65 Fredericia postkontor under krigsperioden

PJ17 Udtagne sager til postjournalen, 1864 postvæsenet i Jylland under fjendtlig besættelse

PJ25-27 Udtagne sager til postjournalen, 1849-63 Overpostamtet i Hamborg

PJ38 Udtagne sager til postjournalen, 1864ff. Fordrevne embedsmænd i Sønderjylland under og efter krigen. Postvæsenets forhold til de sjællandske og Slesvig-Holstenske jernbaner

PJ39 Udtagne sager til postjournalen, Postvæsenets forhold til de sjællandske og Slesvig-Holstenske jernbaner

PJ43-53 Udtagne sager til postjournalen 1874-89

PJ57 Udtagne sager til postjournalen, De bevægelige postkontorer

PJ58 Udtagne sager til postjournalen, 1880-86, De bevægelige postkontorer

PJ59 Udtagne sager til postjournalen, 1888-90, De bevægelige postkontorer

PJ60 Udtagne sager til postjournalen, 1874-82, De bevægelige postkontorer, 1874-87 dagvogne og dagvognsbefordring

PJ62 Udtagne sager til postjournalen, 1874-1889 Korsør-Kiel

PJ63 Udtagne sager til postjournalen, 1874-89 landposten, 1874-89 ekstraordinære postbefordringer

PJ64 Udtagne sager til postjournal, 1874-89 postbesørgelse med jernbane

PJ69 Udtagne sager til postjournalen, 1852-56 Telegrafsager

PJ70 Udtagne sager til postjournal, 1857-59 1860 telegrafsager

PJ71 Udtagne sager til postjournal, 1860-61 telegrafsager

PJ72 Udtagne sager til postjournal, 1862 telegrafsager

PJ73 Sager til postjournal 1-2684, 1863, 1853-65 telegrafsager

PJ85-87 Udtagne sager til postjournalen, 1852-70 Telegrafsager. Personalia

COUJ1 Udtagne sager til coursjournalen 1848-73 Varia

COUJ2 Udtagne sager til coursjournalen, 1850-54

COUJ31-33 Udtagne sager til coursjournalen, 1848-73 befordringsvæsenet Sjælland, Lolland-Falster

COUJ47 Udtagne sager til coursjournalen, 1855-1873 Postgangen i Horn Herred, 1867-73 Karteringssager

COUJ56 Udtagne sager til coursjournalen, 1871-1875 Landpostbudgangen i Danmark

D&UJ54-59 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1849-61 postdampskibene i almindelighed

D&UJ78 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1857-62 Ekstraordinære overførsler af militære heste med postdampskibene mellem Korsør og Nyborg, 1861 Bortlicitering af søposterne på Kiel-Korsør-Århus og Korsør-Nyborg ruterne

D&UJ79 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1861 Postdampskibene Kiel-Korsør-Århus og Nyborg-Korsør i almindelighed, 1856-69 Sager benyttede til udarbejdelse af nye takster for postdampskibene på Kiel-Korsør-Århus og Nyborg-Korsør ruterne

D&UJ80 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1856-62, 1863-71 Driftsplaner for postdampskibene på Korsør ruterne

D&UJ81 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1863-71 Driftsplaner for postdampskibene på Korsør ruterne, 1853-61 Korsør-Kiel

D&UJ82 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1853-61 Korsør-Kiel, 1862-73 Korsør-Kiel

D&UJ83 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1862-73 Dampskibsforbindelsen København-Stettin

D&UJ84 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1842-57 Dampskibsforbindelsen København-Stettin, 1849-73 Dampskibsforbindelsen Korsør-(Kalundborg)-Århus

D&UJ85 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1856-57 Dampskibsforbindelsen Korsør-(Kalundborg)-Århus

D&UJ86 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1857-66 Statistik vedr. personbefordring på Lübeck, Kiel-Korsør og Korsør-Nyborg ruterne, 1856, 1859-60 Postdampskibene på Kiel-Korsør-Århus og Korsør-Nyborg ruterne i almindelighed

D&UJ92 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1852, 1871-72 Marinens regninger over postdampskibes reparationer, 1850-59 Postbesørgelsen til Bornholm

D&UJ93-94 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1850-87 Postbesørgelsen til Bornholm

D&UJ95 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1852-61 Island, Færøerne og Grønland

D&UJ96 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1856-72 Postbesørgelse med jernbanen, 1849-86 Postbesørgelsen over Storebælt og Lillebælt

D&UJ97 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1849-86 Postbesørgelsen over Storebælt og Lillebælt

D&UJ98-99 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1853-58, 1859-64 Lübeck-Büchner jernbanen

D&UJ99 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1852-55 København-Malmø-Lübeck, 1865-66 Korsør-Lübeck, 1859-64 Lübeck-Büchener jernbane

D&UJ100 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1864-73 Postvæsenets forhold til Sjællandske og Jysk-Fynske Jernbaner

D&UJ101-102 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1855-63 postbesørgelse med jernbane

D&UJ115 Udtagne sager til dampskibs- og udenrigsjournal, 1864ff. postforholdet til Tyskland under og efter krigen

LJ2 Udtagne sager til landbefordringsjournal, 1849-55 almindelige sager vedr. befordringsvæsenet

LJ3-6 Udtagne sager til landbefordringsjournal, 1856-68 almindelige sager vedr. befordringsvæsenet

LJ7 Udtagne sager til landbefordringsjournal, 1869-71 almindelige sager om befordringsvæsenet, 1858-67 dagvogne og dagvognsbefordring

LJ8 Udtagne sager til landbefordringsjournal, 1858-73 dagvogne og dagvognsbefordring

LJ9 Udtagne sager til landbefordringsjournal, 1857-71 vejlængder

LJ10 Udtagne sager til landbefordringsjournal, 1886-69 ekstrapoststationers nedlæggelse

PS20-21 Udtagne sager til Postinspektoratet for Slesvig, 1854 Jernbanesager

Telegrafvæsenets Overbestyrelse 1884-1922 (TO):

C.12 Telegrafvæsenets forhold til militæretaten 1879-1917, P.D.6

C.44 Gratifikationer fra Store Nordiske Telegrafselskab til telegrafpersonalet, P.J.8-P.J.8a

C.46 Kvindelige telegrafisters giftermål 1904-?, P.J.14a.

C.47-C.67 Embeds- og bestillingsmænd og deres efterladte. Litra P.K.1

C.76-C.81 1885-1892 Telefonanlæg

C.93 Kabler og ledninger, P.q.1-10. Telegrafledning mellem England og Canada over Færøerne, Island og Grønland P.q.11

C.102 1915-22 Telegrafvæsenets hovedregnskaber og regnskabsoversigter. Overskridelse m.m. P.s.9

C.107 1902 Signalvæsen og signalstationer P.v.1-7

C.111 1899 Almindelige sager vedrørende de koncessionerede selskaber P.z.18, 1986 Angående forholdsregler i anledning af stærkstrømsanlæg P.z.22

C.115 1922 Sager angående Sønderjylland P.sø

C.116 1907 Sager før lov af 19/4 1907 samt denne lovsag P.radio.1, Sager vedr. paragraf 4, privates forsøg m.m. med trådløs telegrafering og paragraf 3 skibe P.radio.2, Angående koncession for Marconi Company, America-Island-England og Irland m.fl. og for private og kommuner P.radio.3

C.117-C.119 1907-22 Oprettelse af trådløse offentlige telegrafstationer (Orlogsværftet) og disses benyttelse. Stor radiostation (lovsag). Klager over radiostationer og almindelige sager P.radio.4a

C.120-C.123 1913-20 do + skibsradiostationer og klager over radiostationer P.radio.4b

C.130 1909 Midlertidig afgivelse af telegrafister til radiotelegrafering til private selskaber P.radio.8, Radiotelegrafon Sandø-Suderø evt. Island og Grønland, Radiostation Lyngby P.radio.9, Radiotelegrafering under krigen P.radio.10, Radio-verdenskort P.radio.11.

C.137 1915-1919 sager på nummer, diverse

Telegrafdirektoratets sekretariat 1852-1923, Generaldirektoratet for Telegrafvæsenets sekretariat 1923-1927 (TS):

D.1-D.1a 1853-1916 Liniearbejder, ledningsforstyrrelser og reparationer, Litra I.Ar

D.3 1854-73 Opankring af skibe i Sundet, Litra I.B.1-2, Tilsynet med Strib, Litra I.B.3

D.6 Div. vedr. tilsynet med søtovene, Litra I.B.15-19

D.7 1861-76 Sundtovets sprængning, Litra I.B.20-23, Tilsyn med div. søtove, Litra I.B.24-28

D.9 Telegrafvæsenets dampspil på postdampskibet Fyn og skibets benyttelse Litra I.C, 1853-69 Tilsynet med landledningerne og stationerne Litra I.D, 1853-71 Forsætlig beskadigelse af landledningerne Litra I.E

D.10 1853-85 Postlinien, Litra I.F

D.11 1854-1868 Den optiske telegraf Litra I.G

D.15 1854-71 Sjællandske Jernbaner Litra II.C.a

D.16 u. år. Sydslesvigske jernbane og div. holstenske baner Litra II.C.b-II.C.C.3

D.25 1857-63 Dansk-engelske anlæg, Litra II.G, Assens-Middelfart-Fredericia, Litra II.H, Fåborg linien, Litra II.I

D.27-D.28 1859-1903 Krigstelegrafen Litra II.K.c

D.29 1879-1909 Krigstelegrafen Litra II.K.c

D.30 U. år. Krigstelegrafen Litra II.K.c

D.31 1910 Krigstelegrafen Litra II.K.c

D.32 1910-1913 Krigstelegrafen Litra II.K.c

D.35 1865-71 Nyt anlæg England, Litra II.C.C, 1865-1901 Slagelse, Litra II.D.D

D.38 1866-83 Dansk-norsk linie, Litra II.I.I

D.40-D.41 Overtagelse af private telegrafanlæg, Litra II.R.R

D.42 Dansk-russisk anlæg, Litra II.S.S, Store Nordiske Telegrafselskab 1870-74, Litra II.T.T

D.43-D.44 Store Nordiske Telegrafselskab 1875-1911, Litra II.T.T

D.45 Store Nordiske Telegrafselskab 1911ff., Litra II.T.T

D.46 Bl.a. Internationale Bell Telefon Selskab Litra II. Y.Y og Direkte telegrafforbindelser mellem telegrafstationer og korrespondenter Litra II.Æ.Æ.

D.47 1906-09 Telegrafvæsenet på Island Litra II.Ø.Ø

D.51 U. år. Det svensk-danske anlæg Litra IV.A, Den overjordiske ledning mellem Helsingør og Hamborg, Korrespondance med generalpostdirektøren Litra IV.A.1, Kommunernes andragende om stationers oprettelse Litra IV.A.2, 1859-61 Det nye anlæg Litra IV.A.3

D.53 De offentlige blade IV.A.11, Korrespondance med medlemmer af Rigsdagen og Rigsrådet IV.A.12, Forberedende arbejder til de tidligere anlæg IV.A.13, Anlæg 1863-64 IV.A.14, Telegrafingeniørerne IV.A.15

D.56 Generalia for Signalstationer IV.A.22 m.v.

D.57 Bl.a. Telegraf- og signalstationen på Skagen 1865-71

D.63 Korrespondance vedkommende det første overjordiske anlæg, nemlig med: Kaptajn Jagd m.v. IV.B.1-IV.B.11

D.64 Militære kystsignaler og fyrstationer IV.C m.v.

D.77 Bl.a. generalia for kvindelige funktionærer

D.293 1866-1874 Sammenlignende oversigt over Statstelegrafens virksomhed Litra XIV.6

D.209-D.212 Telefonsager IX.A.1-IX.D.4

D.296 Koncessioner og ansøgninger om koncessioner Litra XV.1-4, 6-7

D.297 Koncessioner og ansøgninger om koncessioner Litra XV.9, 12-14

D.298-D.299 Koncessioner og ansøgninger om koncessioner Litra XV.15-17, 20-28

D.300 Konventioner og traktater Litra XVI.1-10

D.301 Konventioner og traktater Litra XVI.11-20

D.389 Korrespondance 1856 m.v. Litra XXIII

D.390 1854-1875 Bekendtgørelser og reglementer Litra XXIII

D.376 Radiotelegrafsager

D.383-D.384 1901-1915 Private radioanlæg og forsøg m.v

D.392 1852-1865 Sager fra direktøren Litra XXIII

D.393 1849-1856 Papirer vedr telegrafens oprettelse i Danmark (Lehmanns afleverede sager) Litra XXIII

D.394 U. år. Korrespondance med generalpostdirektøren og personalet samt anlæg Helsingør-Vedbæk Litra A.B.C.D.E.F, 1870 Damer på telegrafstationer Litra V.A 13, Instruks for budene Litra V.B.13

D.401 Bl.a »telegrammer af historisk interesse«.

Telegrafvæsenet, Teknisk afdeling 1861-1927 (TA):
C.1-C.18, C.42, C.59

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenets 1988-aflevering (GPT):

NR 1837 A.a.1. Postloven af 1851. Koncepter og cirkulærer

NR 1838 A.a.2. Postloven af 1871. Forarbejder, bemærkninger og udkast 1869-1883. Sager vedr. møntforordningen 1874

NR 1839 Postloven af 1888

NR 1840 Tillæg til Postloven af 1888 af 30.9.11, 25.2.14, 28.9.18. Speciel statistik til beregning af postlovforslagets financielle virkninger

NR 1850 A.c.1-5 Anordninger om forsendelser til og fra stats- og kommunale myndigheder 1871-1919

NR 1885 A.f.4 Forespørgsler m.m. fra Rigsdagen o.a. vedr. Post- og Telegrafvæsenet 1915-1935

NR 1896 A.k. Kommissionen af 1915 ang. omordning af poststyrelsen 1915

NR 1959 A.x.1-4 Konferencer i Generaldirektoratet m.v. 1881-1921

NR 1970 A.x.6 Spareudvalget af 1920

NR 1971-1974 A.x.7-8 Sparekommissionen af 21.2.1921

NR 1976 B.a.5 Kvinders ansættelse i Post- og Telegrafvæsenet og særlige stilling i dette 1870-1932

NR 2042-2043 B.a.57.a Alm. sager ang 8-timers arbejdsdagen 1917-20

NR 2091-2190 B.x.1 (Personaleakter til 1940) angående: Christian Conrad Sophus Danneskjold-Samsøe, E.F. v. Holstein, Peter Andreas Jerichau-Christensen, O.C. Hollnagel Jensen, Valdemar Olaf Kiørboe, N.H.H. Lund, Victor Emanuel Munch, H.G. Petersen, Christen Svendsen, Julius Christian Frederik Wedel-Heinen

NR 2752-2753 D.g.1 Brevsamlingsstedernes organisation og virksomhed 1850-1918

NR 2756 D.h. Brevkassers anbringelse og tømningstider 1865-1881

NR 2757 D.h.1 Almindelige sager angående brevkassetømning i posttogene 1908-1932

NR 2780 D.o.10.a Faste radiostationer: Blåvand Radio 1910-36

NR 2809 E.a.1 Generaldirektoratets almindelige organisation 1866-1925 og E.a.1.a Generaldirektoratets forhold til revisionsdepartementet

NR 2824 E.c.2 Postvæsenets forhold til Telegrafvæsenet 1870-1927

NR 2861 E.e.6.k Forholdet til Store Nordiske Telegrafselskab 1917-39

NR 2939 Vejledning for landpostbude pk. 1 (1876-1924)

NR 2940 F.a.32. Vejledning for landpostbude pk. 2 (1876-1924)

NR 2945-2946 F.a.34. Vejledning for brevsamlere (1866-1934)

NR 2954 F.a.70 Bkg. om bevægelige radiostationer (i skibe eller luftfartøjer)

NR 2974-2975 F.d.43 Almindelige sager angående brevkasser 1870-1927

NR 3058 G.b.14.a Girering mv 1909-27

NR 3157 H.a.1 Forslag af 1860 Lov om postnettet

NR 3167-3168 H.b.8. Jernbanepostvognenes belysning 1876-1924

NR 3179 H.b.11. Anbringelse af postkasser på ikke postførende tog (1901-28). H.b.12. Regler for posttogs afgang fra stationerne 1868-1905. H.b.13 Opvarmning af jernbanepostvogne

NR 3175-3176 H.c.1. Indretning af postvogne på DSB. Ældre sager (1853-1906)

NR 3177 H.c.1. Indretning af postvogne på DSB. (1903-1931)

NR 3179 H.c.9. Overenskomst angående postens befordring med DSB på Fyn og i Jylland (1863-86). Overenskomst af 1893 om betaling for postens befordring med DSB

NR 3180 H.c.9. Overenskomst angående postens befordring med DSB på Sjælland (1863-85)

NR 3181 H.c.9. Overenskomst af 1903 og senere angående postens befordring med DSB (1917-1933)

NR 3182 H.c.9. Overenskomst af 1903 og senere angående postens befordring med DSB (1872-1922). H.c.9.b. Postbefordring uden postledsagelse i henhold til overenskomst af 1922 (1922). H.c.10. Adgang til postvognenes brevkasser på Københavns Hovedbanegård (1898-1922)

NR 3276 H.g.1-7 Istransport

NR 3281 H.i.2 Postbefordring med automobil 1902-1930

NR 3299 H.l.2 Faktagevognkørsel i Kbh. med Elektromobiler 1907-20

NR 3319-3320 H.n.1 Landpostvæsenets almindelige organisation (1831-1931)

NR 3321 H.n.1 Landpostvæsenets almindelige organisation. Sager vedr. landpostentreprenør Jessen (1868-1904)

NR 3322 Landpostvæsenets ordning i tættere befolkede bebyggelser, alm sager (1907-1917)

NR 3382-3382 H.n.19.b. Almindelige sager ang. landpostkørsels udførelse med automobil 1918-19

NR 3404 H.h.40 Almindelige sager ang. levering af cykler til landpostbude 1883-1934

NR 3411 H.t.1 Eftersyn og tilbageholdelse til visse adresser i udlandet 1914-31

NR 3534 M.h.2 Radiofonistationen Jorks passage 1924-27

NR 3584 N.m.1 Julemærket 1905-1929

NR 3626-3627 I.B. Verdenspostforeningen 1849-1884 I.B. Bernerposttraktaten 1876

NR 3861 V.A.17-19 Verdenskrigen 1914-18, Avisartikler om portforsendelser, Korrespondance mellem privatpersoner i krigsførende og neutrale lande, Censur

NR 3928-3930 XII.A. Almindelige sager om luftpostforsendelser 1920-26

NR 3949-3951 XV.A.2-3 De dansk Vestindiske øer 1851-1907

NR 3960-3966 XVI Postforbindelsen til Island og Færøerne 1850-1888

NR 3972 XVI.E Postforbindelsen til Island og Færøerne 1881-1915 Statistik

Generalstaben:

Krigsføringsdepotet, VI, 11C Telegrafvæsen 1. læg

Ingeniørtropperne (ING):

726 Vedr. den optiske telegraf 1848-51 og felttelegrafen 1858-61. Indkomnede breve til Kapt. Lehmann

727 Felttelegrafens regnskab 1852-54 og afvikling 1859

728 Felttelegrafen. Indkommende skrivelser 1852-54 med register. Kopibog 1852-56

Polyteknisk læreanstalt:

Journal 1845-50, 1 bd.

Journalsag 1849/159, 1851/16, 1851/21, 1851/27, 1851/128, 1851/156, 1852/169.

Privatarkiver:

Orla Lehmanns arkiv, pk.11

Tietgens privatarkiv,

pk.5 Kopibog 1864 4/6-1868 17/7

pk.6 Kopibog 1868 3/1-1869 28/5

pk.46 Dansk-Norsk-Engelsk Telegrafselskab 1868-69 (1 læg), Store Nordiske Telegrafselskab 1867-96 læg 1-2

pk.47 Store Nordiske Telegrafselskab 1867-96, læg 3 + div. telegrafsager 1 læg.

Trykte kilder og litteratur

Abrahamson, F.: Krigstelegrafens virksomhed i krigen 1864, Dansk Militairt Tidsskrift, 1865, s.111-147.

Administrationskommissionens 2den betænkning, Da.T. 1924, s.277-289.

Ahrens et al.: Kvinderne, Da.T. 1910, s.113-117.

Albertus, Chr.: Det store Nordiske Telegraf-selskab, i Th. Gelardi (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 2, 1940, s.502-544.

Alla: Uniformen, Da.T. 1904, s.90-92.

Althin, Torsten: Telelandet Sverige. Utgiven till Telegrafverkets hundraårsjubileum av Telegrafstyrelsen, Stockholm 1953.

Anden betænkning fra sparekommissionen af 21/2 1921, Da.P. 1922, s.69-70.

Andersen, Aage: Dansk Postforbund – din organisation, i J. Holmsgaard, Palle Juliussen og Arne Sørensen (ed.): Vi er samfundets bindeled. Dansk postforbund 1908-1983, 1983. s. 102-112.

Andersen, B.M.: Internationalt postalt samarbejde, i Bogen om post og tele, s.242-251.

Andersen, B.M.: Verdenspostforeningen i 100 år, Å.f.da. P.o.T. 1975.

Andersen, C.M.: Provinspostbudeforeningen 1895-1920. 9. juni, 1920.

Andersen, C.M.: Provinspostbudeforeningens 25 aarige jubilæum 1895-1920, Å.f.da.P. 1920, s.317-323.

Andersen, C.M. Provinspostbudeforeningen, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.424-431.

Andersen, Holger: Danmarks Brevsamlingssteder, Da.P. 1916, s.84-90, 99-106.

Andersen, Jacob: Befordrings- og transportvæsenet efter 1804, i Personalhistorisk pragtværk, 1904, s.67-80.

Andersen, Jacob: Postvæsenet i nyere tid, Personalhistorisk pragtværk, 1904, s.85-110.

Andersen, Jacob: Verdenspostforeningen, Personalhistorisk pragtværk, 1904, s.111-124.

Andersen, Jacob: Grønland, Island, Færøerne og Vestindien, Personalhistorisk pragtværk, 1904, s.125-132.

Andersen, Jacob: Forhandlingsret og forhandlingspligt, Da.P. 1908, s.205-207.

Andersen, Jacob: Forhandlingsretten, Da.P. 1910, s.97-98.

Andersen, Jacob: Adskillelsen fra og genforeningen med Sønderjylland, i Bergsøe 1624-1924 s.129-222.

Andersen, Jacob: Erindringer, I-III, 1926-1929.

Andersen, Michael Moesgaard: Omstillingen er klar. Dansk telehistorie og det statslige tilsyn, 1986.

Andersen, P.: Radioraadet, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 1, 1940, s.190-204.

Andersen, Peter Andreas: Lolland-Falsters Telefon-Aktieselskab gennem 25 aar, 1897-1922, 1921.

Andersen, Stig: Københavns fodpost 1849-76, i H.E. Jessen (ed.): Hafnia 1967, 1967, s.25-26.

Anderson, Johanne et al.: Fru Schultz, Da.T. 1911, s.168-170.

Arbejdstid, Da.P. 1911, s.363-365.

Arkivregistratur for Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet 1.1.1936, 1936.

Arnkiel, E.: Det grønlandske postvæsen, T.f.P., bd. 6, 1881, s.33-45, 49-53.

Arvig, K.: »1872«, Å.f.da.P.o.T. 1947, s.277-281.

Association og understøttelsesvæsen blandt postfunktionærerne, T.f.P., bd. 5, 1880, s.177-188.

Avnsted, H.: Dansk Postforening – 25 aar. Erindringer fra starten, Å.f.da.P. 1924, s.347-351.

Ax.: Kvindelige telegrafister og deres børn, Da.T. 1912, s.188-190.

Axboe, V.G.: Postgiro, Da.P. 1920, s.161-162.

B.+H.: Kabelrelæoverdragning, Da.T. 1914, s.12-15.

Baerwald: Eisenbahnen, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 150, 1975, s.VII-XXIV.

Baird: Television, Da.T. 1927, s.236-240.

Baldwin, F.G.C.: The History of the Telephone in the United Kingdom, London 1938.

Begravelseskassen, Å.f.da.P. 1905, s.174-178.

Begravelseskassen 1888-1913, Da.P. 1913, s 3-4.

Berendt, Mogens: P & T Danmark, u. år.

Beretning om Forhandlingerne paa Rigsdagen 1848-49.

Beretning om landpostbudenes tjenstlige, økonomiske og sociale forhold maj 1913, 1915.

Beretning til Finansministeren fra Generalpostdirektøren om Postvæsenet og dets virksomhed i tidsrummet 1833-1859/60, 1862.

Beretning til Finansministeren fra Generalpostdirektøren om Postvæsenet og dets virksomhed i tidsrummet 1860/61-1869/70, 1871.

Beretning til Finansministeren om Postvæsenet og dets virksomhed i tidsrummet 1870/71-1872/73, 1874.

Beretning om Postvæsenet og dets virksomhed i tidsrummet 1867/68-1916/17, I-II, 1919-23.

Bergsøe, Jørgen: Postvæsenets historie fremstillet i hovedtrækkene som lærebog til brug ved forberedelse til fagprøve for Postvæsenets embedsmænd, 1918.

Bergsøe, Jørgen: Danmarks Postvæsen i hovedtræk 1624-1924, i Bergsøe: 1624-1924 s.27-70.

Bergsøe, Jørgen: Befordrings- og færgevæsenet gennem tiderne, i Bergsøe: 1624-1924 s.279-314.

Bergsøe, Jørgen: Af Verdenspostforeningens historie 1874-1924, i Bergsøe: 1624-1924 s.421-428.
Beschreibung der auf den preussischen Staats-telegraphen-Linien angevandeten Apparaten, 1-2, Berlin 1852.
Beskyttelsesvogne, Da.P. 1907, s.23.
Betænkning afgiven af den af Indenrigsministeriet 18/12 1897 angående tilvejebringelse af en ny postgaard i Kjøbenhavn nedsatte kommission, RT, Tillæg A, 1908-09, sp. 2841-2880.
Betænkning afgiven af kommissionen til omordning af Poststyrelsen m.m., 1916.
Betænkning afgiven af kommissionen vedrørende Postvæsenets kasse- og regnskabsvæsen, 1918.
(Foreløbig) Betænkning afgivet af Telefonkommissionen af 1917, RT 1918-19, Tillæg A, sp.4911-5056.
Betænkning afgiven af det af Ministeriet for Offentlige Arbejder nedsatte udvalg vedrørende affattelsen af Telegrafvæsenets budget og regnskab, 1920.
(Betænkning fra) Telefonkommissionen af 1917, RT 1921-22, Tillæg A sp. 4275-4310.
Betænkning afgiven af udvalget angaaende besparelser i Postvæsenets drift, 1921.
Betænkning fra kommissionen angaaende forening af post-, jernbane- og telegraftjeneste, 1921.
Betænkning afgiven af udvalget angaaende besparelser i Telegrafvæsenets drift, 1921.
Betænkning (1ste) afgivet af Sparekommissionen af 1921. Kapitel I-III. Almindelige tjenestetidsregler samt disses nærmere udformning ved told- og trafiketaterne, 1921.
Betænkning afgivet af radiokommissionen af 1920, 1922.
Betænkning (1ste) afgivet af Administrationskommissionen af 30/6 1923. Kapitel I med bilag 1-5, 1924.
Beyerlein, Hermann: Die Entwicklung des öffentlichen Telegraphendienstes in Schleswig-Holstein, Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1957, s.12-16, 27-29, 48-50, 1958, s.9-10, 29-31.
Beyerlein, Hermann: Das telegraphenwesen in Schleswig-Holstein in den Jahren 1863 bis 1866, Blätter zur Geschichte des Post- und Fernmeldewesens zwischen Nord- und Ostsee, 1964, s.220-225, 227-240, 245-250, 275-283.
Bjarnov, W.: Indberetning til Generaldirektoratet om tjenesterejse i Tyskland og Holland angaaende radiokyststationen, 1909. (Håndskrevet, Telebiblioteket).
Bjørn, E.Th.: Af julekortets historie, Å.f.da.P.o.T. 1954, s.237-241.
Bjørn, E.Th.: Fodposten i København 1806-1876, Å.f.da. P.o.T. 1955, s.247-252.
Black, Robert M.: The history of electric wires and cables, London 1983.
Blom, A.: Uniformen, Da.P. 1920, s.159-161.
Blom, A.: Øjebliksbilleder fra Postvæsenet, Det gamle banegårdspostkontor, Å.f.da.P.o.T. 1928, s.417-437, 1929, s.353-384.
Blom, A.: Øjebliksbilleder fra Dansk Postforening, Å.f.da. P.o.T. 1930, s.369-400, bd. 40, 1931, s.401-424.
Blom, A.: Dansk Postforening og dens mænd, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T., bd. 1, 1932, s.316-341.
Blume, A.: Smaa oplevelser som postgiroagitator, Å.f.da. P.o.T. 1945, s.309-310.
Bohn, E.: Simon Rasmussen, 80 år, Da.P. 1905, s.151-152.
Bohn, E.: Fyenske jernbane postkontor 1865-1905, Å.f. da.P. 1906, s.177-187.
Bohn, E.: En postmands oplevelser under krigen 1864, Da.P. 1912, s.122-123.
Bohn, E.: Nørrejyllands Jernbanepostkontor 1863-1913, Å.f.da.P. 1914, s.240-262.
Bohn, E.: Krigen og posttrafikken, Å.f.da.P. 1915, s.261-283, 1916, s.283-324, 1917, s.327-349, 1918, s.379-391, 1919, s.423-437.
Bohn, E.: Postvæsenet under krigene, i Bergsøe: 1624-1924 s.223-278.
Borberg, Poul: Kjøbenhavns Telefon 1881-1931, 1931.
Borberg, Poul: Kjøbenhavns Telefon. Tilblivelse og udvikling i store træk, i Th. Gelardi (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 3, 1940, s.35-58.
Bornholms Telefon (A/S), i Th. Gelardi (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 3, 1940, s.94-103.
Bornholms Telefonselskab 1889-1914, 1914.
Bowers, Brian: Sir Charles Wheatstone 1802-1875, London 1975,
Br.: Før Kjøbenhavns Centralpostbygning tages i brug, Da.P. 1911, s.391-394.
Bramslev, Gunnar: Radiotelegrafi og radiofoni, i Bogen om post og tele s.355-375.
Bramslev, Gunnar: Radioens udvikling 1898-1933, 1982.
Bransmark, G.V. og S.E. Hansen: Postgården på Kjøbmagergade 200 år, 1980.
Breidahl, Axel: Kammerherre Lerche, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 1, 1940, s.56-64.
Breyen, Fr.: Radio og Luftfart, Da.T. 31. årg., 1929, s.6-9, 39-42.
Brevsamlingsstederne og de mindre postekspeditioner, T.f.P., bd. 1, 1876, s.7-17.
Brinck, Anker: Det var Garde, der begyndte-!, i C. Gerald og A. Hønholt (eds.): Dansk Radiofoni gennem 25 aar. Jubilæumsskrift. Almindelig dansk lytterforening 1922-1947, 1947, s.11-24.
Broge: Centralpostbygningen, Da.P. 1912, s.283-289, 319-324, 379.
Brun-Pedersen, M.: Københavns bypost, i H.E. Jessen (ed.): Hafnia 1967, 1967, s.3.

Buch, Martin og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, bd. 1, 1933.
Bugge, F.: Den norske statstelegrafs grundlæggelse og vækst, Kristiania 1890.
Bøgh, O: Danske poststempler i det 19. og 20. århundrede, i Bergsøe: 1624-1924 s.443-454.
Bøgh, Olaf: Julemærkets forløbere og efterfølgere, Å.f.da. P.o.T. 1942, s.238-245.
Bøthner, K. Danneſeldt: Lyd fra fortid til nutid. Eventyret om lyd gennem 100 år og om radioens og båndoptagerens danske opfinder Valdemar Poulsen, 1977.
C.: Giro og Postsparekasse, Da.P. 1925, s.43-44.
Calberg, Ernst: Bidrag til kännedom om teleſonväsenet i Sverige och utlandet, Stockholm 1886.
Carstensen, J.: Post- og passagerbefordring m.m. i krigsårene 1848-50 med dampskibet »Maagen«, Å.f.da. P.o.T. 1956, s.275-283, 1957, s.241-248.
Carstensen, J.: Spredte træk fra Assens-Aarøsund overfarten indtil færgeprivilegiets ophævelse i 1885, Å.f.da. P.o.T. 1959, s.235-239.
Carstensen, Svend: Ved Lyngby radios udvidelse, Radio Maaneds Magasinet, 1. årg., nr. 4, 1924, s.26-28.
Carstensen, Svend: Radioſoniens første femaar, 1928.
Castberg: Nogle bemærkninger i anledning af overpostmester Petersens artikel: Om kvinders benyttelse i postfaget, T.f.P., bd. 1, 1876, s.121-129.
Castberg: Svar paa overpostmester Petersens artikel i tidsskriftets nr. 9, T.f.P., bd. 1, 1876, s.153-156.
Christensen, C.M.: Jernbanepostforeningen 1900-1925, Å.f.da.P. 1925, s.286-288.
Christensen, C.M.: Jernbanepostforeningen, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.432-438.
Christensen, C.M.: Filantropiske organisationer indenfor postbudeklassen, i Hjorth-Nielsen: D.d.a.P.o.T. bd. 1, 1932, s.473-503.
Christensen, C.M. (ed.): Landpostbudenes Centralforening 1902-1952, 1952.
Christensen, C.M., J. Høgh og P. Jensen: Vor stands historie. Dansk Postforbund 1908 – 16. august – 1933, 1933.
Christensen, Jens C.: Kjøbenhavns Telefon Aktieselskabs kapitalforhold gennem 60 aar, 1943.
Christensen, P.: Landpostordningen i Danmark, Nordisk Posttidsskrift (Stockholm) 1922, s.80-85, 113-117, 151-164.
Christensen, P.A. Jerichau: Postvæsenets økonomiske resultater, 1896.
Christensen, P.A. Jerichau: Postvæsenets organisation i København og forskellige fremmede byer, 1898.
Christensen, P.A. Jerichau: Generaldirektør Svendsen, Da.P. 1904, s.267-270.
Christensen, P.V.: Telefonen i Danmark gennem 25 aar, Elektroteknikeren, 1928, s.484-489.
Christensen, Sten og Sigurd Ringström: The private local posts of Denmark. Their postal history and philately, Trelleborg 1974.
Christiansen, Hans C.: Grønland og dets postvæsen gennem 25 år, Å.f.da.P.o.T. 1964, s.285-290.
Christiansen, Kay: Kalundborg radio, Elektroteknikeren, 1927, s.497-504.
Christoffersen, A.C.: Da den elektriske telegraf kom til Danmark, i I.C. Smidstrup, C.V. Struve og L. Falck Tjellesen (ed.): Telegrafen 100 år, 1954, s.8-17.
Christoffersen, C.V.: Louis Pio og postbrevkasserne, Post- og Telegraftidende nov. 1940.
Christoffersen, C.V.: Fra den optiske telegrafs barndom, Å.f.da.P.o.T. 1941, s.375-381.
Christoffersen, C.V.: Postbefordringen til Bornholm i forrige aarhundrede, Bornholmske Samlinger, bd. 29, 1943, s.39-63.
Christoffersen, C.V.: Mathilde Fibiger, Å.f.da.P.o.T. 1947, s.255-261.
Christoffersen, C.V.: De første brevsamlingssteder i Danmark 1852-1952, Å.f.da.P.o.T. 1952, s.249-257.
Christoffersen, C.V.: Peter Faber som digter og menneske, Å.f.da.P.o.T. 1955, s.237-244.
Christoffersen, C.V.: Personbefordring, i Bogen om post og tele s.64-84.
Consession for direktør i Privatbanken i Kjøbenhavn C.F. Tietgen, Formand i bestyrelsen for det Dansk-Norsk-Engelske Telegraphselskab og kjøbmand i Newcastle H.G. Erichsen, medlem af nysnævnte bestyrelse til at anlægge og benytte en undersøisk telegraphforbindelse mellem Danmark og Rusland, 1868.
Consession for James Wyld, David Ward Chapman, Lewis Borrit West, F.F. Jeynes og James John Cooper Wyld til at anlægge og benytte en undersøisk telegraphforbindelse mellem Danmark og Norge samt en telegraphlinie mellem Storbritannien eller Irland og Nordamerica over Færøerne, Island og Grønland, 1865.
Dahl, Svend og P. Engelstoft: Dansk Biografisk Haandleksikon, bd. 1-3, 1920-26.
Danmarks lyttepost. Et besøg paa modtagestationen i Glostrup, Radio Posten, 1.årg., nr. 14. December 1927.
Danielsen, C.S.J.H.: Thorshavn postkontor, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 4, 1933, s.509-512.
Dansk Luftpost, Å.f.da.P.o.T. 1921, s.409-411.
Dansk Post- og Telegrafforening 1899-1974, Å.f.da.P.o.T. 1974, s.4-6.
Dansk Postforbund 1908-1958, 1958.
Dansk Postgiro i 60 år, Å.f.da.P.o.T. 1980, s.35-49.
Dansk Telegraftidende og Telegrafteknikerne, Telegrafunktionæren, 1926, s.150-151, 165-166.
Dansk Vestindien, Å.f.da.P. 1918, s.331-333.
Danske Statsbaner: Fortegnelse over De Jydsk-Fynske Statsbaners Vogne 1. april 1887.
De danske Statsbaner: Fortegnelse over driftsmateriellet

april 1918, 1918.
De danske Statsbaner: Fortegnelse over driftsmateriellet april 1928, 1928.
De kvindelige telegrafister, Da.T. 1903, s.106-107.
De privat ansatte postfunktionærer i Danmark, Da.P. 1900, nr. 7B, s.1-6.
De sjællandske Jernbaners Driftsmateriel den 1ste Januar 1871, 1871.
De sønderjyske landsdele. Før, under og efter overtagelsen, Å.f.da.P. 1921, s.345-371.
Decker, Johannes: Das Kabel Westerhever – Helgoland – Weybourne (England), Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1955, s.13-14, 27-28.
Den civile centraladministrations embedsetat 1660-1848, 1889.
Den nye Blaavand Radio, Radio Magasinet, 1929, s.88-89.
Den nye hovedtelegrafstations indvielse, Da.T. 1923, s.123-128.
Den nye sparekommission, Da.P. 1921, s.59.
Den nye statstelefonstation i København, Da.T. 1922, s.181-186.
Den nye telegrafstation, Da.T. 1907, s.2-6, 15-16, 45-50, 54-56, 59-61, 121, 135-136, 1908, s.2-23.
Den nye telegrafstation i København, Da.T. 1906, s.73-74, 80-81.
Den sidste nye kommission, Da.T. 1921, s.46-48.
Den tekniske ledelse, Da.T. 1926, s.155-157.
Den økonomiske situation, Da.P. 1920, s.17-18.
Der Übergang des Postwesens auf Preussen und der Bau des Postgebäude in Kiel (1867/68), Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1955, s.2-10.
Det historiske øjeblik, Da.P. 1919, s.221.
Det danske Post- og telegrafvæsen. Beretning om virksomheden 1928-1929, 1929.
Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1894. Beretning om selskabets tilblivelse og de første 25 aar af dets virksomhed, 1894.
Det Store Nordiske Telegrafselskab. Hovedtræk af selskabets historie 1869-1969, 1969.
Det Store Nordiske Telegrafselskab 1869-1969, Å.f.da. P.o.T. 1969, s.47-52.
Die Jahre von 1864 bis 1866 und die Einrichtung der OPD Kiel zum 1. Januar 1867, Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1957, s.1-6.
Doerth, Eric.: Die postalischen beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark in den jahren 1650-1868, Lübeck 1928.
Dolbear, A.E.: The telephone, sec. ed., London 1878.
Dreyer, H.: Centralpostgaard og centralisering, Da.P. 1906, s.333-338, 347.
Duvantier, A.M.: Organisationernes historie, i Personalhistorisk pragtværk, 1904, s.133-173.
Duvantier, A.M.: Prospektkort m.m., Da.P. 1904, s.295-298, 308-310.
Dyhrberg, M.: De første forsøg med kortbølgetelegrafi på Vestfronten Radiostation, Dansk Post- og Telegraftidende, 23. årg., 12.12.1951, s.261-263.
E.P.: Morse kontra wheatstone, Da.T. 1921, s.207-208.
Eichner-Larsen, Ib: Da posten fik vinger, P-h.T. 1978/4, s.3-6.
Eigaard, A.F.: Postmesterforeningen, Da.P. 1909, s.181-183.
Eis, Henrik: Ribe postkontor under krigen 1864, P-h.T. 1978/2 s.9-20.
Eis, Henrik: Ribe Postkontor under krigen 1864, Å.f.da. P.o.T. 1970, s.317-331.
Eis, Henrik, Henning Kaaber og Hans Ehlern Jessen: Stempling, i Bogen om post og tele s.122-131.
Ekko: Under nye forhold, Da.T. 1914, s.10-12.
Elberling, Victor: Rigsdagens medlemmer gennem 100 aar, bd. 1-3, 1949-50.
Elementær lærebog i telegraf-teknik. Til undervisning ved Det store Nordiske Telegraf-selskabs skole i Kjøbenhavn, 1910.
En lille smule historie (Dansk post- og Telegrafforening 1899-1974), Å.f.da.P.o.T. 1974, s.19-25.
En ny telegrafbygning i København, Da.T. 1902, s.102-103.
En Programtale, Da.P. 1905, s.203-206.
En regelmæssig flyveposttrafik, Da.P. 1920, s.259-260.
Eriksen, P.F.: Telegrafvæsenet 1800-1920, i Bogen om post og tele s.267-275.
Eriksen, P.F.: Det internationale telesamarbejde, i Bogen om post og tele s.401-404.
Ernst, J.M.F. et al.: Ingeniørkorpsets Virksomhed ved Kjøbenhavns Søbefæstning samt på Sømine, Vei- og Jernbanevæsenets Omraader, 1884.
Et alvorligt færgeuheld i Fredericia, Da.P. 1914, s.347-348.
Et besøg paa Sorø Radio, Sorø Amtstidende, 26.2.1926.
Etlar, Carit: Christian Jagd og hans gule kanariefugle, i Carit Etlar: Minder. Fortalt af ham selv, Folkeudg., 1907, s.221-230.
F.: Momenter til bedømmelse af, hvem der har fortrinsvis adgang til postembeder, T.f.P., bd. 3, 1878, s.37-48.
F.S.: Den nye telegrafstation i Ålborg, Da.T. 1910, s.67-71.
F-d. et al.: Den danske radiotelegraftjeneste, Da.T. 1914, s.38-39, 58-60, 88-91, 103-104.
Fabricius, A.: Toakslede vogne, Da.P. 1913, s.225-229.
Festskrift i anledning af foreningens 25 aars jubilæum (Telegrafbudenes forening af 1896), 1922.
Fixen, R.B.: Luftpost, i Bogen om post og tele, s.218-231.
For to år siden, Da.P. 1924, s.253-254.
Foreløbige regler for Landpostbude, 1876.

Foreningen af 1872, Å.f.da.P. 1922, s.351-355, Samme 1972, s.135-138.
Foreningen for Post- & telegrafvæsenets Embeds- og Bestillingsmænd af 22de februar 1872, T.f.P., bd. 2, 1877, s.81-83, bd. 3, 1878, s.81-82, bd. 4, 1879, s.63-65.
Foreningen for Post- & telegrafvæsenets Embeds- og Bestillingsmænd af 22de februar 1872, Da.P. 1922, s.37-42.
Forenklingskommissionens Betænkning, Da.P. 1924, s.414-427.
Forenklingskommissionens 2' Betænkning, Da.P. 1924, s.492-503.
Forenklingskommissionens forslag, Da.T. 1924, s.229-237.
Forhandlingerne hos statsministeren om sparekommissionsbetænkningen, Da.T. 1921, s.155-164.
Forhandlingerne mellem regeringen og tjenestemændene, Da.P. 1923, s.51-52.
Forhandlingerne om Sparekommissionens betænkning, Da.P. 1921, s.287-288.
Forliget mellem Regeringen og tjenestemændene om Sparekommissionens betænkning, Da.P. 1921, s.337-340.
Forslag om anlæg af en elektromagnetisk telegraphlinie fra Helsingør over København, Korsør, Nyborg, Fredericia og Flensborg til Rendsborg, RT 1851 (=3. session), Tillæg sp.1215-1248.
Forslag til lov om postvæsenets styrelse, Da.P. 1916, s.200.
Forssell, Nils: Svenska postverkets historia, bd. 1-2, Stockholm 1936.
Fra St. Thomas, Da.P. 1906, s.153-154.
Fremstilling af Statstelegrafens udvidelse fra dens oprettelse 1.2.1854, 1866.
Freund, Berthold: Telegrafering af levende billeder, Da.T. 1926, s.30-32.
Frimund, J.: Kvinders anvendelse i postvæsenet, Da.P. 1915 s.244-245, 259-261, 284-286.
Friis: Den 27de april 1856 (Korsørbanen), Da.P. 1906, s.117-119.
Friis, Charles: Om Postvæsenets forhold til pakkepostbefordringen, Å.f.da.P. 1900, s.118-125.
Friis, Charles: Erindringer fra det 2det postsekretariat for 50 aar siden, Å.f.da.P. 1901, s.160-172.
Friis, Charles: Generalpostdirektør C. Svendsen, Å.f.da.P. bd. 14, 1905, s.141-145.
Friis-Skotte: Fra privatkapitalisme til statsdrift, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 2, 1940, s.246-247.
Fryd, Chr.: Det første telefonanlæg i Norden, Da.T. bd. 25, 1923, s.135-136.
Frøbert, A.P.: Postgiro, Da.P. 1923, s.271-272.
Fuglsang, J.: Landpostvæsen, i Bogen om post og tele s.192-207.
Fyns Kommunale Telefonselskab gennem 50 aar 1900-1950, 1950.
Fyns kommunale Telefonselskab, i Th. Gelardi (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 3, 1940, s.72-86.
Fyns Telefonvæsen gennem 25 aar, Odense 1910.
G.: Fire formænd i Postvæsenets overklassers faglige organisationer, Å.f.da.P. 1912, s.3-16.
Galster, Julius: Militærets nye station i Ryvangen, Den trådløse, 1. årg., 1923, nr. 19.
Galster, Julius: Grønlands radiofoni, i C. Gerald og A. Hønholt (eds.): Dansk radiofoni gennem 25 aar. Jubilæumsskrift. Almindelig dansk lytterforening 1922-1947, 1947, s.113-118.
Garde, Hans, Foredrag af, i C. Gerald og A. Hønholt (eds.): Dansk Radiofoni gennem 25 aar. Jubilæumsskrift. Almindelig dansk lytterforening 1922-1947, 1947, s.25-31.
Garmer, K.: Færgerier, i Bogen om post og tele s.44-63.
Garnham, S.A. and Robert L. Hadfield: The Submarine Cable, London 1934.
Garratt, G.R.M.: One hundred years of submarine cables, London 1950.
Garvold, J.L.: I og udenfor postvognen, Å.f.da.P.o.T. 1935, s.451-464.
Generaldirektoratet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.523-531.
Generaldirektør V.O. Kiørboe, Da.P. 1904, s.283-284.
Generaldirektør Kiørboe, Å.f.da.P. 1922, s.261-267.
Generaldirektør Mondrup, Å.f.da.P. 1923, s.257-260.
Generalpostdirektionens/Generalpostdirektørens cirkulærer 1845-1868, Eksemplar i Generalpostdirektionens arkiv til 1848 i Rigsarkivet.
Generalstaben (ed.): Den dansk-tydske krig 1864, 1-3, 1890-1892.
Gerald, C.: Radiofoniens grotid. Fra privat initiativ til statsdrift, 1926.
Gerald, C.: Den første epoke, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 2, 1940, s.5-24.
Gerald, C.: Skibsradioens historie i Danmark, 1963.
Gerle, Thorsten: Luftpostbefordran, i P.G. Heurgren (ed): Posten i forntid och nutid, Stockholm 1924, s.155-164.
Geschäfts-Bericht der Direction der Altonaer-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft 1844-65 (første år med titlen: Geschäfts-Berichte über bau und betrieb von König Christian VIII Ostseebahn 1844), Altona 1845-65.
Geschäfts-Bericht der Direction der Rendsburg-Neumünster Eisenbahngesellschaft 1853-1854, Neumünster 1854-1855.
Giro-Postkontoret, Å.f.da.P. 1920, s.259-268.
Gottlieb, A.C.: De senere aars tekniske udvikling af telegraf og telefon, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.201-225.
Gottlieb, A.C.: 100 års telegraf- og telefonteknik, i I.C. Smidstrup, C.V. Struve og L. Falck Tjellesen (ed.): Te-

legrafen 100 år, 1954, s.18-27.
Grawinkel, C.: Lehrbuch der telephoni und mikrophoni, Berlin 1884.
Gredsted, M.: Hovedtrækkene af telegrafvæsenets organisation, 1906, , 2. udg., 1914, 4. udg., 1922.
Gredsted, M.: Telegrafvæsenets forhold til udlandet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.183-200.
Gredsted, M.J.C.: Statstelegrafen 1854-1904. Dens tilblivelse og vækst. Et festskrift udgivet af Telegrafdirektoratet, 1904.
Gredsted, M.J.C.: De private telefonselskaber i Danmark, Nationaløkonomisk Tidsskrift 3. rk., bd. 19, 1911, s.305-315.
Gredsted, M.J.C: Postvæsenets og Telegrafvæsenets styrelse indtil juni 1927, Å.f.da.P. bd. 37, 1928, s.439-444.
Grønlands Postvæsen, 1945, (Særtryk af Beretninger vedrørende Grønlands styrelse, nr. 1, 1945).
H.: Fodpostindretningen i Kjøbenhavn, T.f.P., bd. 3, 1878, s.208-213.
Hahn, Wilhelm: Das Postwesen und die Postmeister in Husum bis zum Jahre 1867, Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der »Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte« 1958, s.17-20, 33-35, 50-52, 1959, s.11-14, 21-23, 38-40, 57-59.
Haigh, K.R.: Cableships and submarine cables, London, 1968.
Hammerby, Gert: Postgiro i 50 år, 1970.
Hammerby, Gert: Postgiro, i Bogen om post og tele s.208-217.
Hammerich, E.: Dansk Lovleksikon, bd. 1-6 og tillægsbind I-IV, 1900-1929.
Hansen, C.F.: 2det ekspeditionskontor, Å.f.da.P. 1924, s.257-265.
Hansen, Chr.: Foreningen for Post- og Telegrafvæsenets embeds- og bestillingsmænd af 22de februar 1872, A.f.d.P, bd. 2, 1893, s.114-118.
Hansen, Daniel: Joseph Michaelsen, Da.P. 1910, s.199-201.
Hansen, E.A.: Korsør telegrafstation – Fredericia telegrafstation, i I.C. Smidstrup, C.V. Struve og L. Falck Tjellesen (ed.): Telegrafen 100 år, 1954, s.58-61.
Hansen, Kay A.: Brødkortombytningen, Da.P. 1917, s.157-159, 187, 311-312.
Hansen, L.D.: Postvæsenet på Færøerne gennem 30 år, Å.f.da.P.o.T. 1949, s.259-263.
Hansen, L.P.: Købmagergades Postkontor, Å.f.da.P.o.T. 1928, s.401-415.
Hansen, O. Wolffbrandt: Telegrafunktionærernes faglige organisationsbevægelse og virke, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.439-457.
Hansen, Peter Kragh: Odense Telegrafkontors historie 1852-1927, upubliceret, u.år., eksemplar på Lokalhistorisk afdeling, Odense Centralbibliotek.
Hansen, Poul: Det københavnske postvæsen, i Bogen om post og tele s.179-191.
Hansen, Poul Kjær: Frigørelsesmidler, i Bogen om post og tele s.132-154.
Hansen, Skotte: Dansk Postforening 1899-1929. Et historisk tilbageblik, i L. Falck Tjellesen (ed.): Dansk Post og telegrafforening 50 år, 1898-1949, 1899-1949, 1949, s.43-75.
Hansen, Skotte: Postgiro, Da.P. 1919, s.227-229.
Hansen, Skotte et al.: Dansk Postforening gennem 25 aar, Da.P. 1924, s.9-71.
Harding, M.C.: Correspondance de H.C.Örsted avec divers savants, bd.1-2, 1920.
Hasting: 3' Ekspeditionskontor, Å.f.da.P. 1925, s.345-350.
Heegaard, F.D.: Udsendelsernes teknik, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 2, 1940, s.134-145.
Heegaard, Fr.: Lyngby radio, Radio Magasinet, 1. årg., nr. 1, 1927.
Heegaard, Fr: Den tekniske indretning af Statsradiofoniens nye lokaler i Axelborg, Populær Radio, 1. årg., juli, 1928, s.133-136, 158.
Heimann, Torben: Greenland postal history, vol.5, 1985.
Heimbürger, Hans: Det statslige telefonväsendet 1881-1902, Göteborg 1931.
Heimbürger, Hans: Det elektriska telegrafväsendet 1853-1902, Göteborg 1938.
Hein, Hj.: Hr. Heins ejendom, Da.T. 1907, s.67-68.
Helgesen, E.K.: Linjebyggning, Tekniske Meddelelser fra Telegrafstyret 1955 s.3-14, Oslo 1956.
Hendil, V.: Malmslätt-ulykken og bureauerne, Da.P. 1912, s.255-257, 282.
Hendil, V.: Jernbaneulykken ved Sneum, Da.P. 1913, s.214-215.
Hendil, V.: Brevposten til udlandet under verdenskrigen, Da.P. 1915, s.30-32, 41-43, 61-63.
Hendil, V.: Flyvemaskinen som diligence, Da.P. 1917, s.309-310.
Hendil, V.: Luftpost og luftrejser, Da.P. 1927, s. 301-305.
Hendil, V.: Ni aar paa to af vore hovedruter 1909-1918, Å.f.da.P.o.T 1940, s.453-460.
Henrichsen, O.: Statstelefonvæsenet i Danmark, Teknisk Forenings Tidsskrift, bd. 20, 1896-97, s.40-44.
Henrichsen, O.H.: Telefonen. Til vejledning for telegrafpersonalet, 1896.
Herold, A.C.: Fanø-Esbjerg færgeri, Å.f.da.P.o.T. 1965, s.301-303.
Hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenburgs posthistorie 1624-1864, Å.f.da.P. 1920, s.271-295.
Highton, Edward: The electric telegraph: Its history and progress, London 1852.
Historisk oversigt over Postvæsenets bestyrelsesforhold fra 1711 til nutiden, 1915.

Hjorth, H.: Bornholms Telefonselskab gennem 50 aar 1889-1939, 1938.
Hjorth-Nielsen, H.: Hvorfor Meir Goldschmidt mente, at postvæsenets brevkasser var røde, Å.f.da.P.o.T. 1929, s.347-352.
Hjorth-Nielsen, H.: Af det danske Postvæsens Historie, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.7-111.
Hjorth-Nielsen, H.: Generaldirektør C. Svendsen og afskaffelsen af den direkte kartering, Å.f.da.P.o.T. 1946, s.253.
Holmblad, E.V.: De danske postfrimærker, i Bergsøe: 1624-1924, s.455-474.
Holmblad, E.V.: Kronologisk oversigt over de danske postfrimærker m.v. 1851-1940, Å.f.da.P.o.T. 1941, s.241-257.
Holmblad, E.V.: Postforholdet til udlandet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.166-182.
Holmblad, N.E.: Lærebog i telegraf- og telefonteknik, Afsnit D. Telefoni, Udgivet af Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, 1937.
Holmblad, N.E.: Teleteknikkens udvikling, i Carl E.H. Dahl og V. Faaborg-Andersen: Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 1, 1940, s.62-110.
Holmblad, N.E.: Telegraf, telefoni og radio i vor etat gennem de sidste 50 aar, Å.f.da.P.o.T. 1941, s.291-313.
Holmblad, N.E.: Statsradiofoniens teknik, i Ernst Christiansen, Knud Rée og J. Rosenkjær (ed.): Statsradiofonien 1925-1950, 1950, s.329-393.
Holmblad, N.E.: Den tekniske udvikling af telegraf og rigstelefon i de sidste 50 år, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.9-56.
Hollnagel-Jensen, Oluf: Krigens indflydelse paa postforbindelsen til udlandet, Da.P. 1915, s.49-56.
Hollnagel-Jensen, Oluf: Om Verdenspostforeningens tilblivelse, 1934.
Hoppe, Walther: Die Entwicklung der telegraphie in unseren Herzogtümern, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 148, 1975, p.VIII-XXIII.
Hoppe, Walther: Briefsammlungsstelle Bordesholm, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 162, 1978, p.III-XXX.
Hoppe, Walther: Oldesloe seine Postgeschichte bis zum Jahre 1867, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 168, 1979, p.3-40.
Hoskiær, V.: Beskrivelse af fabrikation af Det Store Nordiske Telegrafselskabs kabler, ca. 1870.
Housted, Erik: Sorte tavler og stum tale – et blad af den optiske telegrafs historie i Danmark, Maritim Kontakt, nr. 12, 1988, s.116-142.
Hovedstationen, Da.T. 1906, s.51.
Hubbard, Geoffrey: Cooke and Wheatstone and the invention of the electric telegraph, London 1965.
Hønholt, A.: Lytterforeningerne, i C. Gerald og A. Hønholt (eds.): Dansk Radiofoni gennem 25 aar. Jubilæumsskrift. Almindelig dansk lytterforening 1922-1947, 1947, s.33-65.
Höpfner, Herbert: Die Post in Lauenburg, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 167, 1979, s.3-30.
Höpfner, Herbert: Das Lübecker Stadtpostamt, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 175, 1982, s.31-40, 176, 1982, s.23-38.
I trafikkens tegn, Da.P. 1916, s.263-264.
Ib(sen, P.Starpf): Fra »Den gamle Postrevision«, Å.f.da. P.o.T. 1931, s.479-491.
Ib(sen, P.Stapf): 3. postrevisionskontors historie, Å.f.da. P.o.T. 1933, s.457-484).
Ibsen, P.Stapf: Erindringer fra Faaborg Postkontor, Å.f. da.P.o.T. 1934, s.401-421.
Ilslev, Ad.: Den tekniske afdeling gennem tiderne, Å.f.da. P.o.T. 1931, s.375-395.
Indførelse af postchecksystemet i Danmark, Da.P. 1918, s.57-58.
Indførelse af postkørsel med elektriske biler i København, Da.P. 1911, s.85-88.
Ingeholm, J.K.: Dansk Telegrafforening 1898-1929, i L. Falck Tjellesen (ed.): Dansk Post- og telegrafforening 50 år, 1898-1948, 1899-1949, 1949, s.11-42.
Ingeniørdistrikterne, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 2, 1933, s.416-417.
Jalmer, C.E.: Samarbejdet mellem Statstelegrafen og KTAS i den første tid, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.109-120.
Jansen, J.P.: Af Telegrafvæsenets historie, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T bd. 1, 1932, s.112-165.
Jarløv, Vagn (ed).: Københavns Telefon i 75 år, 1881-1956, 1956.
Jensen, C.M.: Minder fra de militære postmestres tid, i Bergsøe: 1624-1924 s.349-364.
Jensen, J.: Indførelse af det amerikanske brevkasse-system ved det danske postkontor paa St. Thomas, T.f.P., bd. 4, 1879, s.134-136.
Jensen, L.P.: Filantropiske organisationer indenfor embedsklasserne, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.458-472.
Jensen, L.P.: Hovedtelegrafstationen, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 2, 1933, s.307-310.
Jensen, P.: Postbudet i Postvæsenet, i Bergsøe: 1624-1924 s.373-400.
Jensen, P.: Den faglige bevægelse indenfor postbudestanden, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.371-390.
Jensen, P.E.: Thorshavns postkontor 50 år, Å.f.da.P.o.T. 1958, s.277-283.
Jensen, Peter L.: En verdenskendt dansker, Jensen, Højtalerens opfinder, en selvbiografi, 1948.

Jensen-Sønderup: Postvæsenet på landet, Da.P. 1925, s.8-10.
Jernbanepostforeningen. Stiftet den 4. marts 1900, 1925.
Jernbanepostforeningen 1900-1975, 1975.
Jernbanepostkontorerne, i Hjorth-Nielsen : D.da.P.o.T. bd. 2, 1933, s.356-359.
Jespersen, Erik: Grønland. Postforbindelsen med vort nordligste biland, Å.f.da.P. 1917, s.269-276.
Jespersen, H.: Hovedtelegrafstationen i København, Å.f. da.P.o.T. 1929, s.385-407.
Jespersen, Hannibal: Telegrafering uden trådforbindelse, Tidsskrift for Søvæsen, bd. 34, 1899, s.194-257.
Jespersen, Hannibal: Traadløs telegrafering. De af den danske marine anstillede forsøg, Elektroteknikeren, 1. årg. 10/10 1904, s.5-16.
Jespersen, R.: Biografiske oplysninger angaaende Den polytekniske Læreanstalts kandidater 1829-1929, 3. udg, 1930.
Jessen, G.J.: Om landpostforholdene, 1866.
Jessen, G.J.: Appel til publikum! Statspostvæsen contra landpostordningen i Frederiksborg og Holbæk amter, 1870.
Jessen, Hans Ehlern: Postforhold i forbindelse med krigen 1864, P-h.T. 1981/2 s.2-9, 1981/3 s.3-13, 1981/4 s.3-9, 1982/1 s.3-11, 1982/2 s.2-13, 1982/3 s.10-18, 1982/4 s.1-13, 1983/1 s.26-30, 1983/2 s.16-25, 1983/3 s.25-31, 1984/1 s.26-33, 1984/2 s.19-23, 1984/3 s.1-10, 1984/4 s.35-36.
»Johan P. Sørensen«. Danmarks første pioner for traadløs telegrafi og telefoni, i Th. gelardi (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 3, 1940, s.509-522.
Johannsen, Fritz: Kjøbenhavns telefonvæsen 1881-1906, Det ny Aarhundrede, bd. 3, 1, 1905-06, s.364-395.
Johannsen, Fritz: Kjøbenhavns telefon 1912. Billeder og tekst, 1912.
Johansen, H.Chr.: Dansk økonomisk statistik 1814-1980, 1985.
Johansen, T.V.: Postgaarden i København, Da.P. 1925, s.504-508.
Johnsen: Et jubilæum 1856-1906 (Sjællandske Jernbanes Speditionsbureau), Da.P. 1906, s.119-122.
»Joseph Michaelsen«, Da.P. 1905, s.223-224.
»Joseph Michaelsen«, Da.P. 1906, s.135, 217-219.
»Joseph Michaelsen«, Da.P. 1908, s.112-113, 125-126.
»Joseph Michaelsen medaljen«, Da.P. 1907, s.68-69.
»Joseph Michaelsens begravelse«, Da.P. 1908, s.125-126.
Jydsk Telefon-Aktieselskab 1895-1945, 1945.
Jydsk Telefon-Aktieselskab, i Th. Gelardi. (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 3, 1940, s.59-71.
Jäger, Peter: Postgeschichte Sleswig-Holsteins, Kiel 1970.
Jørgensen, C.T. og H.O. Glahn: Feltingeniørvirksomheden i Aarene 1848-1864, 1884.
Jørgensen, H.C.: Hvordan begyndte de første Radioudsendelser, Teleteknik, 27. årg., 1976, s.37-44.
Jørgensen, Harald: Den civile centraladministration 1914-35, 1936.
Jørgensen, Harald: Statsrådets Forhandlinger 1848-1863, bd. 2-9, 1956-1970.
Jørgensen, J.M. et al.: Kvinderne i Postvæsenet, Da.P. 1911, s.106-107.
Jørgensen, R.L.: Fra genforeningstiden, Å.f.da.P.o.T. 1970, s.333-347.
Jørgensen, W.: Departementschef P.A. Jerichow, Å.f.da.P. 1917, s.229-233.
Jørstad, Kim: Landposten, Skalk, 1983, 6, s.26-29.
Jørstad, Kim: Postvæsenet i Odense 1624-1983, 1983.
Jørstad, Kim: Telefonen – 100 år på Fyn, 1984.
K.: Det nye Søndervigkabel, Da.T. 1913, s.204-207.
K.: Traadløs telegrafering, Da.T. 1906, s.89-91.
Kannik, E.P.: Suum cuique. Strejflys over Verdenspostforeningens forhistorie, Roskilde 1907.
Karungi, Da.P. 1915, s.26-27, 122-124, 155-156, 1917, s.83.
Kaspersen, G.: Grønlands postvæsen, i Bogen om post og tele s.234-241.
Katalog over Post- og Telegrafbiblioteket, 1931.
Katzsche, Erich: Die neue Diligence zwischen Lübeck und Hamburg, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 170, 1980, p.49-54.
Kieve, Jeffrey: The electric telegraph. A social and economic history, London 1973.
King, W. James: The Development of Electrical Technology in the 19th Century: 2 The Telegraph and The Telephone, Contributions from The Museum of History and Technology, paper 29, Bulletin 228, Washington 1962, s.274-332.
Kjøbenhavns Postgaards hundredeaarsfest, T.f.P., bd. 5, 1880, s.57-71.
Klee, Frederik: Motiveret forslag til et nyt post og communikationssystem med ind- og udlandet, 1849.
Klee, Frederik og C.M. Poulsen: Forslag til en successiv fuldførelse af et jernbane-, dampskibs- og telegraphsystem for Danmark og Slesvig, 1850.
Klein, Eckhard: Die Eisenbahnen in Schleswig. Von der englischen Eisenbahngesellschaft mit dänischer Konzession zur deutschen Staatsbahn, i 100 Jahre Eisenbahn Direktion Hamburg 1884-1984, Hamburg 1984, s. 79-81.
Klugmann, J.: Telefonanlæg, 1899.
Knutzen, P.: Postvæsenets personelforhold samt forholdet til personalets organisationer, i Bergsøe: 1624-1924 s.71-100.
Knutzen, P.: Central-, Distrikts- og Lokalforvaltning før og nu, Da.P. 1925, s.468-481.

Knutzen, P.: Postvæsenets organisationsforhold i den nyeste tid, 1926.
Knutzen, P.: Post- og telegrafvæsen i ældre og nyere tid, 1928.
Knutzen, P.: Minder fra tjenesten i Post- og Telegrafvæsenet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.311-315.
Koch, Christian Dahlerup: »Kronerne og Korsene«. Dansk Frimærkehistorie 1842-1932, Silkeborg 1986.
Koch-Olsen, Ib: Tidens bud, i J. Holmsgaard, Palle Juliussen og Arne Sørensen (ed.): Vi er samfundets bindeled. Dansk postforbund 1908-1983, 1983, s.58-83.
Koefoed, O.: Danske postfrimærker 1851-1901, 1901.
Kofoed, C.: Kabeludlægningen til Færøerne og Island, Da.T. 1906, s.81-83.
Kommissionen angaaende forening af Post- Jernbane og Telegraftjeneste, Da.P. 1921, s.117-118.
Konjunkturtillægget, Da.T. 1922, s.75-78.
Konjunkturtillægget, Da.P. 1922, s.89-91.
Kornerup, Th.: Postvæsenets centralbestyrelse siden 1848, Å.f.da.P. 1897, s.162-169.
Kornerup, Th.: Postdistribution i Danmark siden 1850, Nationaløkonomisk Tidsskrift, 3.rk., bd. 5, 1897, s.492-506.
Kornerup, Th.: Postvirksomheden i de danske bilande, Å.f.da.P. 1899, s.113-125.
Kornerup, Th.: Landpostruternes opmåling ved skridtmaaler, Da.P. 1905, s.359-369.
Kornerup, Th.: Gaaende landpostbudes udgangstid, Da.P. 1907, s.17-18.
Kornerup, Th.: Post- og Telegrafvirksomheden på de danske atlanterhavsøer, Da.P. 1910, s.162-163.
Kornerup, Th.: Postmesterforeningen 1901-10, Å.f.da.P., bd. 36, 1927, s.315-317.
Krarup, C.E.: Rapport over statstelegrafens forsøg med gnisttelegrafi, 1899. (håndskrevet, Telebiblioteket).
Krarup, C.E.: Rapport om tjenesterejse til Lofoten angaaende traadløs telegrafering, 1903. (håndskrevet, Telebiblioteket).
Kreditmarkedsstatistik, Statistiske Undersøgelser, nr. 24, 1969.
Krigsfangepost, Da.P. 1915, s.98-99.
Kringelbach, G.N.: Den civile Centraladministration 1849-93, 1894.
Kringelbach, G.N.: Civile direktioner og kommissioner samt andre overordnede myndigheder under enevælden, 1899.
Kromann, Axel: Revisionskontoret, Å.f.da.P.o.T. 1929, s.409-418.
Kromann, Axel: Marstal postkontor og telegrafstation i 100 år, 1852-1952, 1952.
Kvinder i Postvæsenet, Da.P. 1903, s.10.
Kære Amanda!, Da.T. 1905, s.67-68.
København-Julianehaab. Interview med professor P.O.Pedersen, Radio Maaneds Magasinet, 1. Aargang 1924, nr. 1.
Københavns nye postgaard, Da.P. 1909, s.184-186.
Københavns postbudes enke- og begravelseskasse. 100-aars jubilæum, Å.f.da.P. 1919, s.389-393.
Kaarse, Poul: Dampskibsfarten på Øresund, i Kenno Pedersen (ed.): Den sejlende bro. H-H-overfarten 1892-1992, Helsingør 1992.
Kaarsen, A.C.: Staten og telefonen, 1937.
L: Bør telegrafisterne have uniform, Da.T. 1904, s.80.
L.: Hovedtelegrafstationen i København, Da.T. 1906, s.36-37.
L.S.: Om By- og Landpostbudene, T.f.P., bd. 5, 1880, s.129-132.
Landpostbudenes Centralforening 1902-1927, Stiftet 7. september 1902, 1927.
Landpostbudenes Centralforening. 1902-1927, Å.f.da.P. 1927, s.347-51.
Landpostbudgangenes opmåling, Da.P. 1907, s.84.
Landpostvæsenet, T.f.P., bd. 5, 1880, s.17-23, 51-54, 71-73, 88-96.
Lange, Ole: Finansmænd, stråmænd og mandariner. C.F. Tietgen, Privatbanken og Store Nordiske. Etablering 1868-76, 1978.
Lange, Ole: Partnere og rivaler. C.F. Tietgen, Eastern Extension og Store Nordiske. Ekspansion i Kina 1880-86, 1980.
Lange, Ole: C.F. Tietgen, Dansk Biografisk Leksikon, 3. udg., bd. 14, 1983, s.607-613.
Langevad, L.A.: Om post-communikationen imellem Kjøbenhavn og Bornholm, Å.f.da.P.o.T. 1976, s.113-119.
Larsen, Absalon: The discovery of electro-magnetism made in the year 1820 by H.C. Oersted, 1920.
Larsen, Absalon: Telegrafonen og den trådløse, Ingeniørvidenskabelige skrifter, 1950, nr. 2.
Larsen, Børge: Postflyvningen som aldrig blev foretaget, P-h.T. 1980/4 s.21-24.
Larsen, Børge: Skandinaviens første officielle postflyvning 1. juli 1919, P-h.T. 1981/3 s.17-19.
Larsen, K.L.: Den tekniske udvikling af telegraf og rigstelefon til 1904, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.2-9.
Larsen, L.E.: O.X.A., Radio Maaneds Magasinet, 1. årgang, nr. 2, 1924, s.2-7.
Larsen, O.: Om telegrafering uden traad, Da.T. 1899, s.41.
Larsen, O.: Telegrafering uden tråd, Da.T. 1902, s.44-45, 76-77, 85-86, 92-94.
Larsen, O.: Marconis traadløse telegraf, Da.T. 1903, s.5-6.
Larsen, O.: Høreapparater (sounders) i udlandet, Da.T. 1904, s.36.
Larsen, O.: Moderne telefonkabler, Da.T. 1905, s.82-83.
Larsen, Otto: Københavns Postcirkel 1901-1926, Å.f.da.P. 1926, s.286-288.

Lauersen, H.Chr.: Postvæsenet i pengeomsætningens tjeneste, i Bergsøe: 1624-1924 s.411-420.
Lauersen, H.Chr.: Postgirokontoret, Å.f.da.P.1927, s.275-289.
Lauersen, H.Chr.: Postgirovirksomhed gennem 20 år, Ä.f.da.P.o.T. 1941, s.329-335.
Laursen, L.: Den civile centraladministration 1894-1913, 1921.
Laursen, L.C.: Københavns Postbudeforening Stiftet 6. juli 1898, 1923.
Laursen, L.C.: Københavns Postbudeforening, Å.f.da.P. 1923, s.333-344.
Lawford, G.L and L.R. Nicholson: The Telcon Story, London 1950.
Lehmann, W.O.W.: Ordbog til brug ved Telegraferne, Odense 1849.
Lehmann, W.O.W.: Telegraflinierne, Fædrelandet 1849, (27/8) s.789.
Lehmann, W.O.W.: Om elektromagnetiske og optiske telegrapher i Danmark, Fædrelandet 1850, (22/1, 23/1, 24/1, 26/1, 29/1) s.69-70, 73-75, 77-78, 85-86, 93.
Lehmann, W.O.W.: Istandsættelse af Telegraphsøtråden i Storebælt i marts maaned 1854, Nyt Archiv for Søvæsen, 2.rk., bd. 9, 1854, s.166-182.
Lehmann, W.O.W.: Nogle oplysninger om telegrafanlægget imellem Helsingør og Hamburg, Odense 1856.
Lehmann, W.O.W.: Elektriske telegrafer i Danmark, Berlingske Tidende 11/2 1879, s.1-2.
Lendal, A.V.: Erindringer fra mine 20 aars ansættelse i Generaldirektoratet 1909-1929, Å.f.da.P.o.T. 1946, s.255-276.
Lind, Chr.: Lønningerne i Post- og Telegrafvæsenet 1919-33, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 4, 1933, s.522-537.
Lindman, E.M.: Hvorvidt er det rigtigt at gjøre communicationsmidlerne til en statssag?, 1855.
Lindner, Rolf: Das eisenbahn- und bahnpostwesen in Schleswig-Holstein von 1844 bis 1975, Arbeitsgemeinschaft für Postgeschichte und Philatelie von Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck, Rundbrief 188, 1986 s.1-34, 189, 1986, s.29-53.
Lk.: Overtagelsen af Tønder, Da.T. 1920, s. 182-184.
Lobedanz, D.A.L. og P.V. Bergmann: Det danske postvæsens organisation, 1908.
Lolland-Lalsters Telefon-aktieselskab, i Th. Gelardi (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 3, 1940, s.87-93.
Lomholdt, K.: Telegrafvæsenet, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.270-284.
Looft, W.: Die Post im deutsch-dänischen Grenzgebiet nach 1864, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 178, 1982, p.51-54.
Lous, Einer V.: Telegraf 1920-74, i Bogen om post og tele s.323-348.
Luftpost, Å.f.da.P. 1922, s.385-388.
Luftpost, Da.P. 1923, s.261-262.
Luftpostbefordring, Da.P. 1923, s.65-67.
Luftpostbefordring mellem Malmø og Hamborg, Da.P. 1923, s.84.
Lüders, A.: Den gamle station, Da.T. 1903, s.4-5.
Lytke, Axel: Hovedstationens ombygning, Da.T. 1921, s.54-57.
Lønningsloven af 17. maj 1902. Interview med postmester Otto Larsen, Å.f.da.P. 1922, s.307-314.
M-N: Lidt om postvæsenet paa Færøerne, T.f.P., bd. 6, 1881, s.17-20.
M.P.: Clara Raphael, Da.T. 1904, s.14-15.
Madsen, C.L.: Telegrafvæsenet hjemme og ude, Dagbladet nr. 263 11.11.1859.
Madsen, C.L.: Om den sandsynlige lov for den internationale telegramtrafik, 1876.
Madsen, C.L.: Peter Christian Frederik Faber, T.f.P., bd. 2, 1877, s.85-96.
Madsen, C.L.: Om forskellige ledningssystemer i store telefonanlæg, 1885.
Madssen, F.H.S.S.: Amager radio, Da.T. 1926, s.396-400
Madssen, F. Steen: Af radiotelegrafiens historie, Å.f.da.P.o.T. 1937, s.393-415.
Madssen, F. Steen: Fra Hovedtelegrafstationen under den forrige verdenskrig, Ä.f.da.P.o.T. 1947, s.263-274.
Madssen, F. Steen: Mennesker omkring Lyngby radio, Å.f.da.P.o.T. 1967, s.345-349.
Magius, Albert: Portoens Forhøjelse, Da.P. 1901, sp. 17-20.
Magius, Albert: Banegårdspostkontoret, Å.f.da.P.o.T. 1930, s.419-431.
Maintz, Ole: Dampskibspost på Limfjorden, P-h.T. 1981/1, s.1-5.
Maintz, Ole: Bornholms postforbindelser frem til 1864, P-h.T. 1982/1, s.12-19.
Marconi's Telegraf, Da.T. 1903, s.17-18.
Marcussen, M.A.: Telegrafen i Danmark 1854-1954. Forholdet til udlandet, i I.C. Smidstrup, C.V. Struve og L. Falck Tjellesen (ed.): Telegrafen 100 år, 1954, s.54-58.
Marland, E.A.: Early electrical communication, London 1964.
Mathiassen, Margrethe: Kvindelige Tjenestemænds Arbejde og vilkaar, Da.P. 1918, s.32-35.
Mathiassen, Margrethe: Episoder fra Dansk Telegrafforening 1899-1929, Ä.f.da.P.o.T. 1930, s.349-368.
Mathiassen, Margrethe: Dansk Telegrafforening, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.342-370.
Mengel, Pierre: Dansk Telegrafis Pionertid 1850-1875, 1990.
Meyer, Fritz: Flensburg, seine Postgeschichte, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 172, 1981, s.2-40.

Meyer, Kirstine: The scientific life and works of H.C. Ørsted, i H.C. Ørsteds naturvidenskabelige skrifter ved Kirstine Meyer, bd. 1, 1920, s.XIII-CLXVI.
Meyer, N.: Vore andragender, Da.T. 1905, s.29.
Michaelis, A.R.: From semaphore to satellite (published on the occasion of the centenary of The International Telecommunication Union), Geneva 1965.
Michaelsen, Joseph: Sur l'abolissament des porto internationaux et de transit, (1. udg.) København 1868.
Michaelsen, Joseph: Om transitportoens og den internationale portos afskaffelse og afløsning, 1873.
Michaelsen, Joseph: Fra min samtid I-II, 1890-93.
Michaelsen, Joseph: Verdenspostforeningen, Da.P. 1905, s.78.
Mikkelsen, E.H.C.: Lidt om Danmarks postrettigheder i Hamborg og Lübeck, Ä.f.da.P.o.T. 1934, s.449-456.
Mondrup, C.: Postkommissionen af 1915, Å.f.da.P. 1916, s.270-274.
Mondrup, C.: Ved generaldirektør Kiørboes fratræden, Da.P. 1922, s.117-119.
Mondrup, C.: Dansk Postadministrations indførelse i Sønderjylland, Da.P. 1923, s.237-242.
Munck, C.V.V.: Peter Christian Faber, Å.f.da.P.o.T. 1929, s.419-427.
Møller: Postgiro, Da.P. 1927, s.206-219.
Møller, J. et al.: »Lige adgang«, Da.T. 1911, s.17, 36 og 55.
N: Kontorchef Wm. Larsen, Ä.f.da.P. 1920, s.3-7.
Neergaard, C.H.: Overfarterne, De danske Statsbaner 1847-1947, 1947, s.486-500.
Nemo: I teknisk tjeneste gennem en menneskealder, Telegraffunktionæren, bd. 10, 1924, s. 159-160, 197-198, bd. 11, 1925, s. 18-19, 52-53, 100-102, 118-119, 129-131, 143, 154-155, 174-175, bd. 12, 1926, s. 88-89.
Nielsen, Aage: Etablering af en telegraflinie imellem Silkeborg og statstelegrafstationen i Århus. En 100-årsdag. Å.f.da.P.o.T. 1958, s.293-295.
Nielsen, A.: Lønningsloven af 1889, Ä.f.da.P. 1900, s.126-129.
Nielsen, A.C.: Radiovæsenet i Danmark, Å.f.da.P.o.T. 1928, s.445-457.
Nielsen, A. Morell: Breve og brevkasser, i Bogen om post og tele s.113-121.
Nielsen, A. Morell: Island og Dansk Vestindien, i Bogen om post og tele s.232-233.
Nielsen, A. Morell: Uniformer, i Bogen om post og tele s.167-178.
Nielsen, A. Morell: Post og Telegrafmuseet, 1986.
Nielsen, N.C., O. Nielsen og A. Hansen Sønderkøge: Et tilbageblik. Udg. af Københavns Reservepostbude-Forening, 1914.
Nielsen, O. Danholm: Major v. Sehestedt. En skildring i Brudstykker, A.f.d.P, bd. 2, 1893, s.123-132.
Nielsen, S.C.: Statstelefon og rigstelefon, i Bogen om post og tele s.303-322.
Nikolaisen, J.B.: Julemærket og dets fader, Å.f.da.P.o.T. 1942, s.233-237.
Nikolaisen, J.B.: Postmester Einar Holbøll, Å.f.da.P.o.T. 1966, s.295-299.
Nogle oplysninger om det Store Nordiske Telegrafselskab af en Tekniker, 1876.
Nordslesvig, Å.f.da.P. 1919, s.349-353.
Norvin, William: Fyens telefonvæsen gennen 25 år, 1884-1909, Odense 1910.
Nye jernbanepostvogne, Da.P. 1906, s.147-148.
Nye postbrevkasser i Kjøbenhavn, T.f.P 1876 nr. 7.
Nyström, C.A.: Handbook i telefoni, Stockholm 1885.
Nøkkentved, Chr.: Radiomasterne i Kalundborg, Radio Magasinet, 2.årg., april 1928, s.191-192.
Nørgaard, Max: Danske Postflyvninger og Luftpostforbindelser 1911-1931, Å.f.da.P.o.T, bd. 53, 1944, s.257-276.
Officielle Meddelelser 1869-1925.
Olafsen, V.H.: Postgården på Købmagergade (manuskript på P&T-bib.), 1929.
Olesen, A.T.C.: Post og befordringsvæsen samt telegraf m.v. i Korsør 1625-1956, Å.f.da.P.o.T. 1957, s.265-275, 1958, s.265-275.
Olesen, A.T.C.: Postgården på Købmagergade, (manuskript på P&T-bib.), 1960.
Olsen, F.J.J.: Generalpostdirektør Grev O.S. Danneskjold-Samsøe, i Bergsøe: 1624-1924, s.113-128.
Olsen, Fritz: Postvæsenet i Danmark under Frederik VI og Christian VIII (1808-1848), 1908.
Olsen, Fritz: Det kjøbenhavnske postvæsen 1624-1912, 1912.
Olsen, Fritz: Befordringsvæsenet, Salmonsen, 2.udg., bd. 2, 1915, s.829-830.
Olsen, Fritz: Fodposten i København, Salmonsen, 2.udg., bd. 8, 1919, s.324-325.
Olsen, Fritz: Postvæsenet i Danmark 1848-1873, 1924.
Olsen, Fritz: Poststyrelsen, postkontorerne og postmestrene i Danmark 1624-1924, 1925.
Olsen, Fritz: Den danske postetat 1624-1927, 1929.
Olsen, J.P.: Kabelskibe, i Bogen om post og tele s.295-302.
Olsen, O.S.: 1ste ekspeditionskontor, Ä.f.da.P. 1926, s.265-274.
Olsen, O.S.: Motoren i Postvæsenets tjeneste, Ä.f.da. P.o.T, bd. 43, 1934, s.361-380.
Om brevstempling og frimærke-annullering, T.f.P., bd. 1, 1876, s.98-100.
Om postforbindelsen til Island, 1880.
Orlogsværftets radiostation, Da.T. 1925, s.23-24.
Ousager, Steen: Guldsnore på sporet. Jernbane, politik og forening, Odense 1991.
Overgaard, Kathrine: Julemærket, i Bogen om post og tele s.155-162.

Overmann: Die Eisenbahnen Schleswig-Holsteins bis zur Verstatslichung, Archiv für Eisenbahnwesen, bd. 61, 1938, s.49-86.
Overpostinspektoraterne, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 3, 1933, s.1-4.
Overpostinspektør, V.E. Munch, Å.f.da.P. 1913, s.3-9.
Overpostmesterembedet i København, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 2, 1933, s.1-5.
Oversigt over Det Store Nordiske Telegrafselskabs kabler samt landlinier i forbindelse med kablerne i Europa og Øst-Asien, 1874.
Oversigt over postgangen og hvad der er befordret med posterne 1833-46 og 1854/55-59/60, 1862. Se Beretning til Finansministeren fra Generalpostdirektøren 1833-1859/60.
P.: Generalpostdirektørerne O.S. Danneskjold-Samsøe og N.H. Lund, trende nekrologer og et skitseret tidsbillede af Postvæsenets udvikling i de sidste 60 aar, A.f.da.P., bd. 4, 1894, s.86-116.
Parbøl, E.L.: Altona-Kiel. Christian VIIIs Østersø Jernbane, 1972.
Pedersen, Aug. C.: Sigtebrødskortene, Da.P. 1918, s.102, 455.
Pedersen, Einar: Det slesvig-holstenske postvæsens organisation, Da.P. 1906, s.174-176, 200-201.
Pedersen, L.: Postforsendelser og ekspeditionsformer 1624-1924, i Bergsøe: 1624-1924 s.101-112.
Pedersen, Ludv.: Lidt om kurskontoret og dets virksomhed, Å.f.da.P. 1921, s.8-14.
Pedersen, Niels: Oversigt over Centraladministrationens udvikling siden 1848, i Jørgen Nue Møller (ed.): Den offentlige forvaltning i Danmark, Nyt fra Samfundsvidenskaberne nr. 33, 1973, s.87-257.
Pedersen, P.O.: Om Poulsen-buen og dens teori, Videnskabernes Selskabs Skrifter, 8. rk., Naturvidenskabelig og matematisk afdeling, bd. 2, s.231-275.
Pedersen, P.O.: Danske bidrag til udvikling af telegraf og radio, Ingeniøren, bd. 38, 1919, s.458-460.
Pedersen, P.O.: Hovedlinierne i Radioteknikkens udvikling, 1923.
Pedersen, P.O.: Radioteknikkens udvikling 1903-1928, Elektroteknikeren, 1928, s.482-484.
Pedersen, P.O.: Bidrag til Krarupkablets tilblivelseshistorie, Ingeniøren bd. 45, 1936, s.12-14.
Pedersen, P.O.: Opfinderen, dr. Valdemar Poulsen, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 1, 1940, s.20-25.
Peter Faber, Da.T. 1902, s.81-82, 89-90, 97-98.
Petersen, A.C.G.: Ingeniør P. Sørensens forsøg med telegrafi og telefoni 1891-96, Elektroteknikeren, 29. årg., 1933, s.530-533.
Petersen, H.G.: Om den jessenske landpostsag, 1870.
Petersen, H.G.: Om kvinders benyttelse i postfaget, T.f.P., bd. 1, 1876, s.106-111.
Petersen, H.G.: Mere om kvindens benyttelse i postfaget, T.f.P., bd. 1, 1876, s.137-145.
Petersen, H.G.: Verdenspostforeningens 10-aarige virksomhed betragtet i almindelighed og særlig i forhold til Danmark. Indledningsforedrag til diskussion i Nationaløkonomisk Forenings møde den 7. april 1886, Nationaløkonomisk Tidsskrift 1886, s.179-201.
Petersen, J.C.: Kabeludlægning til den første elektromagnetiske telegraflinie i Danmark, Å.f.da.P.o.T, 1954, s.261-265.
Petersen, Johannes: Personenbeförderung in Schleswig-Holstein mit Pferdeposten von 1844 bis 1919, Blätter zur Geschichte des Post- und Fernmeldewesens zwischen Nord- und Ostsee, 1982, s.286-307.
Petersen, Kr.: Landpostbudet, hans arbejde og hans forhold til befolkningen, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.413-423.
Petersen, M.J.J.: To ansøgninger, Da.T. 1905, s.20.
Philipsen, J.W.Ø: Landpostvæsenet, i Bergsøe: 1624-1924 s.327-348.
Piø, Jørn: Bogen om julen. Historien om julen og dens traditioner, 1990.
Plebiscit Slesvig, Å.f.da.P. 1920, s.311-314.
Post- og Bagagevogne til Statsbanerne, Da.P. 1903, s.176-178.
Post- og telegrafvæsenet. Statstelefon, Statstelegraf og Radio, i Th. Gelardi (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 3, 1940, s.5-34.
Post- og Telegrafvæsenets fjernkabler 1926-1941, 1941.
Post- og Telegrafvæsenets fordringer til lokaler i en eventuel ny postgaard ved Kjøbmagergade, 1908.
Postautomobilerne, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 2, 1933, s.268-269.
Postbefordring pr. automobil, Da.P. 1904, s.246-247.
Postbesørgelse pr. automobil, Da.P. 1904, s.88.
Postbesørgelse pr. automobil, Da.P. 1905, s.122-123.
Postbudenes byggeforening, Å.f.da.P. 1922, s.356-358.
Postetatens rekruttering, Da.P. 1912, s.401-402.
Postforeningen af 1895, Å.f.da.P.o.T. 1931, s.525-527.
Postgiro, Da.P. 1921, s.31-32.
Postgirovæsenet, (debat i) Da.P. 1928, s.36-39, 54-57, 72-76, 105-109.
Postgården, Da.T. 1911, s.123-126.
Postkommissionen, Da.P. 1915, s.295-298.
Postkommissionen, Å.f.da.P. 1917, s.261-265.
Postkommissionerne, Å.f.da.P. 1918, s.307-312.
Post-kommissæren i Sønderjylland, Å.f.da.P. 1921, s.329-339.
Postmaterielkontoret, Å.f.da.P. 1919, s.337-343.
Postmesterforeningen, Da.P. 1901, s.177-185, 209-216.
Postmesterstillingen i vore dage, Å.f.da.P. 1905, s.152-158.

Postsparekasse, Statsministeren bebuder lovforslag om oprettelse af, Da.P. 1924, s.410-412.
Postsparekasser, Da.P. 1925, s.252-255.
Postsparekommissionen, Da.P. 1921, s.17-21.
Postsparekommissionen, Da.T. 1921, s.24-28.
Poststyrelsens kontorer, Å.f.da.P. 1924, s.373-374.
Postvogne som beskyttelsesvogne, Da.P. 1907, s.215, 333-334, 364 og 369, 1910 s.329.
Postvognene, Da.P. 1904, s.285-287.
Postvæsenet på de dansk-vestindiske øer, Da.P. 1905, s.16-17.
Poulsen, H.T.G.: Hovedtelegrafstationens radioafdeling, Da.T. 1927, s.316-319.
Poulsen, Henning: Blåvand radio i 75 år, 1989.
Protokoll der am 25. Mai 1845 in Altona abgeholtenen fünften Generalversammlung der Actionäre der Altona-Kieler Eisenbahngesellscahft, Altona 1845.
Provinspostbudeforeningen 1895-1955, 1955.
Rafto, Thorolf: Telegrafverkets historie 1855-1955, Bergen 1955.
Ranten, Jørgen Juel, Gunner Lundegaard Nielsen og Helge Jensen: Frimærker, Folk og Filateli, 1969.
Rasmussen, Bent: Med smakke, isbaad og dampskib. Efterretninger om Samsøs postforbindelse fra 1682 til vore dage, Fra Holbæk Amt, bd. X,1, 1939, s.124-169 og X,2, 1940, s.5-86.
Rasmussen, Bent: Samsø Telefonselskab 1895-1955, 1961.
Rasmussen, Marianne Rostgård: Isbådetransport. Knudshoveds og Storebæltsoverfartens historie, 1981.
Rasmussen, P.J.: Korsør-Kiel, Å.f.da.P. 1922, s.379-383.
Rasmussen, R.J.: Københavns Postbudeforenings historie gennem 33 aar, i Hjorth-Nielsen: D.da.P.o.T. bd. 1, 1932, s.391-412.
Rasmussen, Reiner: Telegrafsparekommissionen, Da.T. 1921, s.59.
Rée, Knud: Den store radiorigsdag, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 1, 1940, s.183-189.
Rée, Knud: Hvorledes det hele begyndte, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 1, 1940, s.10-19.
Rée, Knud: Den første periode. Aarene 1925-37, Ernst Christiansen, Knud Rée og J. Rosenkjær (ed.): Statsradiofonien 1925-1950, 1950, s.9-130.
Reiffenstein Hansen, C.: Dansk Telegrafforening 1898-1913, Dansk Telegraftidende, 1913, s.201-203.
Reiffenstein-Hansen, C: Gamle tider og nye paa Hovedtelegrafstationen, Da.T. bd. 17, 1915, s. 137-142, 148-153, 165-169, bd. 18, 1916, s. 4-7, 19-22, 36-40, 61-65, 119-123, 134-136, 143-147, 162-165, 178-181, 197-201, 226-232, bd. 19, 1917, s. 3-8, 14-18, 29-32, 91-94, 106-109, 123-127, 136-139, 152-155.
Reiffenstein-Hansen, C.: Fredericia station i ældre og nyere tid, Da.T. bd. 20, 1918, s.4-5, 30-31, 57-59, 98-99, 149-51, 169-71, 185-87, 216-218, bd. 21, 1919, s. 3-4, 25-28, 62, 76-78, 105-107.
Reiffenstein-Hansen, C.: Jyske stationer under krigen 1864, Da.T. bd. 21, 1919, s.151-152, 201-202.
Reiffenstein-Hansen, C.: Tråden fra den røde gaard. Minder fra 40 aar i Telegrafvæsenet, 1919.
Reiffenstein-Hansen, C.: Dansk Telegrafforening gennem 25 aar. 1898-1923, 1923.
Reiffenstein-Hansen, C.: Skikkelser og skæbner. Brogede blade af Telegrafetatens historie 1854-1927, 1929.
Regnskabskommissionens betænkning, Å.f.da.P. 1920, s.329-335.
Restaurationsforholdene i Centralpostbygningen og Postgaarden, Da.P. 1913, s.221-222.
Rich, J. Chr.: En nyttig tabel (om istransport over Storebælt), P-h.T. 1981/1 s.20-23, 1981/2 s.16-17, 1981/3 s.29-30.
Richter, V.: Den danske Landmilitæretat 1801-94, bd. 1-2, 1896-1897.
Richter, V.: Juridisk stat, 1902.
Riise, P.: Joseph Michaelsen og verdenspostforeningen, P-h.T. 1977, s.276-277.
Ringnalda, W.: De rijkstelegraaf in Nederland (1852-1902), Amsterdam 1902.
Ringstad, J.: Telegrafen, Tekniske Meddelelser fra Telegrafstyret 1955, Oslo 1956, s.30-45.
Ringstrøm, J.C.J.: Fra diligencernes dage og andre postale erindringer for 60-70 år tilbage, Å.f.da.P.o.T. 1957, s.253-255.
Rosenkranz-Kiel, A.: Die Schleswig-Holsteinsiche Post 1848-1852, 1892.
Rudbeck, Johannes: Svenska postverkets fartyg och sjöpostforbindelser under 300 år, Stockholm 1933.
Rungs, Gerhard: Seit 130 Jahren Telegraphie in Schlesvig-Holstein, Blätter zur Geschichte des Post- und Fernmeldewesens zwischen Nord- und Ostsee, 1978, s.26-28.
Ræder: Med Commission Internationale i Plebiscit Slesvig, Å.f.da.P. 1921, s.295-323.
S.: Overtagelsen af Sønderborg, Da.T. 1920, s.199-200.
S.: Statstelefonen i Sønderjylland, Da.T. 1924, s.165-167.
S.J.: Radiofoni, Da.T. 1926, s.94-99.
S.P.M.: Telefonoverdragning, Da.T. 1922, s.46-53.
Sabine, Robert: The history and progress of the electric telegraph with description of some of the apparatus, 3.ed., London 1872.
Samling af aktstykker vedrørende Det Store Nordiske Telegrafselskab, 1877.
Sarup, Jes: Postvæsenet i Sønderjylland efter 1864, Å.f. da.P. 1920, s.299-308.
Sauer, Georg: The telegraph in europe, Paris 1869.
Scharff, Alexander: Von der schleswig-holsteinischen zur deutschen Post – ein Kapitel deutscher und europäi-

scher Geschichte, Archiv für deutsche Postgeschichte, bd. 2, 1969. s.1-9.
Scharling, William: Postbesørgelse, i V. Falbe-Hansen og W. Scharling: Danmarks Statistik, bd. 3, 1878, s.191-213 og supplement 1891, s.343-350.
Scharling, William: Telegrafvæsenet, i V. Falbe-Hansen og W. Scharling: Danmarks Statistik, bd. 3, 1878, s.214-224 og supplement 1891, s.350-356.
Schledermann, Hellmuth: Fyrvæsenets nye radiotelegrafstationer, Elektroteknikeren, 1909, s.95-99.
Schou, L.C.: Sammenslutningen, Da.P. 1899, nr. 6, s.1-3.
Schou, L.C.: Centralorganisationen, Da.T. 1901, s.49-50.
Schou, L.C.: Verdens-penny-porto, Da.P. 1908, s.245-256.
Schou, L.C.: Postvæsenet i pengeomsætningens tjeneste, Å.f.da.P. 1910, s.228-238.
Schou, L.C.: Torturkammeret, Da.P. 1910, s.152-153.
Schultz, Ferdinand: Postbudenes byggeforenings jubilæumsskrift 1872-1922, 1922.
Schultz, Marie: Ohio, Da.T. 1910, s.140.
Schultz, Marie: Mandlig arbejdskraft – kvindelig arbejdskraft, Da.T. 1911, s.46-48.
Schmidt-Andersen, J.: Danmark Fire R.B.S. 1851-1854 Pladning, Særtryk af Nordisk Filatelistisk Tidsskrift, 1949.
Schmidt-Andersen, J.: The Postage Stamps of Denmark, 1951.
Schmidt-Andersen, J.: Danmarks første frimærke, 1961.
Schmidt-Andersen, J. og R. King-Farlow: Danske Essays og prøvetryk 1849-1902, 1950, Særtryk af Nordisk Filatelistisk Tidsskrift, 1950.
Shaffner, Tal. P.: The telegraph manual, New York 1859.
Siemens, Werner: Kurze darstellung der an den Preussischen-Telegraphen-Linien mit unterirdischen Leitungen bis jetzt gemachten Erfahrungen, Berlin 1851.
Siemens, Werner: Mémoire sur la Télégraphie électrique, Berlin 1851.
Skovmand, Roar: De første år, i Roar Skovmand (ed.): »DR50«, Ranmarks Radio 1975, s.11-50.
Skovmand, Roar: De ledende kræfter 1926-1940, i Roar Skovmand (ed.): »DR50«. Danmarks Radio 1975, s.51-114.
Slivsgaard, P.: Postvæsenets begravelseskasse af 1.1.1888, Å.f.da.P.o.T 1938, s.409-417.
Slivsgaard, P.: Jernbanepostvæsenet gennem 100 år, Å.f. da.P.o.T. 1951, s.271-289.
Smidstrup, J.: Landpostbudenes centralforening 1902-1952. Å.f.da.P.o.T. 1953, s.300-303.
Smidt, Carl A.: Postvæsenet i Dansk Vestindien, Da.P. 1911, s.263-266.
Smith, Willougby: The Rise and Extension of Submarine Telegraphy, London 1891, Repr. New York 1974.
Snapshot: Nordpolen og telegrafen, Da.T. 1909, s.77-78.
Sparekommissionens betænkning, Da.T. 1921, s.91-106.
Staisch, Erich: Die König Christian des Achten Ostseebahn, Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn, 1969, s.207-212.
Statsbanedriften, Maskinafdelingen: Fortegnelse over driftsmateriel 1. oktober 1893, 1893.
Statsbanedriften, Maskinafdelingen: Fortegnelse over driftsmateriel 1. april 1903, 1903.
Statstelegrafbudenes private enkekasse 1885-1910, 1910.
Statssparekommissionens betænkning, Da.T. 1921, s.131-154, 1922, 87-96, 187-194.
Steenbuch, Christen: Kjøbenhavns Telefon Aktieselskab under koncessionen af 1919, 1940.
Stuhr, V.: Blaavand Radio, Å.f.da.P.o.T 1938, s.385-394.
Stybe, P.V.: Brevsamlingsstedernes udvikling, fra deres oprettelse i 1852 til udgangen af 1910, 1912 (=Medlemsblad for Foreningen af Jernbaneposthusbestyrere i Danmark 4. årg., nr. 1).
Suenson, E.: Det danske telegrafanlæg i Østasien, Fra alle lande 1873, bd.2, s.183-228.
Suenson, K.: Det Store Nordiske Telegrafselskab, Nyt Tidsskrift, 1903, s.379-391, 429-43.
Summarisk Oversigt over Statstelegrafens udvikling, virksomhed og finansielle status 1854-1862, se Trykt telegrafstatistik.
Sund, Jens: Radiotelegrafi i Danmark, Da.T. 1919, s.158, s.203.
Sund, Jens: Blaavand radio, Da.T. 1920, s.250.
Sund, Jens: Orlogsværftets radiostation, Da.T. 1925, s.43-44.
Sund, Jens: Hovedtelegrafstationen under den første verdenskrig, i I.C. Smidstrup, C.V. Struve og L. Falck Tjellesen (ed.): Telegrafen 100 år, 1954, s.61-62.
Svendsen, S.E.: Om kvinders anvendelse i postvæsenets tjeneste, T.f.P., bd. 1, 1876, s.111-112.
Svenningsen, K.: Radioen i lufttrafikkens tjeneste, i Dansk flyvnings historie, 1936, s.338-344.
Svenningsen, K.: Udviklingen indenfor skibstelegrafien og -telefonien, Tekniske Meddelelser (fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet), årg. 5, 1940, s.95-106.
Svenska Telegrafverket 1853-1903, Stockholm 1903.
Søllinge, Jette D. og Niels Thomsen: De danske aviser 1634-1989, bd. 2, 1990.
Sønder, I.L.: Generaldirektoratet for telegrafvæsenet. 1. januar 1923 – 31. maj 1927, Å.f.da.P.o.T. 1928, s.375-381.
Søndergaard, L. og B. Wulffsberg: Den historiske udvikling af Grønlands televæsen, Teleteknik, 1966, s.167-172.
Sønderjylland, Da.P. 1920, s.181-182.
Sørensen, Aage S.M.: Blade af den traadløse telegrafis udviklingshistorie, Radio Posten, 2. årgang, 1928, s.421-422, 443-444, 457-458, 473-474.
Sørensen, Anna Marie Lebech: Anetavle for telegrafdirek-

tør og forfatter Peter Christian Friederich Faber, Personalhistorisk Tidsskrift 1988, s.165-181.
Sørensen, Johs. P.: Mine trådløse forsøg 1891-96 og lidt om radiobølgernes veje, 1928.
Sørensen, Johs. P.: 30 aar til lands. Min kamp for tilværelsen, 1938.
T.: Postvæsenets embeds- og bestillingsmænds uniformering, T.f.P., bd. 8, 1883, s.17-20.
Tanggaard, J.E.: Dansk postbefordring med jernbane, P-h.T. 1987, s.124-130, 1988 s.24-32, 51-55, 124-128.
Tauber, N.: De grønlandske radiostationer, Radio Årbogen 1924, s.156-164.
Takster for breve, brevkort og tryksager 1851-1940, Å.f.da. P.o.T. 1941, s.262.
Telefon, Salmonsens Konversationsleksikon, bd. 17, 1906, s.227-233.
Telefon, Salmonsens Konversationsleksikon, 2. udg., bd. 23, 1927, s.167-183.
Telefonen, André Lütken og Helge Holst: Opfindelsernes bog III,2 1913, s.100-120.
Telegraf-, Salmonsens Konversationsleksikon, bd. 17, 1906, s.233-247.
Telegraf-, Salmonsens Konversationsleksikon, 2. udg, bd. 23, 1927, s.183-206.
Telegraf til Island, Da.T. 1904, s.74.
Telegrafbygningen forkastet, Da.T. 1908, s.9-15.
Telegrafdirektør N. Meyer, Da.T. 1922, s.217-218.
Telegrafen og krigen, Da.T. 1914, s.141-144.
Telegrafi og telefoni ved elektriske bølger, André Lütken og Helge Holst: Opfindelsernes bog III,2, 1913, s.120-143.
Telegrafistinder og ægteskab, Da.T. 1903, s.29-30.
Telegrafsparekommissionens betænkning, Da.T. 1921, s.45-47(Fejlpag.).
Teubner, Max G.: Die fremden Postanstalten in Hamburg, Hamburgische Geschichts und Heimatsblat, bd. 2, 1929, s.25-31, 49-58.
The Creed printing telegraph, Glascow 1907.
Thellefsen, O. et al.: Aabent brev til redaktionen af Dansk Telegraftidende, Da.T. 1905, s.75-76.
Thestrup, Poul: Jernbanekommissariaterne, 1982.
Thestrup, Poul: Varetransitspørgsmålet under den første verdenskrig, i Festskrift til Tage Kaarsted (Om Danmarks historie 1900-1920), 1988, s.297-316.
Thestrup, Poul: Mark og skilling – kroner og øre, Pengeenheder, priser og lønninger i Danmark i 350 år (1640-1989), 1991.
Thestrup, Poul: Pund og alen. Danske mål- og vægtenheder fra 1683-reformen til i dag, 1991.
Thestrup, Poul: Danske kongevogne, 1992.
Tholl, A.: Breve med den uforståelige adresse »Schleswig-Holstein«, Nordisk Filatelistisk Tidsskrift, 1967, s.7.
Thomsen, Niels: (Anmeldelse af) Ole Lange: »Finansmænd, strømænd og mandariner« samt »Partnere og Rivaler«, Historisk Tidsskrift, bd. 81, 1982, s.471-485.
Thorsen, N.: Erindringer fra krigsaaret 1864, Å.f.da.P. 1918, s.317-326.
Trojel, A.V.: Lidt om overpostinspektoraterne, deres udvikling og deres virksomhed, Å.f.da.P. 1922, s.369-377.
Trojel, A.V.: Lidt om overpostmesterembedet, dets udvikling og virksomhed, Å.f.da.P.o.T. 1933, s.383-392.
Trojel, A.V.: To postale jubilæer, Å.f.da.P.o.T. 1940, s.417-439.
Trojel, A.V.: Distriktsstyrelsen gennem 25 aar 1916-1941, Å.f.da.P.o.T. 1943, s.301-314.
Trojel, A.V.: Generaldirektoratet i den Kiørboe'ske periode. Tiden 1. januar 1905 – 22. september 1922, Å.f.da. P.o.T. 1944, s. 279-291.
Trykt telegrafstatistik = Det danske Telegrafvæsen. Beretning om virksomheden 1863-1927. Udgivet af Telegrafdirektoratet, (varierende titel på publikationen), årlig 1863-1927/28. Første årgang indbundet sammen med Summarisk oversigt over Statstelegrafens udvikling, virksomhed og finansielle status 1854-1862 (en dobbeltside), 1863.
Tucker, D.G.: Electrical communication, i Trevor I. William: A History of Technology, vol. 7, 1978, s.1220-1267.
Tychsen, V.E.: Fortifikations-Etaterne og Ingeniørkorpset 1684-1884. Organisatorisk Oversigt, 1884, Personalhistorisk Oversigt, 1893.
Tychsen, V.E.: W.O.W. Lehmann, i C.A. Bricka: Biografisk Lexikon (1. udg.), bd. 10, 1896, s.181-182.
Uniformen, Da.T. 1905, s.11-14.
Uniformes de l'office des postes danoises, 1892.
V.O.: Den underjordiske telegraf i kongeriget Danmark, Da.T. 1900, s.3, 37-38, 45, 1901, s.22, 35-36, 83-84, 1902, s.27, 37-38.
Vagtbesættelse efter barnefødsel, Da.T. 1912, s.201-202.
Vail, Alfred: Le Télégraphie élektromagnétique américain, Paris 1847.
Veiledning for brevsamlere, 1865.
Veiledning for brevsamlere, 1872.
Vejledning for brevsamlere, 1887.
Vejledning for jernbanebrevsamlere og brevsamlere, 1910.
Vejledning for brevsamlere, 1911.
Vejledning for brevsamlere, 1916.
Veiledning for landpostbude, 1865.
Veiledning for landpostbude, 1870.
Vejledning for landpostbude, 1876.
Vejledning for landpostbude, 1888.
Vejledning for landpostbude, 1898.
Vejledning for landpostbude, 1916.
Velschow, H.M.: Om oprindelsen til den danske konges ret til at have postanstalt i Hamborg, 1854.
Verzeichniss der Wagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn, stand 1872, Hamburg 1974.

Voitures pour le transport des correspondances et des voyageurs en Danemark, 1892.

Voss, Johs.: Postvæsenets bogholderi før og nu, Å.f.da. P.o.T. 1922, s.275-294.

Wallmann, J.M.: Jydsk Telefon-Aktieselskab, Ingeniøren, bd. 50, 1941, A, s.142-144.

Wamberg, F.C.: Beretning om ingeniør Johs. P. Sørensens forsøg med telegrafi og telefoni uden traad i aarene 1891-96, Elektroteknikeren, 29. årg., 1933, s.465-473.

Wamberg, F.C.: Udviklingen indenfor den danske radiofonis teknik igennem 15 år, i Axel Breidahl og Knud Rée (ed.): Danmarks Radio – Den danske Statsradiofoni gennem 15 aar, bd. 2, 1940, s.112-134.

Wamberg, F.C.: Gammelt og nyt i radiofonien, i C. Gerald og A. Hønholt (eds.): Dansk Radiofoni gennem 25 aar. Jubilæumsskrift. Almindelig dansk lytterforening 1922-1947, 1947, s.69-94.

Wamberg, F.C.: Radiofonien gennem 25 år. Et historisk tilbageblik, Ingeniøren, 1950, s.273-276.

Wamberg, F.C.: Træk af radiofoniens historie, Dansk Post- og Telegraftidende, 23. årg., 1951, s.76-82, 100-102.

Wamberg, F.C.: Den tekniske udvikling af radio og radiofoni i de sidste 50 år, Teleteknik, bd. 5, 1954, s.62-92.

Wamberg, F.C.: Radioteknikens udvikling 1904-1954, i I.C. Smidstrup, C.V. Struve og L. Falck Tjellesen (ed.): Telegrafen 100 år, 1954, s.28-37.

Weberg, O.G.: Person-, Post-, Rejsegods- og Godsvogne m.m., De Danske Statsbaner 1847-1947, s.401-424.

Wesenberg, Marcus: 2det Postrevisionskontor, Å.f.da.P. 1920, s.325-329.

Wesenberg, Marcus: Hovedrevisoratet for Postvæsenet og Telegrafvæsenet, Å.f.da.P. 1923, s.279-308).

Wesenberg, Marcus: Julemærket. Træk af dets historie gennem tyve år, i Bergsøe: 1624-1924 s.495-522.

Wesenberg, Marcus: Einar Hollbøll, Da.P. 1927, s.83-86.

Wilhelmsen: Den københavnske lokalkorrespondances historie, i Bergsøe: 1624-1924 s.315-326.

Willemann, G.S.: Dansk Postforenings udvikling, i Bergsøe: 1624-1924 s.401-410.

Willerslev, Rich.: Hovedtræk af banernes historiske udvikling, De danske Statsbaner 1847-1947, 1947, s. 18-106.

Winterscheid, Theo: Die preussische Feldtelegraphie und die Staatstelegraphen in den Herzogtümern und Jütland im Jahre 1864, Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie, 165, 1978, p.XXII-XVL.

Wittenberg, Georg F.: Landpostbudenes Centralforening. dens virksomhed og mænd 1902 – 7/9 – 1912. Organisationens historie i korte træk, 1912.

Wolff, F.N.: Hvordan vor telefonordning blev til. En ungdomserindring, Ingeniøren, bd. 41, 1932, s.410-412.

Wolff, Fritz: Det danske telefonvæsen, Nationaløkonomisk Tidsskrift, 3. rk., bd. 4, 1896, s.81-113.

X+Y: Danmarks nordligste telegrafstation, Da.T. 1927, s.500-501.

Zachariasen, L.: Oversigt over telefonvæsenets udvikling paa Færøerne, i Th. Gelardi (ed.): Elektricitetens historie og dens mænd, bd. 3, 1940, s.533-536.

Zeilau, Th.: Fox-expeditionen 1860 over Færøerne, Island og Grønland, med oplysninger om muligheden af et nordatlantisk telegraf-anlæg, 1861.

Zimmermann, Hansjörg: Die Lübeck-Büchener Eisenbahn, Lauenburgische Heimat, 71, 1971, s.34-57.

Ørkild, Kristian: Kolding bypost 1887-1900, Museet på Koldinghus, Årbog 1987, s.57-70.

Aabningen af radioforbindelsen Kjøbenhavn-Bornholm, Da.T. 1923, s.157-161.

50 Jahre elektrischer telegraphie 1849-1899, Berlin 1899.

Billedfortegnelse

Side:

2 Skilt fra Tønder, Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
10 Jernbanemuseet. Foto Per Kruse/Parkens Frimærkecenter.
13 Deutsches Postmuseum, Frankfurt.
14 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
17 Foto Det kgl. Bibliotek.
18-19 Foto Post- og Telegrafmuseet.
21 Post- og Telegrafmuseet.
22 Foto Post- og Telegrafmuseet.
24 Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
25 Foto Post- og Telegrafmuseet.
26 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
29 Foto Museet på Sønderborg Slot.
30 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
31 Deutsches Postmuseum, Frankfurt.
32-33 Post- og Telegrafmuseet. Foto af kort Flemming Frei.
34 Post- og Telegrafmuseet.
38 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
41 Foto Det kgl. Bibliotek.
44 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
45 og 47 Foto Post- og Telegrafmuseet.
48-51 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
54 Foto Det kgl. Bibliotek.
55 Post- og Telegrafmuseet.
57 Rigsarkivet, Generalpostdirektionen, udtagne sager til dampskibsjournal pk. 80.
58-59 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
60 Foto Post- og Telegrafmuseet.
63-69 Foto Jernbanemuseet.
71-80 Post- og Telegrafmuseet.
83 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
84 Post- og Telegrafmuseet.
85 Foto Post- og Telegrafmuseet.
87-88 Post- og Telegrafmuseet.
90-91 Brev til Danneskjold-Samsøe og »vasket« frimærke fra RA, Generalpostdirektionen, Udtagne sager til Coursjournalen 1, endvidere bilag til circulaire 1851/1 og breve i privat eje. Udlån venligst formidlet af Erik Jensen, Post- og Telegrafmuseet.
93-97 Post- og Telegrafmuseet.
98 Jernbanemuseet. Foto Asger Bergh.
101 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
103 Jernbanemuseet.
104-106 RA, Det kgl. Ingeniørkorps pk. 726.
108 Foto Det kgl. Bibliotek.
109 Post- og Telegrafmuseet.
113 RA, Telegrafvæsenets sekretariat, Udtagne sager XXIII.
116 Foto Det kgl. Bibliotek.
119 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
121 Nyt Archiv for Søvæsenet 1853, KB.
122 og 123, kopier, Post- og Telegrafvæsenet. Foto Flemming Frei.
122 Ploven, Nyt Archiv for Søvæsenet 1853.
125 Post- og Telegrafmuseet.
126 Foto Post- og Telegrafmuseet.
127 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
129-133 Post- og Telegrafmuseet.
135 Nyt Archiv for Søvæsenet 1854.
137 Foto Det kgl. Bibliotek.
139 Madam Mugs, et familiealbum fra Haderslev fortalt og tegnet af Fritz Jürgensen, Wormianum 1976.
141 Foto Det kgl. Bibliotek.
143 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
145 Xylografi, Foto Det kgl. Bibliotek.
153 Foto Det kgl. Bibliotek.
156 Cirkulære, Statetelegrafvæsenet 1864/7b.
157 Post- og Telegrafmuseet.
158 Efter litografi, foto Post og Telegrafmuseet.
160-162 Post- og Telegrafmuseet.
163 Foto Det kgl. Bibliotek.
164 Post- og Telegrafmuseet.
167 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
169 Post- og Telegrafmuseet.
171-172 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
173 Illustreret Tidende 1871/72.
175-179 Jernbanemuseet.
182 Nordjyllands Kunstmuseum. Foto Post- og Telegrafmuseet.
184-186 Post- og Telegrafmuseet.
187 Illustreret Tidende 1894.
188 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
191-193 Post- og Telegrafmuseet. Frimærket: Foto Flemming Frei.
194 Th. Zeilau: Fox=Expeditionen i Aaret 1860, Kbh. 1861.
206-208 Foto Det kgl. Bibliotek.
210 Det kongelige Biblioteks Billedsamling.
211 Illustreret Tidende 1870/71.
213 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
216 Post- og Telegrafmuseet.
217 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
218-222 Post- og Telegrafmuseet.
225-227 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.

228-230 Post- og Telegrafmuseet.
232 Tillæg til Post- og Reisehaandbog for Kongeriget Danmark 1886.
235 Post- og Telegrafmuseet.
237 Aarhus Kunstmuseum. Foto Post- og Telegrafmuseet.
239 Post- og Telegrafmuseet
240-241 Jernbanemuseet
242-43 Post- og Telegrafmuseet.
244 Illustreret Tidende 1880/81.
251 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
257 Post- og Telegrafmuseet, til venstre foto Flemming Frei.
260-261 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
262-269 Post- og Telegrafmuseet.
270 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
272-276 Post- og Telegrafmuseet.
278 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
279-280 Post- og Telegrafmuseet.
281 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
282-283 Post- og Telegrafmuseet. Foto af frimærker Flemming Frei.
287 Statsministeriet. Foto Post- og Telegrafmuseet.
288-293 Post- og Telegrafmuseet. Foto af frimærke Flemming Frei.
294-296 Post- og Telegrafmuseet. Foto af julemærker Flemming Frei.
297 Foto Det kgl. Bibliotek.
298-305 Post- og Telegrafmuseet.
306 øverst foto Post- og Telegrafmuseet, nederst Jernbanemuseet.
307 Post- og Telegrafmuseet.
308 Jernbanemuseet.
309 Post- og Telegrafmuseet.
310 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
311-317 Post- og Telegrafmuseet.
318 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei.
319-326 Post- og Telegrafmuseet.
327 Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.
328-329 Post- og Telegrafmuseet.
330-331 Post- og Telegrafmuseet. Foto Flemming Frei. Morsestrimler fra Salmonsens Konversationsleksikon 2. udg. 1927.
332-343 Post- og Telegrafmuseet. Farvefoto Flemming Frei.
344-345 Post- og Telegrafmuseet.
346-347 Post- og Telegrafmuseet. Farvefoto Flemming Frei.
349-360 Post- og Telegrafmuseet
359 Jernbanemuseet
362-367 Post- og Telegrafmuseet
368 Foto Det kgl. Bibliotek.
370-372 Post- og Telegrafmuseet.
375 Orlogsmuseet
376 Privat.
377-388 Post- og Telegrafmuseet.
389 Struer Museum.
390-91 Post- og Telegrafmuseet.

Tabeller og figurer

Side:

70 Tabel 1 Postens befordringsform 1833-1959/60
72 Figur 1 Årligt antal rejsende med Postvæsenets personposter
81 Tabel 2 Antal brevforsendelser i mill.
155 Figur 2 Telegrafnettet 1/1 1864
170 Figur 3 Udviklingen af det danske jernbanenet til 1889
183 Tabel 3 Transport med postvogne og jernbaner 1865/66-1883/84
234 Figur 4 Områder med landpostudvekslingsruter 1891
265 Tabel 4 Signalstationernes virksomhed
396 Figur 5 Antal brevforsendelser 1833-1926/27
400 Figur 6 Antal telegrammer 1854-1926
401 Figur 7 Årligt antal statstelefonsamtaler 1883-1926
404 Figur 8 Postvæsenets produktionsværdi 1850-1927
405 Figur 9 Telegrafvæsenets produktionsværdi 1854-1927
406 Tabel 5 Statstelegrafens produktionsværdi i procent af Postvæsenets
408 Figur 10 Over- og underskud for Postvæsenet og Telegrafvæsenet 1850/51-1926/27.

Register

Registeret omfatter alle personnavne og de vigtigste stednavne, emner og begreber med undtagelse af stednavne på kort og i tabeller. Kursiverede tal henviser til illustrationer og de dertil hørende billedtekster. Til begreber, der både forekommer i billedtekst og almindelig tekst på samme side, henvises kun med kursiverede tal.

Abrahamsen, Albert Jacob Carl, overtelegrafist, konservativ politiker, 334-*335*, 368
Administrations- og Regnskabsafdelingen (i Telegrafvæsenet) 337
Administrationskommissionen (af 1923) 395
Admiralitet, engelske, 322
adressebreve 349
adressekort, standardiserede, 349
adskillelse mellem Postvæsenet og Telegrafvæsenet 219, 221
AEG 324
afskrivninger 407-409
Ahlmann, Wilhelm, leder af det slesvig-holstenske postvæsen, *29*
Akrell, Carl, svensk generalmajor, 131-132
Alaska 199
alderstillæg 284, 392
Alexander (III), russisk tronfølger, 211
Algreen-Ussing, Tage, generalprokurør, 16
Allan, Thomas, engelsk ingeniør, 145
allanske telegrafapparater *118-119*
Allinge 265
Almsted 105
Als 19-20, 105-106, 108-109, 114-115, 154, 269, 346
Alstrup, Theodor Andersen, generaldirektør for DSB, 369
Altona *10*, 32, 54, 63, 66, 86, 112-114, 123, 129-130, 174
Altona-Kiel banen *10*, 32, 68, 112-114, 130, 174
Amager 301, 323, 356, 383
Amager Fælledvej 356
Amagerbanen 301
Amagerbro 301
Amalienborg *85*
ambulante postkontorer 68
Amoy 211
Amsterdam 357, 359
Anden Generalkommando 321
Andersen, Jacob Nørgaard Kronborg, postinspektør, 217, *344*
Andersen, Niels, entreprenør, højrepolitiker, 279
Andet Ekspeditionskontor 220, 274, 335
Andet Ekspeditionskontors Kursafdeling 274, 335
Andet Postrevisionskontor 335
Andet Postsekretariat 20-22, 159, 162
Andet Revisionsdepartement 164, 222, 251, 274-276, 334
anerkendte telefonselskaber 256-257
Angmagsalik 386
Anholt 259
Anna Møller, fartøj, *376*
annullering, se stempling
Antwerpen 246
Arlaud, Pierre August, kontorchef, litteraturhistoriker, *162*
Assens 15, 27-28, 35, 62, 66, 112, 148, 152-153, *169*, 299
Atlantic Telegraph Company 196
Atlantkabel 139, 145, *194*-195, 201-203, 207, 210, 314
Automobilselskab, Dansk, 297-299
Aviser 18, 27, 63, 278-279, 403
Avispostkontoret i København 291, 293
Axelborg *391*

Bache, Otto, maler, *158*
Baden 212
Bagenkop 237-238
Baggesen, Frederik Ludvig August Haller, major, 100, 103
Baggesen, Jens, forfatter, *162*
Bagsværd *325*
Balaclava 205
banegårdspostbygning i København 292
Banegårdspostkontoret i København 23, 163
Bang, Peter Georg, indenrigsminister, senere minister for monarkiets fælles indre anliggender, 52-53
bankeapparat *323*
Bartholdy, Marü Tøger Christian, bestyrer af Københavns Fodpost, *44*
Baudot's bogstavtelegrafsystem 365
Baumgarten og Burmeister, værft, se Burmeister og Wain
Bayern 212
Bech, S.P., skibsbygger, *59*
befordringspligt, vognmændenes, 76
Befordringsvæsenet 21, 76, 159, 172, 186
Befordringsvæsenets Fond 82
Belgien 29, 138-139, 141-142, 167, 212, 215
Bell Telephone Company, The International, 246
Bell, Alexander Graham, telefonens opfinder, 245, *257*, 260
Bentzon, Bøje Peter Lorenz Alfred (jun.), fabrikant, 278
Beograd *113*, 138
Bergen 316, 338
Berlin 32, 41, 49, 107, 114, 123, 132, 212, 254, 266, 303, 306, 338, 357, 359
Berling, Johan Carl Ernst, kammerherre, 38
Berlingske Tidende 107, 387
Bern 213, 215
Bernertraktaten 213, 215, 217
Berntsen, Klaus, konseilspræsident, 334
beskyttelse af telegrafkabler i havene 266-267
beskyttelsesvogne 308

betalingsoverførsler 352
bevægelige postkontorer 64, 181, 239-242, 274, 304, 359
bilandene 282
biler *298*, 301-*304*, 353-*354*
Bille, Carl Steen Andersen, redaktør af Dagbladet, 129
biruter 89
bivogne 76
Bjarnov, W., telegrafingeniør, 375
Bjerringbro 232
bladskriver *367*
Blixen-Finecke, Carl Frederik Axel Bror, baron, *133*
Blokhus *95*, *232*
Blåvand Radio 324, *328*-329, 385
Blåvandshuk Fyr 324, 328
Bogense 28, 154
Bogholder- og Materialkontoret 220, 274
Bogholderkontoret 21-22, 160, 162, 335
bogie-vogne 304, 306-308
Bojsen, Peter, venstrepolitiker, 256
bolsjevikker *352*
Bornholm 50, 61-62, *188*, 207, 209-210, 231, 233-*234*, 258, 269, 336, 383, *385*
Bornholms Telefonselskab 258
Boston 196
Bramminge-ulykken 308
Brande 286, *332-333*
Breckwoldt, Johan Joachim von, major, postmester, *83*
Bremen 149, 357
Brendstrup 92
Brett, John Watkins, engelsk kabelkoncessionsansøger, 138, 142-146, 196, 199
brevkasser 29, 83, *85*-86, 228, *242-243*
brevkort *172*, 223, 226, *281*, 294-295
Brevpostkontoret i København 22, 38, *186-187*, 291
brevsamlere 96, 163, 235, 278, 393
brevsamlingssteder 22, 92, 94, 96, 185, 229, 235, 393
Brevåbningskontoret 274
Brix, Harald Frederik Valdemar, socialistisk pioner, 243
Broberg, Christian August, grosserer, 206-*207*, 249, 267
Broge, Hans, grosserer, *130*
Brorson, Hans Adolf, forfatter, *162*
Brunel, Marc Isambard, engelsk ingeniør og entreprenør, 98
Bruun, brødre i Assens, indehavere af færgeriet, 27, 62, *169*
Bruxelles 212, 359
Brønderslev *232*
Brønshøj 356
Buchanan, James M., amerikansk ambassadør, 196
buegenerator (se også lysbuesender) 385
Buhl, H. V., og Co A/S, se Frederikshavns Skibsværft og Flydedok
Bulldog, fartøj, 197
bureauvogne *68-69*, 87, *175*, 177-179, 181, 304-309, *345*, 359-*361*
Burmeister og Wain *59*-60, 249, 359, 373
Busse, Otto Frederik August (junior), maskinchef ved DSB, 305
Busse, Otto Fridrich August (senior), maskinmester ved Sjællandske Jernbaneselskab, 69, 115
By- og Hustelegraf, Kjøbenhavns, 224-226, *244*-247, 370
Büchen 32-33, 167
byposter 223, 225
Bæltkablet 111, *118-119*, *121*
Bæltlinien 111
Bælttelegrafen 99, 101, *118-119*
bærepenge 37, 83
Bøjden 105
bølgeliniemærker *278*
Børsen i København 264, 365
bådposter 233

C.E. Krarup, fartøj, 379-*380*
Calais 211
Canada 140
Carmichael, Sir James, engelsk telegraf-investor, 138, 144, 146
Caroline, fartøj, *50*
Castberg, Emil, postinspektør, 187
Centraleuropa 141, 146
Centralpostbygningen i København *291*, *293*, 302, *329*, 356, 389
Charlotte Amalie 283
Christian VIII, fartøj, *54*
Christian 9. *213*, 294
Christian 10. 383
Christiania 266
Christianshavn 226, 299
Christiansholms Fabrikker 367-*368*
Christiansø 324, 383, *385*
Christopher Hage, fartøj, 133
Civiladministrationen i Flensborg 20
Colding, Ludvig August, ingeniør, 243
Cooke, William Fothergill, telegrafpioner, 98
Creed-printer *330-331*, 343
Creed-receiver *330-331*, 342-343
Crompton, Thomas Russel, engelsk jernbaneingeniør og deltager i telegrafprojekter, 138
Croskey og Co., engelsk kabelkoncessionsansøger, 197
cykler 228, 299, *300-301*, 356, 394

Dagbladet, avis, 31, 129
Dagmar, prinsesse, 211
dagvogne 70, 74, *182-183*, 236-238, 286, 297, 309, 356
dagvognsentreprenører 74, 356
dagvognsruter 70, 182-183, 236, 297
Dahl, Carl, maler, *55*
Dallund *133*
dampskibsekspeditionsbureauer 88-89
dampskibsposter 70
Dampskibspostkontoret i Korsør 56
dampskibsselskaber, private, 53
Dampskibsselskabet Øresund 301
Danner, Louise Christine, grevinde, 38
Danneskjold-Samsøe, Otto Sophus, generalpostdirektør, 15-16, 19-20, 22, *24-25*, 31, 36, 38, 40-42, *45*, 92, 94-95, 127, 161
Dannevirke 149-150
Dansk Automobil og Cyklefabrik 297
Dansk Automobilselskab 297-299
Dansk Kvindesamfund *193*
dansk normaltid 56
Dansk Postblad 186, *344*
Dansk Postforbund 310, 334, 359
Dansk Postforening 217, *280*, 334, *344*
Dansk Radio A/S 390
Dansk Radioklub 387
Dansk Telegrafforening 193, 311, 334
Dansk Telegraftidende 193

Dansk-Norsk-Engelsk Telegrafselskab 206-208, 210
Dansk-Russiske Telegrafselskab 210
Danske Postassistenters Forening 311
Danske Sekretariat 20
Db-vogne *240*, *309*
Dd-vogne *361*
DDL 357-358
De syv søskende, fartøj, *376*
Departementet for Handels- og Konsulatssager 116
Der Bund *352*
Det Danske Luftfartselskab 357-358
Det ny Teater 390
Deutsche Luftreederei 357
Devaux og Co., Charles, engelsk kabelkoncessionsansøger, 195
Df-vogne *241*
DFDS 174, 249, 282, 327-328, 378
Dg-vogne *306*
Diana, fartøj, 282
diligencer 51, 70, *218 237*, *296*, 407
direkte kartering 86, 88
direkte kartering, bortfald af, i Hertugdømmerne, 29
direkte omdeling på landet 185, 231-233, 284
Dj-vogne *308*
Dk-vogne *361*
dobbeltbreve 173
dobbeltledninger (telefon) 255
dobbeltpostvogne *178-179*
Domhuset på Nytorv *85*
Dragør 96, 264, 299
Dresden 359
Drewsen, Christian, papirfabrikant, 45, *47*, 152
Driftsafdelingen (Telegrafvæsenets) 337
drikkepenge 78
Dronning Louises Jernbane 180
DSB 239-241, 301, 374
Dybbøl Mølle 344
Dybbølstillingen 154, 156-157
Dyrehavsbakken 67
Dyrhauge, Jørhen Torøe, opsynsmand ved Post- og Førgetransporten i Korsør, krigsråd, 124, 134
dyrtidstillæg 392, 395
dæmpning 319
Ejderen *10*
Ejderen, fartøj, *58*, 60-62
Ejderkanalen 124
Ejdersted 147, 149
ekspresbreve 172
ekstrapoststationer 76
ekstrapostvogne 78-79
Elben 165
Elbhavnen 112
Electric and International Telegraph Company, The, 144-146, 198-199
elektrisk belysning i jernbanepostvogne *307*, 360
elektrokarre, se perronbiler
elektromagnetisk telegraf 18, 65, 98, 108, 112, 115, 126
elektromagnetiske bølger 322
elektromobiler 303, *305*, 353-*354*, 356
Ellinge 109
Elmshorn 86, 114
Emden 146-147
Endelave 374
eneret, Postvæsenets, 44, 81
eneret, Telegrafvæsenets, til telegraf og telefon, 225, 248-250, 256
England 42, 116, 121, 128, 138, 140-143, 146, 149, 151, 168, 174-175, 196, 199, 201-211, 213-214, 249, 266, 268-269, 317-318, 324, 331, 338-340, 381, 402
Englandskabel, første, 138, 140-151, 169, 399, 409
Englandskabel, andet og senere, *188*, 195-207, 266, 317, 340, 342, 402
English og Hanssen, ingeniør- og entreprenørfirma, 129
enkeltbreve 173
enkeltledninger (telefon) 255
ensformig porto 39
Erichsen, A., dagvognsentreprenør, 74
Erichsen, Herman Gustav, dansk købmand i London, 205, 207-*208*
Ericsson, L.M., telefonfabrik, *260*
Erskine, R., engelsk vicekonsul, 322
Esbjerg 225, 233, 255, 326, 338
Esbjerg, fartøj, *349*
Ester af Lohals, fartøj, *376*, 378
Estrup, Jacob Brønnum Scavenius, konseilspræsident, 221
Faber, Peter Christian Frederik, telegrafdirektør, 18, *25-26*, 111, 115, 124-*129*, 133-136, 140, 143, 144, 146-152, 157, *164*, 190, 192-193, 196-200, 202-204, 206, 208, 221, 263
Faber, Richard Niels Andreas, ingeniørkaptajn, 386
faglige organisationer 193, 280, 286, 310-311, 334, 359
fagprøve, obligatorisk, for postassistenter, *280*
Fahnehjelm, Anton Ludvig, svensk major, 132
faktagevogne 227, *229*, 231, *293*, *354*, 356
Falster 35, 49, 66, 117, *298*, 336
Fanø 151, 211, 255, 348, *349*
Faraday, Michael, fysiker, 260
Fehmarn 320
Feistkorn, postüberleitungskommissær, 345
feltpost under Første Verdenskrig 339
feltpost, preussisk i Danmark, 156
Felttelegrafen 190
femnåletelegraf 97-98
Fenger, Carl Emil, læge, finansminister, 192
Ferslew, Martinus William, hofgravør, *44-45*
festblanketter *370*
festtelegrammer *370*-371
Fibiger, Mathilde Lucie, forfatter, telegrafist, *192-193*
Finansdeputationen 35-36, 103
Finanshovedkassen 21, 160
Finansministeriet 16-19, 30, 38-42, 44, 46, 51-52, 58-59, 61-62, 86, 94, 108-109, 114, 116-117, 125, 134-136, 143, 149, 159, 161, 164, 176, 185, 190, 196, 198-199, 201-204, 206-*207*, 216, 252, 264, 336
Finkelstein, S., afsender af postanvisning, *353*
Finland 150, 210, 266
Fire R.B.S. brun, frimærke, 46
Fjaltring 252
fjedervogne *75*
Fjerde Ekspeditionskontor 335
fjernskriver *367*
fjernsyn 389
Flakkebjerg 265

Flensborg 20, *62*, 86, 118, 148, 151, 154, 174, 178, 180-181, 189
flyvemaskiner, anvendelse af, til postbefordring, 303, *357-358*, 359
flyvemaskiner, radiokommunikation med, 385
flødebolle, Den omvendte, *390-391*
Flåden *58*
Flådens Efterretningstjeneste 381
fodlæder på åbne postvogne 78
Fodpostkontoret i København 22, 37, 84-85, 291
fodpostmærke 46
Fonnesbech, Christian Andreas, indenrigsminister, finansminister, 161, 204
Fontenay, Just Peter le Sage de, departementschef, *222*
Forenede Stater, se USA
Forenede Sydjyske Telefonselskaber 258
Foreningen for Post- og Telegrafvæsenets embeds- og bestillingsmænd af 1872, 310
Foreningen Postvæsenets 4. Lønningsklasse 311
Forenklingskommissionen 395
forfremmelsesnævn 335
forhandlingsregler, faglige, 311
Fornæs 265
Forsvarsministeriet (se også Krigsministeriet) 388
Fox, fartøj, *194*, 197
Fox, Henderson and Co., engelsk entreprenørfirma, 65, 118
frankostempler 37, 45
Frankrig 116, 138, 141, 167, 211-212, 215, 266, 268, 318, 340, 402
Fransk-tyske krig 215
Fredensborg 67, 75
Fredericia 62, 86, 89, 105-106, 110-111, 115, 117-118, 124, *130*, 136, 138, 147-148, 153-154, 156-157, *169*, 174, 180-181, 207, 221, 231, 245, 254, 266, 303, *308*, 322, 330-331, 371
Fredericia telegrafstation 266, *268-269*, *330-331*
Frederik 7. 15, 38, 45, 108, 117-118, 120, 125, 132, 146, 151, 174, 306
Frederiksberg 285
Frederiksborg 75, 108, 126, 138
Frederiksborg Amt 185
Frederiksborgmuseet 217
Frederikshavn *130*, 136, 138, 156, 233, 239, 259, 378
Frederikshavns Skibsværft og Flydedok 378
Frederikshavns Værft og Flydedok A/S 378
Frederiksværk 67
Freia, fartøj, *55*, 60
Frejr, fartøj, *58*, 60-61
fridøgn, ugentligt, 392-393
Frihavnen 301
Friis, Charles Christian Hude, postmester, *22*-23
Friis-Skotte, Johannes Frederik Nicolai, minister for offentlige arbejder, 387-388
frimærkekonvolutter *172*
frimærker 29-30, 37, 39, *44-45*, *48-49*, *90-91*, *171-172*, *224-225*, 228, *278*, *291*, *346*
frimærkerabatten 277-278, 281, 349
Fyen, fartøj, *372*-374
Fyn 35-36, 55, 62, 66, 102, 105-*106*, 108, 110, 114-115, 147-148, 154, 176, 180-181, 185, 231, 255, 320, 336, 368-369
Fyns Telefonselskab (senere Fyns kommunale telefonselskab) 258, 368-369
Fynske Jernbanepostkontor 181, 305
Fynske Postekspeditionsbureau 181
Fyrvæsenet 324
Fædrelandet, Avis, 31, 107, 115, 128-129, 136
fælles post- og telegrafbygninger 289
Fællesregeringen 29
Færgelav, Nyborg-Korsør forenede, 51-54, 58
Færgevæsenet 21, 159, 348-*349*
Færøerne 140, 174, 195-197, 201, 282, 314-316, 318, 381-382
Første Ekspeditionskontor 220-221, 273, 335
Første Postrevisionskontor 335
Første Postsekretariat 20-22, 159-160, 162
Første Toldrevisionskontor 222
Føvling 235
Fåborg 152-154, 289
Gad, Jacob Marius Elieser Kristian, departementschef, *222*, 251, 274
Galschiøtt, Caja, telegrafmedhjælper, *321*
Gammel Mønt, projekt angående hovedtelegrafbygning her, 292
gangbrædder *177*
Garding 148
Garlieb, Peter Johann Gotfried, leder af Departementet for Handels- og Konsulatssager, 116
Gaul, Kirsten, sognebud, *93*
Gedser 265-266, *306*, 325, 338-339
Gedser rev Fyrskib 325
Gedsted *354*
Geiser, fartøj, *58*
Geleff, Poul Johannsen, socialistisk pioner, 243
Generaldecisoratet for Postvæsenets Regnskabssager 19, 164
Generalpostdirektoratets ophævelse 161
Generalpostkassen 21
genforeningen 344-347
gennemrigske telegrammer 341, 365, 399-402
Gerda, fartøj, *51*, 54-*55*, *58*
Gill, William, engelsk sagfører, 145
giro 336, 350, 352-353, 394
Gisselfeld *184*
Glass, Richard Atwood, engelsk telegrafentreprenør, 146
gnistsendere 325-326
Godhavn 386
Godthåb 386
Gomard, Johan Nikolaj, venstremand, 53
Gower-Bell telefon *257*, 261
Gram 92
Great Northern China and Japan Extension Telegraph Company 211
Grenå *93*, *176-177*, 265
Grindsted 286, 336
Grosserersocietetets Komité 264
Grove, brevskriver, *90-91*
Grønland 140, 195-196, 201, 282, 314, 318, 385-386
Grønlands Styrelse 386
Grådyb Fyrskib 328
Gudenåen 180
Gudhjem 324

guldsnore 311
Gulstad, Kay Oscar Arthur, ingeniør, 323
Gulstad-relæ *342-343*
guttaperka *118-119*, 121-122, 132
Gørding 236
Göring, Herman, tysk pilot, 358
Göteborg 268
Gåbense 49, 62, 174

H.C. Ørsted, fartøj, 372, 374
Haag, fiskerikonferencen (1881), 266
Haderslev 28-29, 35, 62, 86, 92, 136, 138-*139*, 192, 254, 360
Haderslev Amtsbaner 344, 371
Hadsund 232
Hage, Christopher Friedenreich, minister for offentlige arbejder, 272, 279, 299
Hagen, Victor Emanuel, chef for teknisk afdeling (Telegrafvæsents), *221*
Hahns' Enke, vekselererfirma, *131*
Hals 96
Halsskov 102-103, *118-119*, 124, *239*, 323
Hambros Bank (London) 197
Hamburg 28, 33, 35-36, 49, 54, 62-63, 66, 68, 73, *101*, 107, 111-112, 114, 117, *118-119*, 123, 127, 131, 133, 136-138, 146-147, 149-151, 153, 165-167, 181, 200, 212, 214, 254, 266, 269, 304, 357-*358*, 359, 371, 399
Hammer, Hans Jørgen, maler, *73*
Hammeren Radio- og Signalstation *383-385*
Hammershus 265, 324, 383
Handelsbanken *207*
Hannover 146-147
Hanse, Zeppeliner, 304
Hansen, Carl August Holmer, højrepolitiker, 249
Hansen, Christian Kjellerup, grosserer, 60
Hansen, Christen, vognmand, 237-238
Hanssen, C.J., ingeniør, 116, 129
Hanssen-Nørremølle, Hans Peter, minister for sønderjyske anliggender, 344, 346
Hanstholm 265
Haparanda 150, 338
Harboøre 252
Hassing-Jørgensen, Jens, minister for offentlige arbejder (trafikminister), 333
Havnegade 301
Haxthausen, Frederik Christian Georg, leder af Sjællandske Jernbaneposteksped itionsbureau, 69
Heiberg, Johan Ludvig, forfatter, 192
Heide 86
Heland, I.F. von, svensk major, 131
Helgenæs 154, 189
Helgoland 142-144, 146-148, 150-151, 200
Helgoland, fartøj, 324
Hellerup 247
Hellig Olav, fartøj, 339
Helligåndskirken *388*
Helsingborg 131-*133*, 275, 319-320, *323*
Helsingfors 359
Helsingør 67, 75-76, 86-*87*, *101*, 111, 117-118, 126, 131, 133, 136, 191, 245, 247, 249, 265, 287, 319-320, *323*, 371, 399
Henley, W.T., engelsk kabelfabrikant, 205-206, 208
Henriksen, Axel G., telegrafmedhjælper, *321*
Henriques og Levy, højesteretssagførerfirma, 378
Herluf Trolle, fartøj, 324
Hermod, fartøj, *59*-60
Herning 258, 288
Hertugdømmerne 15, 18-22, 27-31, 35-36, 43, 46, *49*, 55, 96, 105, 113, 150, 159, 165-166, 168, 174, 176, 398-399, 403, 409
Hertz, Heinrich, tysk fysiker, 322
Hetsch, Gustav Friedrich, arkitekt, *125*
Hillerød 67, 75
Hillesborg 133, 254
Hirtshals 211, 264
Hjarnø 374
Hjorth, Vilhelm Billeskov, kommitteret i Generalpostdirektionen, *22*, 159
Hjørring *95*, 138, 232
Hobro 66, *130*, 152, 157, 189
Holbæk 74, 154, 189
Holbæk Amt 185
Holbøll, Einar, postmester, *294-295*
Holck, Julius Carl Christian, greve, dansk overpostamtsdirektør i Hamburg, 28
Holland 99, 138, 141-142, 168, 212, 214, 352, 357
Holm, Emil, kammersanger, kunstnerisk leder af radiofonien, 388
Holmen *59*
Holmes, Nathaniel, engelsk ingeniør, 202
Holstebro 28, 77, 157, 180, 233, *319*
Holsted 235-236
Holstein, Andreas Henrik von, major, postmester, 186
Holstein, Ernst Frederik von, dansk overpostamtsdirektør i Lübeck, 33
Holsten 15, 18, 20-21, 28-31, 35-36, 43, 46, 55, 63, 68, 96, 105, 114, 129-130, 150, 156-157, 159, 165-166, 168, 174, 176, 214
Holstenske jernbanetelegrafer 112-*113*, 114, 123, 130
Holte 67, 185, 287
Hornbæk 287
Hornemann, Claus Jacob Emil, komponist, *25-26*
Horns Rev, fyrskib, 324
Horsens 86, *130*, 180, *191*, *235*, 254, 289, 371
Hou 320
Hov 238
Hovedbanegården 302, *309*
hovedruterne 89
Hovedtelegrafstationen *125*, 253, *262*, 266, *292*, *312*, *321*, *342-343*, 366
Hughe's bogstavtelegrafsystem 365
Hulsig 369
hulstrimmel *330*
Humble 237-238
Hundebøl 92
Husum 149, 174, 180
Hven 133
Hvide Mølle *177*
Høgsbro, Svend, minister for offentlige arbejder, 193
Højer *88*
Højre (partiet) 249, 256
Høncke, Heinrich, telegrafdirektør, *164*, 190, 221, 245, 269, 272

Hørsholm 67
Hørup, Viggo Lauritz Bentheim, minister for offentlige arbejder 272, 279
håndperforator *330-331*

indenrigske telegrammer 365, 399-402
Indenrigsministeriet 140, 159, *161*, *163*, 176, 190-191, 219, 222, 224, 226, 247, 248, 250-251, 254, 264, 272, 274, 286, 291, 311, 322, *337*, 373-374
Indien 139, 211
indleveringsgebyr 29
indskrivningsbevispenge 78
indtelefonering af telegrammer 253-254, 365
Ingeniørforeningen 258
Ingeniørkorpset 109, 116, 120, 128-130, 135, 164, 190, 387
Ingerslev, Hans Peter, indenrigsminister, 225
International Bell Telephone Company 246
Internationale Kommission i Flensborg (i 1920) 344-345
Internationale Telegrafunion 212-214
interurbannettet 253, 257, 259, 314
investeringer, Statstelegrafens, 318
Ipsen, Herman, kaptajnløjtnant i Flåden, 124
Irland 138, 140, 195-196, 199, 201-202
Irnskolanska (fr.), modtager af postanvisning, *352*
isbåde *60-61*, 102-*103*, *239*
Island 140, 174, 196, 202, 282, 314-318, *323*, 338, 381-382
Islands Ministerium 382
Islandskablet 314-318, 381-382
isolatorer *118-119*
istransport 60-61
isvintre 102
Italien 213
Itzehoe 86
Ivigtut 194

Jagd, Jens Christian Henrik Claudius, telegrafbestyrer, senere amtsforvalter og højrepolitiker, 152-*153*, 189
Jelling 232
Jensen, Hans J., redaktør, telefonkoncessionsindehaver på Møn, 258
Jensen, Jens, socialdemokratisk politiker, 278
Jensenius, Herluf, satiriker, *389*
Jensine, fartøj, *376*
Jerichow-Christensen, Peter Andreas, departementschef, 274-*275*, 294, 334-335
Jernbane, Den sydslesvigske, *63*-64, 70, *98*, 148, 174, 176
jernbanebrevsamlingssteder 229, 393
Jernbanedriftselskab, Det danske, 176
jernbaneekspeditionsbureauer 87, 89
jernbanefærger *173*-174, *239*, *308*
Jernbanekommissionen 113
jernbanenet, danske, udviklingen af, *170*
jernbanepostekspedienter 177
Jernbanepostforeningen 310-311
Jernbanepostkontor, Københavns, 23, 163
Jernbanepostkontor, Nørrejyske, 181, 305
Jernbanepostkontor, Sjællandske, 181, 305
jernbanepostpakmestre 177
jernbanepostpakvogne *179*, 239-240, 359
jernbanepostvogne 33, 64, *68-69*, 87, 89, *175-179*, 180-181, 239, *240-241*, 304-*306*, 307, *308-309*, 359-*361*, 407
jernbanepostvæsen 70, 176, 183, 304-309, 359-361
jernbanerne i Hertugdømmerne 33, 49, 63, 112-114, 148, 174,
Jernbaneselskab, Sjællandske, 64-70, *108*
jernbanetelegrafer, holstenske, 112-*113*, 114
Jerslev *232*
Jessen, Frantz Christopher von, assessor i Generalpostdirektionen, postmester, *34-35*, 38, 40, 42
Jessen, G.J., stationsforstander, landpostentreprenør, 185
Joint purse overenskomsten (af 1905) 318
Jorchs Passage, radiostationen i, 387-*388*, 389
Joseph Michaelsen-medaljen 217
julemærker *275*, *294-295*
Julianehåb 386
Juridisk Kontor (i Telegrafvæsenet) 337
Justitsministeriet 195-196, *353*
Jydsk Telefon 258-259, 368-371
Jylland 35-36, 56, 118, 128, 147, 154, 156-157, 174-176, 185, 189, 231, 233, 255, 320-321, 327, 336, 369
Jylland, fartøj, 51, *58*, 60-61, 118
Jysk Telefon, se Jydsk Telefon
Jysk-fynske Statsbaner 174, 176, 239-240
Jyske Postekspeditionsbureau 176, 181
Jürgensen, Fritz, satiriker, *139*
Jægerspris 154
Jørgensen, Poul-Ejnar, telegrafbud, *364-365*
Jørgensen, Wilhelm Christian, hovedrevisor, 335

K.T.-sager *38*, 86-87, 89
kabelbrud 134, 371-380, 402
Kabeldepotet i Korsør 378
kabelhjul *127*, 378
kabelhuse *340*
kabelplov *122*
kabelskibe 371-380
kabler *121*, 330
Kairo 359
Kalundborg 27-28, 39, *51*, 54, 64, 154, 173-174, 189, 358, 380, 389
Kalundborg, radiosenderen i, 389
Kampmann, Hack, arkitekt, *290*
Kanal-kablet 138
Kanalen 116, 323
kartering 29, 37, 86, *87-88*
Karungi 338
kassebreve 87
Kassererkontoret 21
kassetømning (se også postkasser) *301*, 356
Kattegat 329
Kemp og Lauritzen, ingeniørfirma, 247
Kentucky *141*

Kerteminde 53, 252
Kiel *10*, 27, 32, 49-51, 54-56, 58-59, 62-63, 65-66, 68, 86, 88, 112-114, 138, 165-166, 173-174, 180-181, 186, 266, 322, 338
Kiel-Altona banen *10*, 68, 112-114, 130
Kina 211, 269
Kiørboe, Valdemar Olaf, generaldirektør, 272, *273*, 276, 285, 333-334, 336-337, 344, 393
Kjøbenhavns Telefon Selskab (se også KTAS) 246, 251, 258, 371
Kjøbenhoved 92
Klampenborg 67, 96
klart sprog, krav om i telegrammer under Første Verdenskrig, 340
klaviaturperforator *330-331*
Klitmøller 252
Klosz, sekretær for kommunistisk klub, *352*
Knudsen, postkontrahent i Roskilde, *71*
Knudshoved 102-103, *118-119*
Knutzen, Peter, postinspektør, senere generaldirektør for DSB, 344
Koch, Cornelius Peter August, grosserer, 58-59
kohærere *323*-324
Kolding 28, 35, 92, 136, 153-154, 180, 189, 254-255, 295, 339
Kommissionen (af 1915) vedr. Postvæsenets styrelse 334-335
Kommissionen angående forening af post-, jernbane og telegraftjeneste 393
Kommissionen angående tilvejebringelse af en ny postgård i København 291
Kommunistisk Organ *352*
koncessionerede telefonselskaber 256-259, 318, 320, 367-371
Kongelige Grønlandske Handel *194*, 282-283
Kongelige Teater 391
konjunkturtillæg 392, 395
Kontinentale Selskab for Poulsen Radiotelegrafi, Det, 381
Kontoret for ankommende pakkepost 293
Kontoret for behandling af ubesørgede postsager 274
kontorholdsgodtgørelse 229-231
kontraspionage 322
Kopp, Johan Sigfried Julius von, major, postmester, 186
korer *118-119*
Korsør 27, 50-*55*, 56, 58, 62-68, 76, *87*-88, 99-102, 106-111, 117, *118-119*, *123*, 156, 165-166, 173, 176, 180-181, 254, 378, 380
Korsør jernbanetid 56
Korsør-ruterne 56, 58-59, 70, 165, 173, 181
Krarup, Carl Emil, telegrafingeniør, chef for Teknisk Afdeling, 319, *323*-325
Krarup, N.C.M., telegrafbestyrer i Vejle, 157
Krarup, Thure Frederik, generaldirektør, *337*, 367, 386
Krarupkabler *318*-320, *323*
kreaturtransportvogne 359
Krieger, Andreas Frederik, nationalliberal, senere højrepolitiker, 250
Krigen i 1864 *156-157*
Krigsministeriet (se også Forsvarsministeriet) 105, 108-110, 117, 120, 123, 149, 186, 190-191, 299, 321-322, 356, 387
Krigsministeriets udnævnelsesret til visse postmesterembeder 186
Krik 14
Krimkrigen 205
Kronprins Frederik Carl Christian, fartøj, 27, 49-*50*, 52, 54, *58*
Kryolitselskabet *194*, *206*, 386
KTAS 253-254, 368, 387
Kulkornsmikrofon 245, 260
Kuper og Co., engelsk kabelleverandør, 133
Kurskontoret (se også Andet Ekspeditionskontors Kursafdeling) 225
Kurssekretariatet 20
kvindeligt personale 154, 186-187, 284
kvinders lige adgang, lov om (1902), 193
Kystcentralen *321*
kystobservationsstationer, militære, 263-266
kystradio, se skibsradio
kystsignalstationer, se signalstationer
København 27, 35, 37, 49-51, 54, 56, *59*, 62-68, 73-76, 84-*85*, 87-*88*, 96-*97*, *101*-102, 105, 107-108, 111, 115, 117-*118*, *125*-126, *131*, 133, 136-137, 140, 153-154, 160, 174, 189, 193, 197, 205, 224-*228*, 239, 241, 245-246, 249, 254-255, 266, 285, 287, 298, 300, 306, 336, 338-339, *352*, 356-*357*, 359, 383, 393
Københavns befæstning 374
Københavns Flydedok og Skibsværft 378
Københavns lokalsender på Centralpostbygningen 389
Københavns Postbudeforening 310
Københavns Radio 328, 381
Københavns Telefon, se Kjøbenhavns Telefon Selskab og KTAS
Københavns Telefonkiosker 370-371
Købmagergade 82
kødtransportvogne 359-*360*
Køge 66
Köln 359
Königsberg *113*, 138, 359
kørende landpostbude 96, *232*-233, 237-238, 286-287
kørende postkontorer 64

Labrador 196
Landbrugsministeriet 328
landevejsbefordring af post og passagerer 70
landevejsposter 67, 71-73
Landmandsbanken 350, 365
landpostbude 92-93, *95*, 163, *184*-185, 233-235, 276-278, 284-*287*, 299-*300*, 363, 394
Landpostbudenes almindelige enke- og alderdomsforsørgelsesforening 284-285
Landpostbudenes Centralforening 286, 310-311
landpostkørsler 96, 232-233
landpostruter 96, 185
landpostvæsen 22, 29, 43, 73, 82, 92-96, 172, 184-185, 220, 231-236, 247, 273-274, 276-277, 284-287, 394
Langeland 99, 237, 258, 368
Langelands Telefonselskab 258, 368
Langelandsbælt 99
Langetved 92

Langå 175, 180
Larsen, C.C., sergent, pilot, *358*
Larsen, Knud, maler, *327*
Larsen, Lars Christian, nationalliberal politiker, 53
Lauenburg 18, 20, 35, 46, 78, 96, 114, 165
Lauritzen, Severin, ingeniør, 245
Lauritzen-undulator 330-331
Leclanché-elementer *262*, *264*
Lehmann, Peter Martin Orla, nationalliberal politiker, 94, 100-*101*, 105, 107, 110, 154, 176
Lehmann, Wilhelm Otto Waldemar, premierløjtnant i Ingeniørkorpset, 100-*101*, 102-104, *105-106*, 107-108, *109*-111, 114-117, 120, 124-127, 129, 131, 134, 136, 154
Lemberg 138
Lemvig 77, 154, 189, 252, 288, 336
Lerche, Christian Diederich, kammerherre, kongelig kommissarius, 388
Letland 402
Levy, Martin, sekretarietschef i Finansministeriet, senere bankdirektør, 206-*207*
Libau (Liepaja) 198, 209-210, 269, 402
Lichscheidt, R.A.C., telegrafist, *315*
Lillebælt 62, 111-112, 124, *173*, 371
Lillebæltskabel 124, 148, 153, 371
Lillebæltsoverfarten 99, *173*
Limfjorden *14*, 50, 156, 233, 322, *340*
Lindenborg kro *158*
Lissabon 215
litsenbroderpenge 78
Litvinoff, sovjetisk repræsentant, *353*
Lloyds of London 265
Lofoten 325
Lohals 237-238
lokalbreve 84, 223, 281, 348
Lolland 35, 49, 56, 64, 66, 117, 153, 192, *298*, 336
Lolland-Falsters telefonselskab 258
Lolland-Falsterske Jernbaneselskab 179
London 150, 322, 357, 359
London Shipping Gazette 264
Lorentzen, Waldemar, telegrafingeniør, 18-*19*, 206, 221
Louise Augusta, fartøj, *50*
Louise, dronning, 294-*295*
Lov om straf for beskadigelse af telegrafledninger m.v. 129
luftpost 353, 357-359
lukkede postvogne 71, 76-77
Lund, Christian Christopher, postinspektør, 305
Lund, J.P.G.P., bestyrer af optisk telegrafstation, senere telegrafkontrollør, *109*
Lund, Niels Holm Hostrup, generaldirektør, 23, 159-*160*, 162-163, 219, 221
Lwów 128
Lygtekvarterets postkontor 298, 356
Lyngby 67, 287, 381-383, 385-387
Lyngby Radio *325-326*, 381-383, 385-387
Lynæs 326
lysbuesender (se også buegenerator), 325-326
Lübeck 27-28, 32-33, 35, 49-50, 56, 59, 62, 112, 123, 156, 165-167, 180, 214, 266, 350, 359
Lüders, chef for den russiske statstelegraf, 207-208
Lütken, Otto Hans, dampskibskonsulent, kaptajnløjtnant i Flåden, *54*-56, 59-60
længdebaner 174
Læsø 259, 286
»Løgstør fattighus« *309*
Løkken 232
lønningslov, se også postlønningslov
Lønningsloven (af 1908) 285, 314
Lønningsloven (af 1919) 392
Lønoverenskomster 392
Løven, fartøj, 62
Løwener, W., maskinleverandør, 303, 354

Macneill, Sir John, engelsk kabelkoncessionsansøger, 196-197, 201, 203
Madrid, Postkongres i, 215
Madsen, Christian Ludvig, materialforvalter ved Statstelegrafen, senere medarbejder ved Store Nordiske Telegrafselskeb og derefter direktør for KTAS, 206, 246-247
Madsen, Mathias, landpostbud, 233
Madsen-Mygdal, Thomas, statsminister, 395
Magnus, J.S., engelsk kabelkoncessionsansøger, 197
Malling, Valdemar, kontorchef, 299
Malmö 156, 166, 223, 254, 357, 359
Marconi, Guglielmo, radiopioner, 323
Marconiselskabet 324, 326
Mariager 232
Maribo 192
Marineministeriet 59, 109, 263, 315, 322, 324, 374, 381
Marinen 324-327, *357*, 374
markedsandel, Statstelegrafens, 253, 313, 318, 365, 402
Marstal 152, 189, 245, 252
Marstrand 211
maskinsendere 386
Masnedsund 174
Masnedsundbanen 174
Masnedø 374
mastetelegraf 102
Materialafdelingen 162
Materialdepot, Telegrafvæsenets, 383
Maximilian af Thurn und Taxis, fyrst, 168
Mecklenburg 214
Mecklenburg-Schwerin 213
mellembys forbindelser 320-321
mellemrigske telegrammer 341, 361, 399-402
Mercurius, fartøj, 51-52, *58*, *122*, 124, 134
Meteorologisk Institut 266, 315
Meyer, fyrmester, 264
Meyer, Niels Rasmussen, telegrafdirektør, 193, 222, *272*, 316, 327, 337
Michaelsen, Joseph, assistent i Generalpostdirektoratet, *216-217*
Middelfart 28, 35, 102, 105-106, 111-112, 115, 148, 152-153, 157, *169*, 180-181, 303
Middelhavet 139
Midtjylland 233, 336
mikrofon 245, 260

Mindet 1847, fartøj, *122-123*, 124
Minekran 4, fartøj, *375*
minekraner 374
Ministeriet for Monarkiets fælles indre Anliggender 18-19, 52-53, 64-65, 111, 143, 195
Ministeriet for Slesvig 20, 64
Mols 154, 189
Moltke, Adam Wilhelm, greve, regeringschef, 44
Mondrup, Christen Iversen, generaldirektør, *332*-333, 336-337, 344-345
Monrad, Georg Herman, medlem af Generalpostdirektionen, 15-16
Moore og Co, fransk kabelkoncessionsansøger, 195
Mors 382
Morse, Samuel, telegrafpioner, 97-98
morsealfabetet 98
morseapparater *126*, 330, *342*, 365
Moskva 359
motorcykler 301, *303*, 356
Munch, Peter Rochegune, indenrigsminister, marineminister, 311, 329, 381
Munch, Victor Emanuel, overpostinspektør, regnskabschef, *276*
Murray-perforator *330*
München *352*
Møller, Emil, telefonfabrikant, *260*
Møller, J.P., maler, *14*
Møn 209-210, 231
Mørch, Jens Wilcken, overpostmester, *329*
Mågen, fartøj, 27

Nakkehoved 265
Nakskov 66, 82
Nationalbanken 336
NB-breve, se rekommanderede breve
Neapel 213
Nederlandene, se Holland
Nedskæringsloven 395
Neergaard, Niels, venstrepolitiker, 278
Neptun, fartøj, *50*
Neumünster *10*, 86, 114, 123, 138
Neumünster-Rendsborg banen *10*, 114, 123, 130
Neutralitetsstridigt indhold, Meddelelser af, 381
New Foundland 140, 195-196, 199, 201-202
New York 359
New York Land and Ocean Telegraph Company 314
Newall, R.S., engelsk kabelfabrikant og kabelkoncessionsansøger, 142-144, 198, 202-207
Newbeggin 211
Newcastle 211, 322
Nibe 154
Nielsen, Gorm, vognmand, 238
Nielsen, Jens, kørende landpostbud, 237-238
Nielsen, Thomas, venstrepolitiker, 233
Nimbus-motorcykler 356
Nissen, Nicolai, postmester, 92-93
Njord, fartøj, 61-62
Nordlangeland 237-238
Nordlien, Frederik Theodor Martin Mogensen, departementschef og generaldirektør, 271, *274*, 327, 337
Nordsjælland 185
Nordsøen 267
Nordtyske Forbund 167-168, 214
Nordtyske Postforbund 214
Norge *87*, 131-132, 138, 140-141, 146, 201-206, 210, 214, 223, 266, 268-269, 317, 381, 399
Norgeskabel 201-206
normaltid, dansk, 56
Norsk-Britiske Telegrafselskab 210
North Atlantic Telegraph Company 202
Nyborg 27, 51-54, 58, 61, 66, 99, 101-102, 105, 107-109, 111, 117, *118-119*, 152, 173, 180-181, 252
Nyborg-Korsør forenede færgelav 51-54, 58
Nykøbing Falster 245, *298*
Nymindegab 252-253, 371
Nymølle *47*
Nysted 192, *298*
Næstved 66, *84*, *288*
Nørgaard, Peter Christopher, departementschef og generaldirektør, *163*, 219, 255, 271
Nørrebro 85, 163
Nørrejylland 54, 200
Nørrejyllands Generalkommando 110
Nørrejyske Jernbanepostkontor 181
Nørresundby *340*

Oddesund 174
Odense 15, 66, 76, 83, 86, *123*, 129-*130*, 133, 138, 153-154, 225, *230*-231, 247, 254-255, 288-*289*, 336, 356
Odense Amt 252
Offentlige Arbejder, Kontoret, Departementet og Ministeriet for, 159, *161*-162, *163*, 193, 219, 221, 256, 271-272, 327, 329, 333, *337*, 352-*353*, 367, 375, 380, 382, 386-387, 395
Offentlige tjenestebreve, se K.T.-sager
Officielle Meddelelser 294-295
olie- og petroleumslamper i jernbanepostvogne *306-307*
Olsen, Bernhard, maler, *60*
omdelingernes antal 393
omdelingsruter (på landet) 185, 231-233, 284
omkartering 86
omstillingsborde *317*, *319*
omvendte flødebolle, Den, *390-391*
ophævelse af Generalpostdirektoratet 161
optisk telegraf 18, 98-111
Ordrup 96
Orehoved 174, 374
organisationer, faglige, 193, 280, 286, 310-311, 334, 359
Orlogsværftet 380
Orlogsværftet, Radiostationen på, (se også Københavns Radio) 325, 327, 385, 387
Oslo, se Christiania
Otterstrøm, Christian Rasmus, nationalliberal politiker, 40-41, 44
ottetimers arbejdsdagen 285, 392, 395
Overbestyrelse, Postvæsenets, 219-220
Overbestyrelse, Telegrafvæsenets, 373
overenskomster om postbefordring med jernbane 67, 176, 240-241, 307

overfarterne 56, 58-59, 70, 165, 173, *349*
overhøring 319
overjordiske telegraflinier 133
Overpostamt, Det danske i Hamburg, 28, 30, 156, 165-166
Overpostamt, Det danske i Lübeck, 156, 165-166
Overpostamt, Slesvig-holstenske i Hamburg, 28
overpostinspektører, se postinspektører
Overpostmesteren i København 22, 160, 163, 220, 226, 272, 291, 293, 336, *352-353*
overtryk 46
Oxenbøl, Vilhelm Michael Christian, højrepolitiker, 249, 251

Padborg *347*
pakkebefordring 81, 403
pakkeomdeling (se også faktagekørsel) 356
pakkeporto, til Grønland, *283*
pakkepost 171, 223, 277, *360*
Pakkepostkontoret i København 22, 38, *227*
Pakmesterforeningen 310
pakmestre *362-363*
Paludan, Carl Emil, telegrafbestyrer ved den optiske telegraf 99-100, 103
papirisolering 320
Paris 200, 212, 214-215, 267, 359
Paris, Postkonferencen (1863), 214, 216
Paris, Telegrafkonferencen i, 200, 212
Pariserkonventionen (1852) 212
Paterson, Tho(rstein) G., islandsk kabelkoncessionsansøger, 314
Pedersen, Peder Oluf, professor, 319, *323*, *327*, 367, 369, 386
Pedersen, S.P., landpostbud, *235*
Pender, John, engelsk telegraf-investor, »kabelkongen«, 138, 211
pension for landpostbude 285
perforator *330*
perronbiler 356-357
personaleforbrug 397
personaleorganisationer 193, 280, 286, 310-311, 334, 359
Personaliakontoret (Telegrafvæsenets) 337
personbefordring 81, 182-183, 236, 296-297, 403
personposter 71-73, 182-183, 236, 296-297, 397
Peter Faber, fartøj, 375-*377*, 378-*379*, 380
Petersen, Harald Georg, overpostmester i København, 165, *167*, 187, 227
Petersen, Nicolai Wilhelm, konservativ landstingsmand, 225
Petersen, P., vognfabrikant i Slagelse, *71*
Peto, Sir Morton, engelsk jernbaneentreprenør, 128, 180, 197
Pio, Jean Frédéric Guilliaume Emile, professor, 243
Pio, Louis Albert Francois, pekspedient, socialistisk pioner, 243
plebicit *346*
Ploug, Parmo Carl, nationalliberal redaktør af »Fædrelandet«, senere konservativ, 107, 136, 225
polariserende morsemodtager 330
Polen 138
Politiken, avis, *352*
Pollak og Virag modtager *330*
Polyteknisk Læreanstalt 115-116, 124, 367
portoens størrelse 171, 223, 277-279, 281, 348
portofrihed (se også K.T.sager) *38*, 39, 42-44, 46-47, 86, 172-173
portomoderation 39
portoreformen (i 1851) 35-36, 43, 82-83, 86, 92, 94, 171-172, 213
portostempler 39, 43
post- og personruter 70
Post- og Telegrafmuseet *329*, *344*
Post- og Telegrafvæsenets ekspeditionskontor 163, 219-220
postaftaler, internationale, 213-215
postanvisninger 43, 172, 350, 353, 393
postassistenter 187
postbrevkasser 29, 83, *85*-86, 228, *242-243*
postbude i byerne *81*, *186-187*, *228*, *279*, *302*, *362*
postdampskibe 49-60
postdiligencer, se diligencer
postekspedienter, statsansatte i provinsen, 230
postekspeditioner 229
postelevers antagelse og uddannelse 272
postens omfang 81
posternes befordring 20
postflyvning 303, 357-359
Postforbund, Nordtyske, 214
Postfunktionærernes Fællesorganisation 310
postførere 78
postgiro, se giro
Postgården på Købmagergade 82, 163, *226-227*, *291-292*, 293, *329*
Postholderen i København 353-354
posthorn *77*
posthuse 82, *83-84*, *191*, 228-231, 288-291, *351*, 407
postilioner *10*, *73-74*, *77-78*, 353
postindleveringssteder 85
postinspektører (og overpostinspektører) 22, 96, 162-163, 220, 227, 236, 272, 276, *333*, *344*, *362*
Postkassen 54
postkasser 29, 83, *85*-86, 228, *242-243*
Postkassereren 46
Postkommissionen (af 1916) 275
postkonduktører *31*, 71-72, 78, *362-363*
postkongresser, Internationale, 215
postkontorer 82, *83-84*, *191*, 229, *351*
Postkontoret på Toldboden 23, 82
postkontrahenter 73-75
postkonventioner, Internationale, 213-215
postkort, se brevkort
postkupeer 181
Postloven af 1865 171
Postloven af 1871 171, 224, 348
Postloven af 1888 225, 348
Postloven af 1902 *280*
Postloven af 1919 348
Postlønningsloven af 1852 229
Postlønningsloven af 1870 229
Postlønningsloven af 1902 280, 285
Postmesterforeningen 311
postmestre *21*, *83*, 186, *362*
postmestre, militære, *83*, 186

postopkrævninger 172, 350, 393-394
postpakvogne (jernbane) 239-240, 359
postregalet 17
postrettigheder, Danske i Hamburg og Lübeck, 28, 32-33, 166-167
postschaffner *31*
postschillinge *30*
postskilte *213*, *270*, *347*
postsparekasse 352-353
posttakster (se også postoreformen af 1851) 171-172, 223, 277-278
Postvæsenets Ekspeditionskontor 220
Postvæsenets Overbestyrelse 219-220
Poulsen, Christian Marinus, botaniker, kommitteret i Finansministeriet, *116*-117, 120
Poulsen, Valdemar, opfinder, 319, *325*-326, *327*, 381, 385-386
Poulsen-sendere 325-326, *385*
Preussen 19-20, 41, 98, 100, 118, 146, 151, 165-168, 198-199, 212, 214, *346*
Preussisk feltpost i Danmark 156
Preussiske Postvæsen 214
Preussiske Statstelegraf 114
Preussisk-østrigske Telegrafunion 212
Privatbanken *206*, 249
private postbude på landet 93
private telegraflinier 137, 148, 152-154, 189-190
privatansat postpersonale 186, 230-231
provinspostbude, statsansættelse af, 231
Provinspostbudeforeningen 310
provinsposthuse 228-231, 288-291
prøvekasser *118*-*119*, 122
Puncher *330*-*331*, 343
Pupinkabler 320
Pårup 109

Radio 322-329, *347*
Radiobevægelsen 387
Radiokommissionen (af 1920) 386
Radiokonferencen i Berlin (1906) 326
Radioloven (af 1907) 326
radiomodtagere 387
radiorør 386
Radiostationen på Orlogsværftet (se også Københavns Radio) 325, 327
radiostudier *390*-*391*
radiotelefonforbindelse til Bornholm 383
radiotelegrafi 321-329
Radioudvalget af 1924 387
Raffenberg, Mads Emil, orlogskaptajn, *169*
Randers 66, 86, *130*, 154, 175, *176*-*177*, 178-180, 225, 231, 234, 336
Raphael, Clara, se Mathilde Fibiger
Rasmussen, Laust, forsvarsminister, 387
Rasmussen, Simon, postekspedient, 186
Ravn, Niels Frederik, marineminister, 315
Ravnebjerg *109*-110
receiver *330*-*331*
Rée, Bernhard Philip, politiker, Bondevennepartiet, 39, 44, 94, 128
Rée, Harry, repræsentant for The Electric and International Telegraph Company, 144
Refsnæs 154, 189
Register-general of Shipping and seamen 264
Regnskabsafdelingen (Telegrafvæsenets) 221, 337
Reitzels Forlag 192
rekommanderede breve 86-*88*, 89
Rendsborg 27, 29, 86, 112, 114-115, 117-118, 123-124, 130, 147-148
Reuter, Julius, engelsk telegrambureauindehaver, kabelkoncessionsansøger, 198-199
Reuters Bureau 198
revolverende firsnoning 319
Reykjavik 382, 386
Ribe 86, 92, 154, 189, 288
Ring, Laurids Andersen, maler, *287*
Ringkøbing 258
Ringkøbing amt 185
Ringsted 66
Ritzaus Bureau 366, 390
Robinson, Albert, engelsk ingeniør, 118, 121, 128
Robinson, W., amerikansk telegrafingeniør, 112
Rode, J.S., skipper, *123*-124
Rode, Ove, indenrigsminister, 333-334
Rom *113*, 138, 213, 215
Rom, Postkongres i, 215
Roskilde 54, 64-65, 68, *71*, 74, 108, 110
Roskilde-Korsør banen 65-66
Ross, Charles, maler, *10*
Rothe, Viggo, direktør for Sjællandske Jernbaneselskab, 68
Rotterdam 359
Royal Mail 283
Rudkøbing 152, 237-238, 245, 252
Rusland 150, 168, 198-204, 207, 210-211, 213-215, 266, 268-269, 317-318, 331, 339, 402
Ruslandskabel, dansk, 145, *188*, 198-209, 317-318, 339
rutebiler 296
Ryvangen, militærets radiosender i, 387, 390
Rügen 151
Ræder, Maximilian Oskar, postkontrollør, 344
Rødby, 320
Rødding 92
Røde Bygning, Den, *85*, 162, 220, 291
Rødekro, radiostationen i, *347*, 360, 387
Rønne 50, *59*, 62
Rønnede 66
rørforstærkere 403
rørpost 342
rørsendere 386
Røsnæs 320
Rådvad *235*
Raasløff, Waldemar Rudolf, krigsminister, 196, 210-211

Sachsen 212
Sakskøbing 192
Saltum *232*
Samsø 154, 189, 231, 320, 358
San Francisco 359
sandbatterier, Våde, *118*-*119*
Sardinien 212
Sass, Mathias Wilhelm, grosserer, 51
Scandia *177*
Schiøtz, Frederik Wulff Engelbrecht, telegrafingeniør, *18*
Schlegel, Carl Otto Emil, oberst, chef for Ingeniørkorpset, 116

Schliedermann, J.C., overelektroingeniør i Marinen, 386
Schoppe, (fr.), telegrafist, 193
Schou, Johan Lauritz, departementschef og generaldirektør, *161*-162, 219
Schou, Rudolf, konsulent for Landbrugsministeriet, leder af Dansk Automobilselskab, *297*
Schovelin, Julius Thorvaldsen, kaptajn i Ingeniørkorpset, 105, 107
Schram, R., kabelkoncessionsansøger, 142
Schumachertelegraf 99
Schweiz 212, 215, 352
Schønheyder, Christian Wilhelm, søofficer, *169*
Scoresbysund 386
Sekretariat (Telegrafvæsenets) 221, 337
Shaffner, Tallifero Preston, oberst, amerikansk telegrafprojektmager, 139-*141*, 142-*143*, 195-197, 211, 314, 318
Shaffner-projektet 138, 140, 142, 195-197
Shetlandsøerne 315-316, 382
Sibirien 211
sideruter 89
Siemens og Halske maskintelegraf *330*
Siemens og Halske, tysk firma i elektroindustrien, 198, 200, *330*, 366
Siemens, Werner, tysk elektroingeniør, 118
signalstationer 263-266, 324, 328, *383*
signaløvelser 266
Sikringsstyrken 339
Silkeborg 152-153
Simonsen, Simon, maler, *237*
Sjælland 35, 55-56, 114-116, 147-148, 175-176, 247, 320, 336, 369
Sjællandske Jernbaneekspeditionsbureau 69, 87, 181
Sjællandske Jernbanepostkontor 181, 305
Sjællandske Jernbaneselskab 64-67, 70, *108*, 179, 239-240
Skagen 211, 233, 258-259, 263-264, 286, 328, 369
Skagens fyr 263
Skanderboer 258
Skeel, Erik Vilhelm Robert, indenrigsminister, 248, 250-251
skibsradio 324-329, 380, 385
Skirner, fartøj, *58*, 61, 62
Skive 178, 180, 189, 336
Skodborg 92
Skodsborg 151
Skotland 197, 209-210
Skram, Johan Christian Gustav, direktør for Sjællandske Jernbaneselskab, *108-109*, 114-116
skruedampskibe *372*
Skt. Petersborg 203-204, 210, 213
Skt. Thomas 283
Slagelse *71*
Slangerup 298
slangeskrift *330-331*
Slavekrigen 27
Slebsager, Marius Abel Nielsen, minister for offentlige arbejder, 386
Slesvig 15, 19-21, 29-31, 35-37, 41, 43, 46, 82, 86, 96, 105, 142, 146, 150, 157, 159, 165-166, 168, 176, 198, 200, 344
Slesvig by 110, 154
Slesvig, fartøj, *58*
Slesvig-holstensk kurantmønt 43
Slesvig-holstensk-lauenburgske Kancelli 112
Slesvig-holstensk-lauenburgske sekretariat 20
Slesvig-holstenske Postvæsen 20, 29, *31*, 37, 46, 165-166, 214, 227
Slesvig-holstenske provisoriske regering 19, 28-29, 105
Slesvig-holstenske statholderskab 20, 29, 113, 214
Slipshavn 61
Slomann, Carl Victor, direktør for Christiansholms Fabrikker, 367-*368*, 369
Smidth, Hans, maler, *182-183*
Snoghøj 28, 102, 105, 111, 157
Snøde 238
Socialdemokraten, avis, 285
sognebud *93*, *185*
sogneforstanderskaber 92-93
Sorø radio 389
sounder *312-314*, 342
sparekommissioner 393-395
Spodsbjerg 238, 265
Sponneck, Wilhelm Carl Eppingen, greve, finansminister senere generaltolddirektør, 36, 38-*41*, 42-43, 108, 116, 127, 132, 206
sporvogne *302*
Sprogø 102, 111, *118-119*, 124, 323
Statistiske Bureau, Statens, 38, 222
statsovertagelse af telefonnettet 256-257, 369, 371
Statstelefonabonnenter 370
Statstelefoncentraler 255
Statstelefonnettet 313, 370
Statstelefonstationer 248, 252-253, 263
Statstilsynet med de koncessionerede telefonselskaber 320
Stauning, Thorvald August Marinus, statsminister, 387
stedtillæg 392
Stege *357*
stempling *90-91*
Stenderup 235
Stettin 27, 49-50, 227
Stevns 265, 402
Stockholm 131, 213-215, 254, 338
Stockholm, Postkongres i, 215
Stoltenbergsgade *354*
Stonehaven (radiostation) 382
Storbritanien, se England
Store Nordiske Telegrafselskab 195, *206-207*, 209, *210-211*, 249, 266-269, 314-318, 323-324, 372-374, 381-383, 399, 409
Storebælt 49-*50*, 52, *60*, 99-100, 102, 108, 110, *113*-115, 117, 124, *132*, *135*, 137, 148, 180-181, 239, 319-320, 330-331, 371
Storebæltskablet 111, 116, 124, *132*-134, *135*, 137, 148, 153, 319, 371
Storebæltsoverfarten 49, 51-52, 60, 137, 180-181, 372-373
Stormgade 220
straf for beskadigelse af telegrafledninger m.v., Lov om, 129
Stralsund 166
Strandmøllen *47*
Strandvejen 247
Strassburg 212
Struer 157, 178, 180, 189, 233, *316-317*, 336
Strib 62, 156, 174, 180
Strømø 282
Stubbekøbing *185*, 249
Stærekassen 391

Stöhrer, tysk telegrafmekaniker, 108, 115-116
Sub-Marine Telegraph Company, The, 138, 143, 146, 148, 150-151, 198-200
Suderø 382
Suhr og søn, J.P., handelshus, *206*
Suhr, Ole Bernt, grosserer, *206*
Suhr, Vilhelmine, telegrafist, 192
Svendborg 53, 66, 96, 152, 186, 288, *376*
Svendborg amt 53, 252
Svendsen, Christen, generaldirektør, *220*-221, 272, 294, 311
Svenska Lufttrafik 357
Sverige 131-132, 138, 140-141, 146, 150-151, 156, 169, 210, 213, 223, 266, 268, 317, 339, 381, 399
Sverigesforbindelse (telefon) 254-255
Sverigeskabel (telegraf) 131, 138
Svitzer 62, 372, 374
Sydfynske Dampskibsselskab 238
Sydjydsk Telefonselskab 371
Sydlangeland 237
Sydsjælland 56, 153
Sydslesvig 55
Sydslesvigske Jernbane *63*-64, 70, *98*, 148, 180
Sæby 233
Søeborg, Lars, landpostbud, *95*
søkabel, se kabel
sølvsnore 311
søndagslukning 393
søndagsomdeling på landet 394
Søndenbro 237
Sønder Højrup 105-106, 110
Sønderborg 105-107, 110, 154
Sønderjylland 105, 261, 333, 344-347, 371, 402
Søndervig 207, 268, 342
Sørensen, Johan Poul, radiopioner, 322
Sørensen, Jørgen, husmand, 235-236
Sørensen, Martin, skibsfører, *376*
Søtovet (se også kabler) *118-119*
Søtråden (se også kabler) 115, *118-119*, *122*

Takster, se Posttakster
Tarm 288
Teaterpassagen 390
Teknisk Afdeling (Telegrafvæsenets) 221, 337, 380
telefon *244*, 245-247, *251*, *257*, *260-261*, *346*, 366-371
telefonkiosker 370-371
Telefonkommissionen (af 1917) 367-*368*, 369-371
Telefonloven (af 1897) 256-259
telefonstationer 248
telefonteknologi til telegrafformål 247
Telefunken 326
telegrafbude 363-365
Telegrafbudenes Forening 311
telegrafcensur, militær, 191, 321
telegrafetiske regler 213
telegrafhemmeligheden 213, 249
Telegrafinspektoratet 337
telegrafister 363
telegrafkabler i havene, beskyttelse af, 266-267
telegrafklokker *118-119*, *129*
Telegrafkommissionen (af 1847) 100-103
Telegrafkompagniet 190
Telegrafkonvention med Rusland 200, 202, 207-208
Telegrafkonventioner, Internationale, 212-214
Telegrafonen 319
telegrafordbøger 111
telegrafstationer, antallet af, 263
Telegrafteknikerforeningen 311
telegrafteknologi 97
Telegraftropperne (se også Ingeniørkorpset) 190
Telegrafunion, Internationale, 212-214
Telegrafunion, Preussisk-østrigske, 212
Telegrafunion, Tysk-østrigske, 212
Telegrafunion, Vesteuropæiske, 212
Telegramfordelingen 343
telegramhemmeligheden 213
telegramkasser 224
Telegraph Construction and Maintenance Company 203-206
teletypesystemet 366
television 389
terminaltakst 213
Tidsskrift for Postvæsen 283
Tietgen, Carl Frederik, grosserer, bankdirektør, 144-*145*, 146-147, 195-196, 201, 203-205, *206-207*, 208, 210-211, 246-247, 249, 251, 254, 258, 267, 314-315
Tillisch, Frederik Ferdinand, regeringskommissær, minister, 41
Titanic, fartøj, 329
Thaulow, Th., telegrafist, 246
Thiele, Andreas, *47*
Thiele, Just, *47*
Thieles enke, bogtrykkerfirma, 45, *47*
Thiell, forvalter, *133*
Thisted 152, 157, 189, 288-289, 321-322, 329
Thomsen, W.G., overingeniør ved Statstelegrafen, 386
Thorshavn, 282, 382
Thurn & Taxis 168, 214
Thurø 190
Thyborøn 322
tjenestefrimærker *171*
tjenestemandslovgivning 395
Tobiesen, Frederik Chr. Heinrich Emil, departementschef og generaldirektør, indenrigsminister, *161*
tonåletelegraf 97-*98*
Tordenskjold, fartøj, 211
Torneå 338
Tranekær 238
transatlantisk radiostation, dansk, 386
transitfrihed 214
transitindtægter 140-141, 144, 146, 202, 266, 318, 409
transitporto, internationale, 214-217
transittakster 214
transmitter *330-331*
Travemünde 117
Tredie Ekspeditionskontor 333, 335
Tredie Postsekretariat 20, 22, 159
Trepka, Johan Christian Mathias, kaptajn i hæren, 99
Treårskrigen 28
Tryggelev 237
tryksager 348
trådløs telegrafi 321-329
Tscherning, Anton Frederik, politiker, Bondevennepartiet, krigsminister, 39, 41
Tuberkulosens bekæmpelse, Nationalforeningen til, 295

Tuberkulosesanatoriet ved Kolding fjord 295
Tunø 259
tværbaner 174-175
Tværå 382
typetryktelegraf, Siemens og Halskes, *366*
Tysk-østrigske Postforening 214
Tysk-østrigske Telegrafunion 212
Tyske Forbund 214
Tyskland 29, 125, 132, 212-213, 215, 255, 266, 269, 338-339, 344, 352, 357-358, 403
Tysklandsforbindelse (telefon) 255
Tønder 154, 189
Tønning 142, 146, 149, 174, 176, 180, 198, 200
Tåsinge 259, 368
Tåstrup 64, 82, 288, 326

Ubådskrig, uindskrænket, 339
udbringning 228
Udbyhøj 154
Udbyneder 233-234
Udenrigsministeriet 195-196, 199, 204, 208, 264, 328
udstyrshjælp til kvindelige telegrafister 193
udtelefonering af telegrammer 253-254
Udvalget angående besparelser i Postvæsenets drift 393
Udvalget angående besparelser i Telegrafvæsenets drift 394
udvekslingsruter (på landet) 93, 184-185, 231-*234*, 284
udvekslingssteder 93, 184-185, 234
Uffo, fartøj, 124, 133
ugentligt fridøgn 392
uindskrevne rejsende 74
uindskrænket ubådskrig 339
undertryk 46
undulator 330
Ungarn *352*
uniformer *21*, *77*, *81*, 284, *345*, *362-363*
Uniformsreglementet af 1889 362
Union Bank (London) 197
Universitetet *85*
Uppsala 131
USA 139-140, 168, 199, 201, 214, 283
USSR 402

Valdemar, fartøj, 61-62
Valkyrien, fartøj, 380
Vamdrup 180-181, 239, 339
vandflyvemaskiner *357*
Varde 233, 336
Vedbæk 133, 247, 254
Vejen 232
vejerpenge 78
Vejle 28, 180, 233, 254, 258, *332-333*, 336
Vejle telefonselskab 258
vekslerborde *317*, *319*
Vendsyssel 233
Venstre (partierne) 221, 249, 256, 278
Verdenspostforeningen 215, 217
Verdenspostkonventionen 213, 215, 217
Vermehren, Johan Frederik Nikolai, maler, *279*
Vester Hever 147-149, 151
Vesterbro 85, 163, *301*
Vesterfælledvej 383
Vesteuropæiske Telegrafunion 212
Vestindien 282
Vestjylland 233
Vestkysten, fartøj, 322
Vestsjælland 231
Viborg 175, 178, 180, 336
Vindeby 96
Vindinge 102
Virum 326
Visby, Fr., maler, *83*, *156-157*
visertelegrafer 118-119, 365
visnepolitik 221
Vissenbjerg 152
Vladivostok 211
vognmandslavene 75-76
Vojens 360
Volta 97
Vordingborg 15, 49, 62, 66, 174
Vyl, fyrskib, 324
vægtgrænser 171-172
Våbentypen *278*

Warnemünde 156, 266, *306*, 325, 338-339, 357
Washington, Postkongres i, 215
Wedel-Heinen, Julius Christian Frederik, kommitteret i Generalpostdirektoratet, 15, *17*, 22
Weidenbach, C., kabelkoncessionsansøger, 142-143
Weinholt, C.A., telegrafbestyrer ved den optiske telegraf, 99-100, 102-103, 106-107, 109-110, 114
West, M.F. (fr.), reservetelegrafist, *312-313*
Westenholtz, Anders, dansk forretningsmand i London, *137*, 143-144, 146-147
Westenholtz, Regnar, dansk forretningsmand i London, senere finansminister, 128, 136-*137*, 194, 196
Wheatstone, Charles, telegrafpioner, 97-*98*, 112, 330
Wheatstone-perforator *330*
Wheatstone-receiver *330-331*
Wiberg, svensk professor, 243
Wiebe, Eduard Abraham, holstensk projektmager, 112
Wien 32, 208, 215
Wien, Postkongres i, 215
Wien, telegrafkonferencen i, (1868), 208
Winge, Niels, medlem af Generalpostdirektionen, 15-16
Wismar 28, 49
Witte, Iver Nicolaj, postmester, *84*
Wyld, James, engelsk kabelkoncessionsansøger, 201-203
Wyman, fartøj, 196
Young, John, canadisk agent for Tietgen, 210
Ystad 50, 61, 156

Zahrtmann, Hans Jørgen Christian, postinspektør, *96*
Zeppelineren Hansa 304

Ægir, fartøj, *54*, 133
ægteskab, kvindelige telegrafisters, 193
Ærø 19-20, 258, 369
Ærø telefonselskab 258
Ærøskøbing 152

Øresund 32-33, 117, 131-*132*, 263
Øresunds og Strømtoldens Administrationsfond 117-118, 128, 134, 263
Øresundskabel 131-*132*, 133, 319
Øresundslinien *101*, 114, 126, 128, 137, 146, 371, 399
Ørholm *47*

Ørnen, fartøj, 61
Ørsted, Hans Christian, fysiker, *97*, 115, 120, *125*, 260
Øster Ørsted 148, 176
Østerbro 85, 163, *351*
Østersøen 32-33, 150-151, 199
Østifternes Jernbanepostkontor 181, 360
Østjylland 256
Østjyske Jernbaneselskab *176-177*
Østrig 165-166, 212-214
Østsjælland 231
Øverste Civilmyndighed (i Hertugdømmerne) 29

Åbenrå 138, 344, 360
åbne postvogne 71, 76-78
Åbo 338
Ålandsøerne 210
Ålborg 28, 39, 50, 66, 82, 84-86, 96, 136, 138, 156, 178, 180, 225, *229*, 247, 283, 288, *290*, 336, *340*
Ålborg Stiftstidende 128
Ålestrup *354*
Århus 27-28, 39-40, 50-*51*, 54-56, 58-59, 66, *83*, 86, 88-89, *130*, 152, 154, 156, 173-176, 178-180, 189, 225, 231, 247, 254, 288, 321, 336, 338, 356, 358
Århus stift 256
Årup 299
Årøsund 27-28, 35, 62, 66, *169*

1848- Frederik 7	1848-50 Treårskrigen	
		1851 Første danske frimærke
	1853 Kolera i København	
		1855 Frimærker i Vestindien
	1856 Jernbane til Korsør	1856 Posten overtager Storebælt
		1860 Landpostruter
1863- Christian 9		
	1864 Krig med Preussen og Østrig	1864 Frimærkerne får takker
	1866 Grundlovsændring	
		1871 Brevkort indføres
	1872 Slaget på Fælleden	1873 Første islandske frimærker
	1875 Kroner og øre	1874 Postkongres i Bern
	1877 Provisorisk finanslov	1876 Postkasse med bundtømning
		1878 Verdenspostforeningen
	1884 Socialdemokrater på Tinge	
		1889 Nyt uniformsreglement
	1891 Alderdomsunderstøttelseslov	1891 Uniformshue til landpost
	1894 Forlig om befæstning og finanslov	1894 Cykel tilladt for landpost
	1899 Septemberforliget	
	1901 Systemskiftet	
	1903 Skattereform	
		1904 Første julemærker
1906- Frederik 8	1907 Metersystemet	1907 Museum i Postgården
	1908 Albertiskandalen	1908 Første postautomobil
1912- Christian 10		1912 Sidste diligencekørsel
	1915 Kvindelig valgret	
	1917 Vestindiske øer sælges	
	1918 Island i personalunion	1918 Fanø-Esbjerg
	1920 Genforeningen	1920 Postgiro og postflyvning
	1922 Landmandsbankens sammenbrud	1923 Nimbus motorcykler
		1925 Luftpostfrimærker
		1927 Natposttog indføres

	1848 Revolutioner i Europa	1848 Det kommunistiske manifest
1850 Tysk-østrigske telegrafunion		
	1852 Napoleon 3 i Frankrig	1853 Krimkrigen bryder ud
1854 Elektrisk telegraf		
		1856 Krimkrigen slut
1860 Telegrafkabel til England	1861 Italien samles	1861 Den amerikanske borgerkrig
1865 Den internationale Telegraf Union		1865 Amerikanske borgerkrig slut
	1866 Preussisk-østrigske krig	
1868 Wheatstones system		1869 Suezkanalen indvies
	1870 Fransk-tyske krig	1871 Pariserkommunen
	1877 Tyrkisk-russisk krig	
1879 Første telefoner		1878 Uafhængige Balkanstater
1885 Første statstelefoner	1884 Første tyske koloni i Afrika	
		1886 Guldfund i Sydafrika
	1890 Bismarck afskediges	
		1894 Dreyfusaffæren i Frankrig
1897 Telegraflovgivning		
	1899 International domstol	1899 Boerkrigen
	1901 Dronning Victoria dør	
1902 Valdemar Poulsens buegenerator		
	1904 Russisk-japanske krig	1905 Japanske sejre
1907 Creed-perforator		
1908 Typetrykapparat	1908 Tyske flåderustninger	
		1911 Tysk-fransk krise i Marokko
1913 Kabelskibet Peter Faber	1912 Krig på Balkan	1912 Italiensk-tyrkisk krig
1914 Blåvand radio	1914 Første verdenskrig	
1917 Lyngby radio overtages		1917 Revolution i Rusland
	1918 Våbenstilstand	1919 Folkeforbundet
1920 Statstelefon i Sønderjylland		
1923 Radio København-Bornholm	1923 Hyperinflation i Tyskland	1922 Mussolini går mod Rom
1925 Statsradiofonien		
1927 Post og Telegraf = P&T		

I dette bind berettes både om bryderierne med anlæggelsen af den elektriske telegraf og om fremkomsten af de første danske frimærker. Diligencer kørte fortsat med såvel post som passagerer helt ind i vort århundrede, men ellers blev Postens gang i stigende grad ensbetydende med postvogne på skinner og postbude til fods og efterhånden også på cykel. Telefonen og automobilerne gjorde deres entré, og i slutningen af denne periode blev også den trådløse kommunikation taget i brug.

Udviklingen gik særdeles hurtigt både i Post- og Telegrafvæsenet i tiden fra 1850 til 1927.