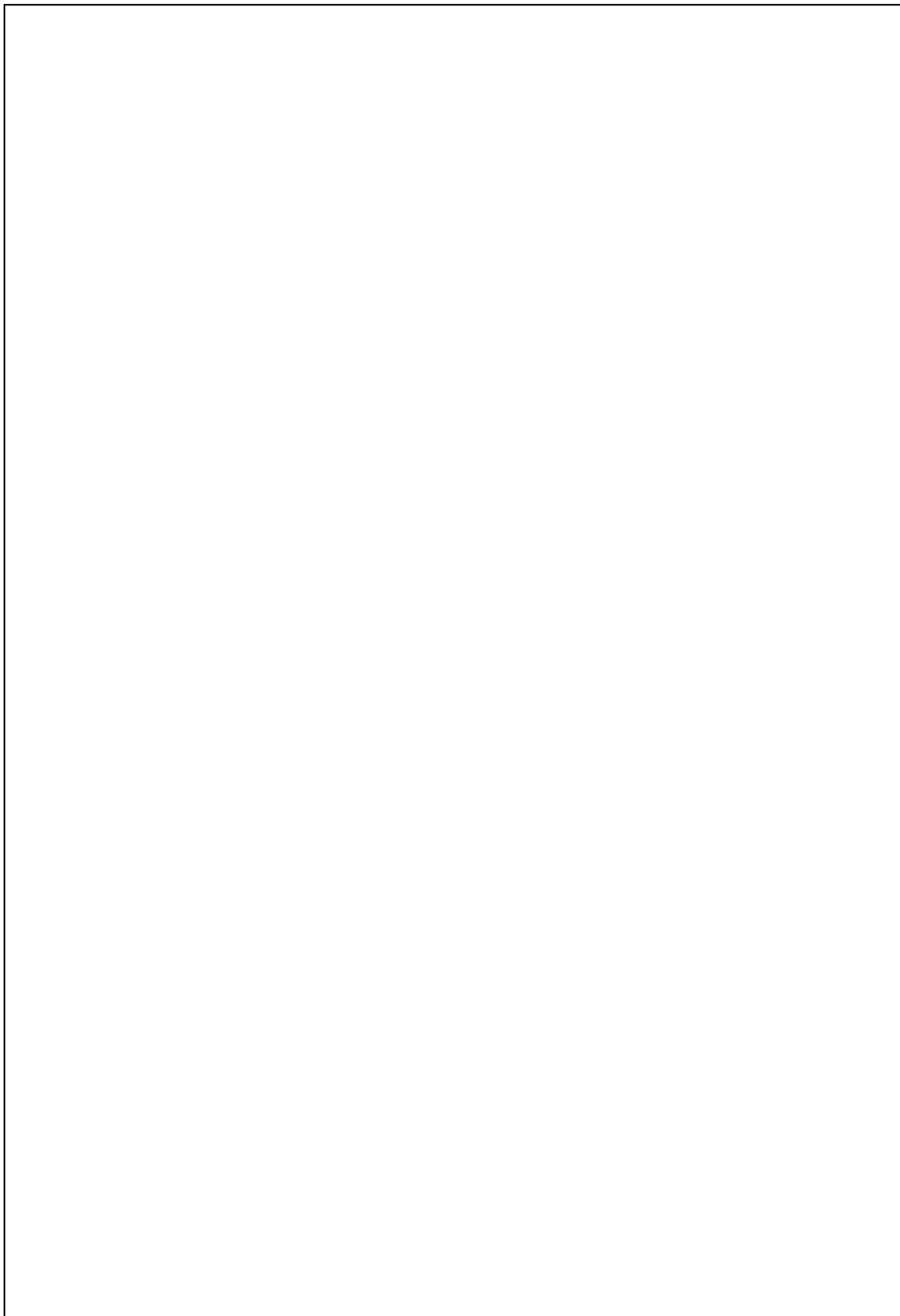


Danmarks Poststempler

Indholdsfortegnelse

Forord	III
Stempeltyperne ANT antikvastempler	VII
Stempeltyperne LAP lapidarstempler	X
Stempeltyperne BRO brotpestempler	XII
Stempeltyperne BMS båndmaskinstempler	XX
H. Hjorth-Nielsen: Af det danske postvæsens historie	XXII
E. V. Holmblad: Postforholdet til udlandet	XLII
Kr. Petersen: Landpostbudet, hans Arbejde og hans Forhold til Befolkningen	XLIX
Stempelkontrol	LIII
De fire gravører	XCI

DANMARKS POSTSTEMPLER



Forord

Hensigten med nærværende værk er at samle alle relevante oplysninger, som stempelsamlere har brug for, på et sted. Filateli under enhver form er der allerede skrevet meget om, men kvaliteten er stærkt varierende, og ikke alt er nemt tilgængeligt. I mange år var det udelukkende frimærkerne, som havde samlerens interesse, men efterhånden steg interessen for stempler og forsendelser. Nummer- og stjernestempler var de første stemplettyper, som fangede samlerens interesse, og idag er der samlere til enhver form for stempler. I de senere år er det blevet populært at samle stempler fra et større eller mindre geografisk område, såkaldt hjemstavnsfilateli. Bornholm og Færøerne har længe været populære områder, med vanvittige priser til følge, men efterhånden har mange kastet deres kærlighed på et mindre opdyrket område, typisk ens fødeby. Som ved traditionelt frimærkesamleri, så kan hjemstavnsfilateli også tilpasses enhver økonomi. Tidligere var stemplets kvalitet i centrum, mens man tog det afslappet hvis frimærket havde en tynd plet på bagsiden, eller en bøjet tak. Nu om dage går tendensen i den retning, at luksuskvalitet bliver dyrere og dyrere, mens gennemsnitskvaliteten bliver billigere og billigere, og materiale med defekter nærmest foræres væk. I den sidste halve snes år har ethvert auktionskatalog udbudt et antal luksusstemplede ligegyldige frimærker, de opnåede priser har intet med stemplets sjældenhed at gøre, frimærkerne købes af traditionelle filatelister.

Der synes ikke tidligere at være gjort forsøg på at lave et samlet stempelkatalog, det der kommer nærmest er "Danske Poststempler" af Svend Arnholtz, udgivet 1953. Det omhandler de fleste stemplettyper, men går elegant udenom brotypestemplerne. Det er behæftet med en del fejl og udeladelser, men er trods alt et imponerende værk. Beskæmmende nok, så var det en englænder, Roland King-Farlow, som havde det bedste overblik over de danske poststempler. Af hans efterladte notater fremgår, at han stort set havde styr på stemplerne frem til ca. 1930, desværre blev kun en lille del publiceret. Hans materiale blev overtaget af Henning Kaaber, som via JKE-gruppen arbejdede videre på det. Det er i årenes løb blevet til en del artikler om enkelte byers stempler, publiceret i diverse udstillingskataloger.

Omkring midten af 1980'erne besluttede forfatteren, efter at have været medlem af JKE-gruppen i en årrække, at registrere samtlige stempler. Det første problem opstod da det viste sig at posthusenes oprettelse og status ikke var fuldt ud belyst, så det var det første der skulle gøres. Det resulterede i udgivelsen af "Danmarks Posthuse 1624 - 1989", udgivet af KPK i 1990.

Denne lille "forsinkelse" viste sig at være meget gavnlig. Postvæsenet oplevede i slutningen af 1980'erne en sand revolution: OM (Officielle meddelelser) ophørte, utallige posthuse blev nedlagt, og deres funktion overtaget af diverse næringsdrivende, og endelig opgav man de vante BRO IId og BRO Vd stempler, og gik over til BRO VIII med postnummer - alt i alt en udmærket deadline. Samtidig ophørte almindelig stempeling ved de enkelte posthuse, kun kvalificerede forsendelser stemples, den almindelige brevpost maskinstemples i postcentrene.

Ikke mindst computeren (og scanneren) har muliggjort dette katalog. Man tør ikke tænke på hvad Svend Arnholtz har været igennem i forbindelse med udgivelsen af "Danske Poststempler" i 1953, og det skal være ham tilgivet at han veg udenom brotypestemplerne.

Et af problemerne ved nærværende katalog er at man skal vide noget om alle stempler, med det resultat at man ikke ved ret meget om hvert enkelt stempel. Hjemstavnsamlere har mulighed for at vide meget mere om stemplerne i hans område. Såfremt denne viden blev inkorporeret i kataloget, så var vi alle bedre stillet, opfordringen være hermed givet.

Arkivalier

Der er tre primære kilder til vores viden om stemplernes tildeling:

1) Tre protokoller mærket "Segl og Stempler" vol. 1 - 3, som dækker perioden 1864 - 96. Oprindeligt oprettet til andet formål, men siden anvendt til indklæbning af gravøraftryk og laksegl. Vol. 2 og 3 indeholder udelukkende gravøraftryk, i enkelte tilfælde med tilføjet dato og årstal. Vol. 1 er på et tidspunkt blevet skamferet af en samler af laksegl, så flere gravøraftryk er blevet ødelagt, og adskillige mangler helt. Derudover er bevaret et større antal gravøraftryk fra forskellige perioder, dels i museet, dels i privateje.

2) Tre pakker indeholdende hovedparten af korrespondancen vedrørende rekvisition/levering af stempler, fra de tidligste og frem til 1873. Det er de færreste beskåret at læse gotisk håndskrift, men Aage Tholl har studeret denne korrespondance, og hans optegnelser og kommentarer desangående er bevaret.

3) To sæt protokoller dækkende perioderne 1873 - 96 og 1888 - 1900. Protokollerne for den første periode hidrører antagelig fra første sekretariat, som varetog stempelbestillingen. Det andet sæt protokoller hidrører antagelig fra materieldepotet. Derudover er der bevaret en protokol for perioden 1908 - 15, en for perioden 1910 - 15, samt gravør Danielsens protokoller for perioden 1938 - 49.

Med disse arkivalier til rådighed, så skulle man tro at alle problemer umiddelbart kunne løses, men så enkelt er det desværre ikke. I de dage rejste postinspektørerne rundt og inspicerede posthusene, herunder stemplerne. Fandt man at stemplerne ikke afgav tydelige aftryk, eller at indskuddene ikke svarede rimeligt til postgangen, så rekvirerede pågældende postinspektør reparation/opgraving af stemplet, evt. et nyt stempel, dette fremgår ikke altid af protokollerne.

Katalogets brug

Kataloget er i grove træk en sammenskrivning af JKE-gruppens "Danmarks Posthuse 1624-1989", H. Hjorth-Nielsens "Det Danske Post- og Telegrafvæsen", Fritz Olsens arbejde med postmestrene, og endelig katalogisering af stemplerne. Posthusene er behandlet i alfabetisk orden, de færøske posthuse er anbragt under deres færøske navn. Ambulante posthuse behandles til sidst, jernbanebureauer, skibsbureauer og feltpost. For hvert posthus indledes med posthusets status:

HPK	1624-1844	Hovedpostkontor
BPK	1624-1844	Bipostkontor
PKT	1845-	Postkontor
DPK	1862-	Distriktspostkontor
IPK	1878-	Indleveringspostkontor
PXP	1831-	Postekspedition
MPX	1624-1851	Mindre postekspedition
IPX	1862-	Indleveringspostekspedition
BPX	1940-	Postekspedition i byerne
DPX	1856-1919	Dampskibspostekspedition
JPX	1844-	Jernbanepostekspedition
PX	1987-	Postekspedition
BRS	1852-	Brevsamlingssted

DANMARKS POSTSTEMPLER

BSB	1879-1896	Brevsamlingssted med selvstændig postadresse for brevposten
BSA	1896-1921	Brevsamlingssted med selvstændig postadresse
BSF	1895-1907	Brevsamlingssted med udvidede forretninger
JBS	1907-1916	Jernbanebrevsamlingssted
BSU	1908-1929	Brevsamlingssted uden omdeling
	1946-	Postindleveringssted udenfor byerne
PIS	1929-	Postindleveringssted
TØM	1898-	Brevkassetømningssteder
LP	1852-1854	Landpostbriefbestellung
BUR	1853-	Jernbanepostbureau
*		Selvstændigt regnskabsførende

Postmestrene

Kendskabet til postmestrene gennem tiderne hidrører fra forhenværende overpostkontrollør Fr. Olsens værk "Poststyrelsen, Postkontorerne og Postmestrene i Danmark 1624 - 1924", udgivet 1925, samt det ikke-udgivne værk "Den Danske Postetat 1624 - 1927". Derudover råder postmuseet over en fortegnelse over postmestrene, lavet på grundlag af oplysninger i "Officielle Meddelelser".

I kataloget angiver første kolonne tiltrædelsestidspunktet, efterfulgt af navnet. Tredie kolonne angiver postmesterens tidligere tjenestested og/eller beskæftigelse. De to sidste kolonner angiver fratrædelsestidspunkt samt videre skæbne.

Katalogisering

Der indledes med stemplets type og inskription, efterfulgt af stemplets tilgang:

REK	dato for rekvireringen, kendt fra postinspektørens eller posthusets skrivelse
BES	bestillingsdato, kendt fra stempeltildelingsprotokollerne
GRA	gravørdato, den dato som stemplet udviser
LEV	leveringsdato, kendt fra ledsagende skrivelser eller stempeltildelingsprotokollerne, i sidste tilfælde kan man ikke altid regne med datoen, protokollens primære formål var at holde styr på hvad der var bestilt, og hvornår der blev betalt. I praksis må man regne med max. en uge mellem bestillings- og leveringsdato
TIL	tildelingsdato, kendes oftest i forbindelse med oprettelse
derefter følger stemplets afgang:	
OMD	dato for omdannelse
KAS	kasseret, datoen kendt fra følgeskrivelse, hvor det ofte angives at det gamle stempel kan stryges af inventarlisten
IND	indsendelsesdato, kendt fra følgeskrivelse
OPH	dato for ophør af stemplets brug (evt. navneændring)
NED	nedlæggelse af posthuset

derefter følger stempelsværtens farve:

S	sort
B	blå (blågrøn)
V	violet
R	rød
G	grøn

I frimærkets barndom var blå stempelsværte mere eller mindre

blå, den var oftest tilsat grøn farve, af og til så den fremstod som mere grøn end blå. I litteraturen støder man af og til på farven "sortviolet", den anerkendes ikke i nærværende katalog. Violet er den farve som kendes fra gummistempler. Hvis stempelpuden er for tør, så stemplet giver et svagt aftryk, så kan farven synes mere eller mindre sortviolet, men er her betegnet sort.

Næste kolonne omhandler stempelkontrollerne. Gennem tiderne har postvæsenet indkaldt aftryk af stemplerne, af den ene eller anden grund. Resultaterne af disse indkaldelser er i fire tilfælde bevaret i postmuseet. k86 (1886), k89 (1889) og k42 (1942) er antagelig ikke 100% komplette, men de oplysninger de giver kan være praktiske at kende. Rubrikken "Mus" indikerer hvorvidt stemplet befinder sig i museet.

Derefter er der plads til fire brugsperioder, hvilket som oftest er tilstrækkeligt. En del klassiske stempler kendes anvendt med forskellige typer indskud, dette er registreret med hhv. A for årstal, T for timetal, og U for uden nedre angivelse, i kolonnen for stempelkontrol, som ikke er aktuel på dette tidspunkt.

Endelig angives i nederste række hvorvidt stemplet er omdannet til eller fra et andet stempel. Felten "Tildeling" angiver hvor i kronologien stemplet hører til. Bogstaver anvendes til registrering af annulleringsstempler, og tal til registrering af dagstempler. Tal vedføjet et lille bogstav indikerer et omdannet stempel.

Stempling generelt

I den præfilatelistiske periode tjente stemplet det formål at man kunne konstatere hvorfra brevet var afsendt. Det havde dels betydning for beregning af porto, og dels i tilfælde af returnering. Ved mindre posthuse klarede man sig glimrende med pen og blæk, mens man ved enkelte større posthuse fandt det praktisk at anskaffe et dagstempel. Den første større stempeltildeling finder sted i foråret 1845, grundet en overenskomst med det Thurn og Taxiske postvæsen, som bl. a. indebar, at breve sydpå over Hamburg skulle forsynes med dagstempel. I denne forbindelse indkaldte postvæsenet aftryk af stempler fra de respektive posthuse, med et yderst magert resultat til følge. Umiddelbart derefter bestiltes stempler til de posthuse som ikke havde et i forvejen. Posthusene blev orienteret om at anbringe stempelafrtrykket på segsiden (bagsiden) af breve til udlandet over Hamburg. Dette blev, på få undtagelser nær, overholdt i kongeriget, hvorfor stemplede præfilatelistiske herfra er ret sjældne, mens de er almindelige fra hertugdømmerne, al den stund det lokale postvæsen under treårskrigen påbød stempling af al post.

Med indførelsen af frimærket opstår det problem at frimærket skal "tilintetgøres". Det skønnedes at de forhåndenværende messingdagstempler ikke var egnede til formålet, og de stumme annulleringsstempler ser dagens lys. Nu skulle brevene pludselig stemples to gange, annullering af frimærket og dagstempling af brevet, det var en ringe trøst at dagstemplet også skulle anbringes på forsiden. I starten synes det ret almindeligt at lokalbreve kun blev annulleret, og ikke dagstemplet, hvilket heller ikke var nødvendigt, hverken af hensyn til portoberegning eller evt. returnering. Senere bliver det gradvis mere og mere almindeligt at annullere distriktsbreve med dagstemplet. Denne annulleringsform er dog ret sjælden på kvadratiske frimærker, bliver mere almindelig på 1864-udgaven, og er ganske almindelig på de tofarvede udgaver.

I de tider var postpersonalet ret nidkære og stempelreglementet blev stort set overholdt, med det resultat at annullering med dagstemplet er et særsyn. Det forekom stort set kun når annulleringsstemplet ikke var til rådighed grundet reparation eller

DANMARKS POSTSTEMPLER

bortkomst. Fra årsskiftet 1872/73 annullerer Købmagergades postkontor brevposten med dagstemplet, og kort efter får flere af de større postkontorer lov til at anvende samme praksis. I Officielle Meddelelser af 8.4.1884 påbydes endelig annullering med dagstemplet. Flere af de kombinerede stempler blev dog anvendt længe efter dette tidspunkt, der var jo heller ikke nogen arbejdsmæssig besparelse i at fjerne annulleringsstemplet.

På flere posthuse var der etableret separat ekspeditionssted for pakkepost, og her har man tilsyneladende betjent sig at et reservestempel, med det resultat at høje frimærkeværdier ofte er annulleret med et gammelt dagstempel.

Allerede kort tid efter frimærkets indførelse forsynes enkelte brevsamlingssteder med stempler, men udviklingen går langsomt, og først under første verdenskrig er alle brevsamlingssteder forsynet med stempler. De brevsamlingssteder som var lokaliseret på en jernbanestation har i vidt omfang anvendt jernbanens stempel, hvilket forhold legaliseredes 3.11.1880, det var dog en ret tom gestus, idet dette forhold havde stået på den sidste halve snes år.

Posthuse lokaliseret på jernbanestationer anvendte ofte diverse kontorstempler til annullering i forbindelse med anmeldelse af ankommet fragtgods, hvad enten de havde poststempler eller ej. Man risikerede ingen påtale idet der altid var tale om distriktsforsendelser.

Porto- og gebyrmærker, eller almindelige frimærker anvendt som sådanne, ses også ofte annulleret med alskens stempler beregnet til andre formål. Det ser meget dekorativt ud, men kan ikke katalogiseres rationelt, og falder udenfor katalogets rammer. En del af denne slags "legetøj" er dog stundom anvendt som staffage i kataloget.

Stemplernes brug

Før frimærkets indførelse synes der kun at forekomme en enkelt instruks vedrørende stempling af brevene, nemlig ovenfor omtalte vejledning fra 1845. Efter frimærkets indførelse skulle frimærket annulleres, først med stumt stempel, og siden med nummerstempel, mens dagstemplet skulle anbringes på forsiden ved siden af frimærket. Helt som forventeligt, så var der en del begyndervanskeligheder; nogle steder fortsatte man med at anbringe dagstemplet på bagsiden, og andre steder annullerede man med dagstemplet. Nogle få steder havde man fra gammel tid anvendt blå stempelsvæarte, og det fortsatte man med efter 1.4.1851, også til annullering af frimærkerne. Det viste sig snart, at den blå annullering var let at fjerne, således at frimærkerne kunne "genbruges", så med cirkulære af 8.4.1851 beordredes det at frimærkerne skulle annulleres med pen og blæk. Denne ordre blev tolket på forskellig vis, så nogle steder annullerede man både med stumt stempel og blæk, mens man andre steder udelukkende annullerede med pen og blæk. En hel del steder blev ordren overset eller ignoreret. Staten fik fremskaffet effektiv stempelsvæarte i sort farve, som leveredes til samtlige posthuse, mens man i cirkulære af 16.4.1851 indskærpede brugen af den nye svæarte. Nogle steder fortsatte brugen af blå stempelsvæarte til dagstempling, mens kun Schleswig postkontor fortsat annullerede med blå svæarte. Med cirkulære af 18.10.1851 blev forbudet mod annullering med blå stempelsvæarte gentaget, og denne gang blev det også taget til efterretning i Schleswig.

Herefter går der flere år før man igen træffer blå stempelsvæarte anvendt til annullering, i længere perioder flere steder i hertugdømmerne, mens det kun ses uhyre sjældent i kongeriget. I løbet af 1870'erne og 1880'erne bliver det ret almindeligt at anvende violet stempelsvæarte til annullering, hovedsageligt ved

posthuse lokaliseret på jernbanestationer, hvor man i forvejen anvendte violet svæarte til jernbanestemplerne.

Oprindeligt var brevsamlingsstederne ikke forsynet med stempler, men ret hurtigt fik enkelte af disse tildelt stempler grundet specielle postale forhold. Fra omkring 1860 fik flere brevsamlingssteder tildelt stempler i forskellige typer, ESR, STJ I og STJ II, til brug ved taskeudveksling og annullering af skibspost.

De egentlige brevsamlingsstedstempler angav kun stednavnet, og ingen dato. Dels var disse stempler billigere i anskaffelse, og der var heller ingen grund til at reklamere med forsinkelser opstået ved at brevsamlingsstedet evt. kun havde forbindelse til det overordnede posthus et par gange om ugen. Efterhånden som jernbanerne bliver udbygget oprettes der posthuse på stationerne, enten brevsamlingssteder eller postekspeditioner, bestyret af stationsforstanderen. Postekspeditionerne tildeles annullerings- og dagstempel, mens brevsamlingsstederne i reglen ikke får stempler af nogen art, brevene blev stemplet af nærmeste postkontor/ekspedition eller af bureauet. Mange brevsamlingssteder anvendte dog jernbanens stempler, enten til annullering eller "sidestempling", hvad enten man rådede over et stjernestempel eller ej, al den stund jernbanestemplerne var forsynet med både dato og årstal.

Så længe jernbanestemplerne er anvendt i stedet for stjernestempler, eller fordi brevsamlingsstedet ikke havde poststempler, så er de blevet katalogiseret, mens provokerede aftryk og brug ved "ren slendrian" vises i det omfang de kendes, men ikke katalogiseres. Mange brevsamlingssteder som hverken har haft post- eller jernbanestempler har ofte betjent sig af håndskrevet stednavn (og dato/årstal), disse annulleringer er ligeledes katalogiseret i det omfang de kendes.

Provokerede stempler

Det var igennem mange år en udbredt praksis at producere såkaldt provokerede stempelaftertryk. Det foregik ganske enkelt ved at man fremsendte et antal frankerede forsendelser til et posthus, med anmodning om at få dem pænt afstemplet, evt. med bestemte stempler. Af og til kunne man endda være heldig at få violet stempelsvæarte i tilgift.

Disse aftryk griber forstyrrende ind i billedet af hvordan stemplerne har været anvendt, men med lidt erfaring kan de skelnes fra almindelige brugsaftryk. En hel del stempler kendes iøvrigt kun anvendt på denne måde.

Til denne kategori må også henregnes de aftryk, som af den ene eller anden grund, er foretaget med de stempler som befinder sig i postmuseet. Disse aftryk er oftest lavet på 1 øres frimærker af bølgelinietyper, men andre (lave) frimærkeværdier forekommer. Der er bl. a. fremstillet helark med 100 forskellige stjernestempler. Den slags aftryk er nærmest at betragte som "legetøj". Anderledes forholder det sig med de "spacefillers" som er fremstillet i museet, forskellige stempler er blevet anvendt til afstempling af ubrugte/let stempede frimærker, men heldigvis kan de kendes fra ægte aftryk på grund af den "moderne" stempelsvæarte, som afviger i farven, og ses tydeligt på bagsiden af frimærkerne.

En helt anden problematik, som bør omtales her, er det forhold at brevsamlerne "i gamle dage" selv skulle financiere frimærkebeholdningen, så det blev i vidt omfang kun til 1- og 2-øres frimærker.

Gravørerne

DANMARKS POSTSTEMPLER

De tidligste dagstempler, inklusiv antikvastemplerne i type IIb, blev fremstillet af gravører i Hamburg og Altona. Hofgravør Ferslew i København leverede nogle få dagstempler inden gravør Buntzen overtog leveringen fra medio 1851. Buntzen afgår ved døden i 1864, og hans enke fører virksomheden videre. I foråret 1880 overtager gravør Jespersen firmaet incl. varelageret. I løbet af et års tid er varelageret opbrugt, og herefter optræder stemplerne i ret varierende udseende. I efteråret 1884 leverer Jespersen de sidste dagstempler, og leverancen overgår til gravør Danielsen, som leverede postvæsenets stempler helt frem til 1950. Sideløbende med gravørerne Jespersen og Danielsen leverede gravør Batz en del dagstempler fra starten af 1882 til efteråret 1889. Typer og indskud var ikke indbyrdes kompatible, og da gravør Danielsens stempler tilsyneladende var de mest holdbare og funktionelle, så fik dette firma monopol på leverancen.

Under anden verdenskrig, og i årene derefter, var det vanskeligt at skaffe materialer til fremstilling af stempler, hvilket bl. a. medførte at de eksisterende stempler blev opgraveret i en uendelighed. Efter krigen blev det besluttet at brevsamlingsstederne skulle forsynes med dagstempler, men på grund af materiale-mangel trak det noget ud. Firmaet Stempel-Hansen var leveringsdygtig, og fik ordren. Firmaet leverede tillige i denne periode enkelte dagstempler til postkontorer og ekspeditioner, de er kun meget sparsomt anvendt, og er let genkendelige på de 5-takkede stjerner.

Omkring årsskiftet 1949/50 blev hovedparten af de kurserende stempler indsendt til eftersyn/reparation. Mange stempler fik ved denne lejlighed ny datobro. Efter dette tidspunkt optræder der ikke nogen fast leverandør af stempler. Stemplerne udmærker sig generelt ved at have smallere bogstaver, men varierer ellers meget i udseende.

Stempelkontrol

Det fremgår af cirkulærer og Officielle Meddelelser, at der ved flere lejligheder er blevet indkaldt aftryk af posthusenes stempler. Årsagen til disse stempelaftryksindkaldelser har som oftest været at danne sig et overblik hvilke stempler der kurserede. Stempelkontrollerne fra 1884 og 1886 (k84 og k86) er specielt interessante, al den stund de drejede sig om at få belyst hvad de enkelte indskud relaterede til.

Efterhånden som de forskellige postcentre blev etableret, ophørte de enkelte posthuse med stempling af brevposten.

Tak til

Nærværende katalog er primært en videreførsel af JKE-gruppens mangeårige registrering af stempler. I 1990 begyndte forfatteren at ajourføre denne registrering samtidig med at Jan Bendix's og postmuseets samlinger blev inddraget. I denne forbindelse skal rettes en stor tak til Erik Jensen i postmuseet, for aldrig svigtende beredvillighed, stor inspiration, samt mange kopper kaffe.

Rundt omkring i landet sidder der samlere med stor indsigt i større eller mindre områder indenfor stempelsamleriet. Således har Ole Mønsted været til stor hjælp med de københavnske stempler, og især maskinstemplerne.

Jerry Kern, Jægerspris er suverænt den største ekspert indenfor Posthornstemplerne foruden at han har indgående kendskab til flere andre stempeltyper. Han har uegennyttigt ladet sine erfaringer komme kataloget til gode.

Henning Stokholm, Skagen, er så heldig at vide noget om alt

indenfor posthistorie. Han har især været katalysator til at udrense ikke-eksisterende stempler, som hidtil har figureret i litteraturen. Adskillige andre samlere har ligeledes bidraget med supplerende oplysninger og udlån af materiale. Det vil føre for vidt at nævne alle, men forfatteren er dem megen tak skyldig.

Ballerup, januar 2006

DANMARKS POSTSTEMPLER

Stempeltyperne

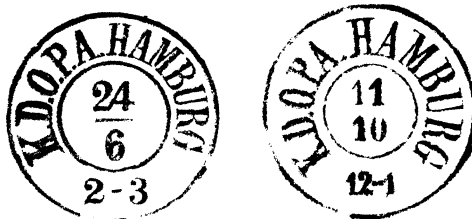
Opdelingen af antikvastemplerne i typer er bibeholdt som vi kender den fra Svend Arnholtz' "Danske Poststempler". Opdelingen er ikke umiddelbart logisk, men da den har været anvendt de sidste halvt hundrede år, så står den næppe til at ændre.

ANTI Denne type omfatter præfilatelistiske stempler af varierende udseende, som igen opdeles i følgende undertyper:

ANT Ia: To koncentriske ringe, hvorimellem poststedets navn står foruden, evt. "K.P.A." ell. lign. foroven. I midten dato og årstal.



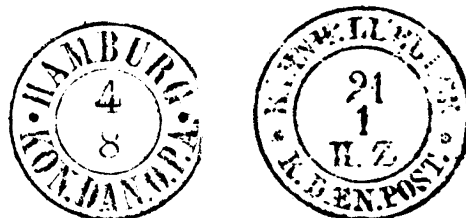
ANT Ib: To koncentriske ringe, hvorimellem poststedets navn står foroven, evt. klokkeslæt foruden. I midten dato uden årstal.



ANT Ic: To koncentriske ringe, hvorimellem poststedets navn står mellem foroven en krone, og foruden et posthorn. Den yderste ring er ofte dobbelt. I midten Z(ug) og dato. Under træarskrigen benyttede man ofte lejligheden til at fjerne kronen.



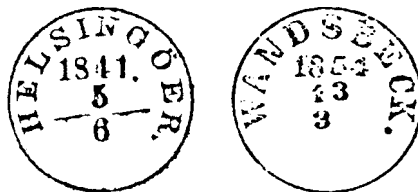
ANT Id: To koncentriske ringe, hvorimellem poststedets navn står foroven og foruden. I midten dato og evt. Z(ug).



ANT Ie: Enkelt ring med poststedets navn foroven. I midten dato, og foruden årstal. Årstallet er mindre end på ANT III og står højere. Årstallet kan efter reparation være udskiftet med klokkeslæt eller helt mangle.

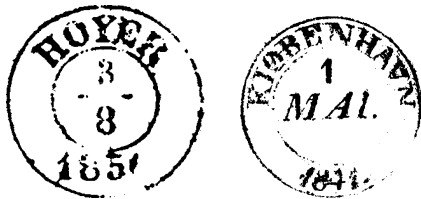


ANT If: Enkelt ring med poststedets navn foroven. I midten årstal over dato.



DANMARKS POSTSTEMPLER

ANT Ig: To koncentriske ringe hvorimellem poststedets navn står foroven, og forneden årstal.



ANT Ih: Enkelt ring med poststedets navn foroven. Forneden delt buet årstal.



ANT li To koncentriske ringe, hvorimellem stednavn foroven og ornament forneden. I midten dato og årstal.

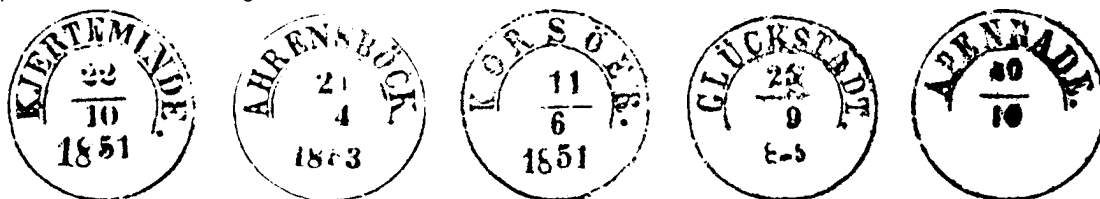


ANT II De såkaldte 1½-ringsstempler. Denne type opdeles i to under typer hvoraf type IIa, som er den seneste, er tildelt af den slesvig-holstenske poststyrelse under treårskrigen.

ANT IIa: 1½ ring hvor poststedets navn står foroven, understreget af den halve ring. I midten dato og årstal frokortet til de to sidste cifre, evt. erstattet af klokkeslæt eller helt udeladt.



ANT IIb: 1½ ring hvor poststedets navn står foroven, understreget af den halve ring. I midten dato, og forneden årstal, hvoraf 18 er en fast bestanddel af stemplet. I Hertugdømmerne returneredes stemplerne efter reparation med timetal, og sammesteds anvendtes stemplerne ofte uden nedre angivelse.



ANT III Enkelt ring med poststedets navn foroven. I midten dato, og forneden årstal. Adskillige stempler i denne type er omdannet fra type IIb. I mange af stemplerne i denne type var "185" en fast bestanddel af stemplet, hvilket blev et problem da man nåede frem til 1860.



ANT IV Enkelt ring med poststedets navn foroven. I midten dato. Ingen nedre angivelse. Denne type er i vid udstrækning opstået ved reparation af ANT III-stempler, eller i tilfælde hvor man ikke har fundet det nødvendigt (eller gidet) at bruge nedre angivelse. Der kendes tilfælde hvor et posthorn (ANT VI), eller en stjerne (ANT VII) har afgivet utydeligt/intet aftryk, og stemplet således fremtræder som ANT IV, men al den stund at det er ulogisk at fjerne en stjerne eller et posthorn, så må stemplet henføres til sin oprindelige type.

DANMARKS POSTSTEMPLER



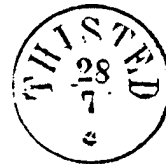
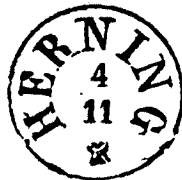
ANT V Enkelt ring med poststedets navn foroven. I midten dato, og fornedet klokkeslæt. Tildelt posthuse med flere gange daglig post.



ANT VI Enkelt ring med poststedets navn foroven. I midten dato, og fornedet posthorn.



ANT VII Enkelt ring med poststedets navn foroven. I midten dato, og fornedet stjerne eller stjernelignende ornament.



ANT VIII Enkelt ring med poststedets navn foroven. I midten dato, og fornedet POST, ofte forkortet til "P". Ofte ses de tidlige lapidarstemplers POST-indskud anvendt. Tildelt posthuse med flere daglige poster.



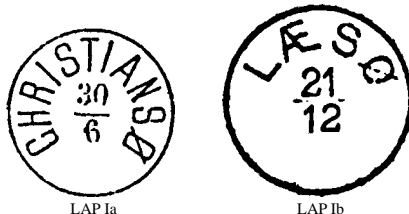
ANT IX Enkelt ring med poststedets navn foroven. I midten dato, og fornedet TOG. Tildelt posthuse med flere daglige postførende tog.



DANMARKS POSTSTEMPLER

Lapidarstemplerne kan opdeles i 11 typer, hvoraf de første 8 opdeles i undertyperne a og b, afhængig af hvorvidt taltyperne er i antikva- eller lapidartypen. Det skal bemærkes at et stempel altid betegnes ved den undertype i hvilken det oprindelig er leveret, også selvom samtlige taltyper er af "modsatte" type. Posthuse som har haft flere stempler med løse typer - antikva- og/eller lapidarstempler - har ofte i nødsituationer anvendt taltyperne i flæng.

Type I Lapidarstempler uden nedre angivelse. Type Ia med antikvatyper, type Ib med lapidartyper. Tildelt posthuse med kun en daglig post. Typen fremkommer også når større posthuse ikke har anvendt indskud.



LAP Ia

LAP Ib

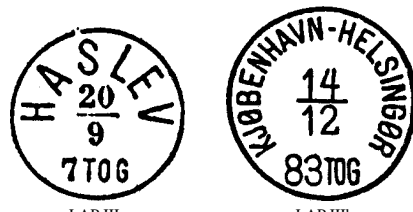
Type II Lapidarstempler med nedre angivelse LIGE POST. Type IIa med antikvatyper, type IIb med lapidartyper. Tildelt posthuse med flere daglige poster.



LAP IIa

LAP IIb

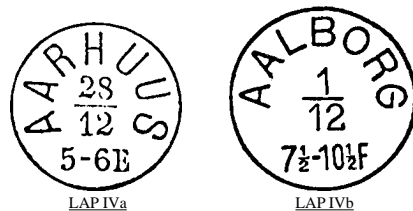
Type III Lapidarstempler med nedre angivelse LIGE TOG. Type IIIa med antikvatyper, type IIIb med lapidartyper. Tildelt posthuse med flere daglige postførende tog.



LAP IIIa

LAP IIIb

Type IV Lapidarstempler med nedre angivelse LIGE klokkeslæt. Type IVa med antikvatyper, type IVb med lapidartyper. Tildelt posthuse med adskillige daglige poster.

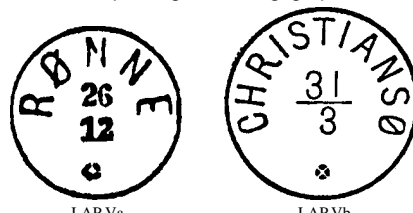


LAP IVa

LAP IVb

Type V Lapidarstempler med stjernelignende ornament som nedre angivelse. Type Va med antikvatyper, type Vb med lapidartyper. Typen er opstået ved en tilfældighed, idet det tidligste stempel i denne type fremkom ved en opgravning af et antikvastempel. Tildelt posthuse som ikke har haft behov for opdeling i flere daglige poster.

ældre



LAP Va

LAP Vb

Type VI Lapidarstempler med nedre angivelse LIGE årstal. Type VIa med antikvatyper, type VIb med lapidartyper. I postvæsenets regi en sjælden type, men tildelt (vistnok) samtlige jernbanestationer på Sjælland og Lolland-Falster, hvor de, med postvæsenets accept, er blevet flittigt anvendt i mangel af poststempler, ofte med farvet stempelsværte. Under denne type er ligeledes medtaget et par stempler som kendes anvendt med nedre angivelse årstal forkortet til de sidste to cifre, samt et par atypiske forsøgsstempler ligeledes forsynet med årstal.



LAP VIa

LAP VIb

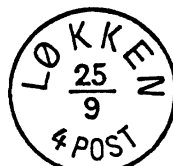
LAP VIb

Type VII Lapidarstempler med nedre angivelse BUET POST. Type VIIa med antikvatyper, type VIIb med lapidartyper. Tildelt efter samme kriterier som type II.

DANMARKS POSTSTEMPLER

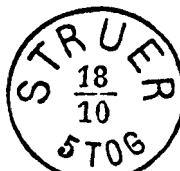


LAP VIIa



LAP VIIb

Type VIII Lapidarstempler med nedre angivelse BUET TOG. Type VIIIa med antikvatyper, type VIIIb med lapidarter. Tildelt efter samme kriterier som type III.

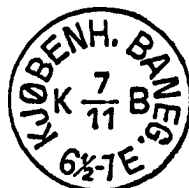


LAP VIIIa



LAP VIIIb

Type IX Lapidarstempler med nedre angivelse BUET klokkeslæt. Kendes kun med lapidarter.



LAP IX

Type X Lapidarstempler med nedre angivelse Tm (= Tømning). Kendes kun med lapidarter.



LAP X

Type XI Lapidarstempler med nedre angivelse OMB (= Ombæring). Kendes kun med lapidarter.



LAP XI

DANMARKS POSTSTEMPLER

GENERELT OM BROTYPEN

1. Indledning

Med indførelsen af brotpestemplerne i 1891 fik postvæsenet en stempeltype, som i mange henseender var så egnet, at den har holdt sig som den fremherskende håndstempeltype til idag. Denne stempeltype kaldes undertiden „schweizertypen“ fordi den inden indførelsen i Danmark var almindeligt anvendt i Schweiz, men som Ferenc Orban har påvist, er dette en misvisende betegnelse, idet denne type introduceredes allerede i 1867 af det ungarske postvæsen. I modsætning til tidligere tiders stempler, der havde løse, udskiftelige tal, blev datotyperne nu anbragt på fastsiddende ruller, der kunne indstilles på den ønskede dato og tidsangivelse.

I de forløbne 110 år siden indførelsen i Danmark har der været mange størrelser og former på brotpestemplerne, og der er formodentlig tildelt mere end 10.000 af disse stempler i Danmark. Der er i tidens løb flere samlere, der har beskæftiget sig dybtgående med disse stempler, og flere typeopdelinger har været foreslået. Max Nørgaard publicerede i årene 1936 til 1940 en meget grundig gennemgang af brotpestemplerne, og Bøgh og Holmblad forsøger en samlet oversigt i Postvæsenets Aarbog 1943, en oversigt, som stadig er det bedste udgangspunkt for samlere af de danske brotpestempler. Typeopdelingen er imidlertid ikke særlig fyldestgørende i disse to grundlæggende arbejder, og senere publikationer har da også anvendt en typeopdeling, som oprindeligt er udarbejdet af R. King-Farlow og som tidligere er publiceret af JKE.

2. Typeopdeling

Hovedtyperne, der betegnes med romertal, er baseret på antallet af buer og streger i stemplet:

Max Nørgaard			B&H
I	2 brolinier, 2 buer med gitter	S.S.	M
II	2 brolinier, 2 buer uden gitter	S.S.u.S.	N
III	uden brolinier og uden buer	S.S.u.S.&B.	P
IV	2 brolinier, men uden buer	S.S.Sj.	R
V	2 brolinier, kun overste bue	S.S.S.mod.	S
VI	2 brolinier, kun nederste bue		
VII	2 brolinier inden 12 koncentriske ringe		
VIII	2 brobuer men ingen brolinier		

Max Nørgaards betegnelser, som er vist ovenfor, refererer til følgende forkortelser: S.S. = Schweizerstempel, u.S. = uden streger, B. = buer, Sj. = Sønderjylland (hvor denne type blev tildelt en række posthuse ved Genforeningen).

Bøgh og Holmblads betegnelser dækker alle danske stempler, men kun bogstaverne M til S vedrører brotpestemplerne.

Bogstavet O bruges til stempler med stempelnummer, som imidlertid forekommer i næsten alle typer af brotpestempler.

Bityperne, der betegnes med små bogstaver, er baseret på forskelle i tidsangivelserne i broen:

a	To timetal 0-12 efterfulgt af E eller F
b	To timetal 0-12 efterfulgt af E eller F
c	To timetal 0-24
d	Eet timetal 0,00-24,00
e	Tognummer i stedet for timetal
f	Postnummer i stedet for timetal
g	Fuldt årstal, ingen timeangivelse
h	Forkortet årstal, ingen timeangivelse
i	Ombæringsnummer i stedet for timeangivelse

3. Indførelse af Brotpestempler i Danmark

De første 3 stempler i den nye type, som skulle afløse lapidarstemplerne, blev tildelt i januar 1891. Gravøraftrykkene findes i postmuseet og viser at stemplerne må være leveret til generaldirektoratet en af de første dage i januar.

De tidligste kendte datoer for anvendelsen er:

KJØBENHAVN K.	170191(HK)
KOLDING	020291 (HSc)
SVENDBORG	160191 (HK)

Det bemærkelsesværdige er imidlertid, at der helt tydeligt er tale om en forsøgstildeling, og det er sikkert ikke et tilfælde, at man udvalgte to middelstore provinsposthuse og Købmagergades postkontor til forsøget. At der er tale om et forsøg ses af at tildelingen af lapidarstempler fortsætter helt frem til efteråret 1891:

Stempel	Gravørdato	Tildelingsfrsag
FAAREVEILE	250791	Stemplet aldrig tildelt
HEDEHUSENE	200691	Oprettet som PXP 010791
HØRNING	300691	Oprettet som PXP 010891
OLSTRUP	180691	Oprettet som PXP 010791
HORSENS-TØRRING	240891	Abnet 011291 (Bureau 010192)

DANMARKS POSTSTEMPLER

Dagstempler, d.v.s. stempler med datoangivelse (i modsætning til for eksempel Stjernestempier), tildeltes på daværende tidspunkt kun til posthuse der havde status som postkontor (PKT), postekspedition (PXP), jernbanepostekspedition (JPX) medens de forskellige typer af brevsamlingssteder (BRS) og postindleveringssteder (PIS) fik tildelt Stjernestempler eller Esromtype. Faareveile-stemplet i LAP blev saledes fremstillet ved en fejltagelse og kom aldrig i brug - det har formodenlig været på tale at omdanne brevsamlingsstedet til postekspedition.

Men eksperimentet med de nye brotypestempler har abenbart været en succes, for i oktober-november 1891 tildeles den nye stempeltype til en lang række posthuse:

Posthus	Gravordato	Tidligst kendte anvendelse
AARHUS	161091	281191 (HK)
ASSENS	141091	231291 (HSc)
BRØNDERSLEV	251191	201291 (HK)
FREDERIKSSUND	251291	021291 (HK)
HELSINGØR	190591	051191 (HK)
HJØRRING	151291	160292 (HK)
HOLBÆK	251191	301191 (KPK)
KALLUNDBORG	260791	270392 (HSc)
NEXØ	ikke kendt	150192 (HK)
NYBORG	150891	011291 (HK)
ROSKILDE	ikke kendt	201191 (HK)
SAKSKJØBING	201091	110292 (HSc)
SKJØRPING	240491	280692 (HK)

Der er muligvis tale om flere posthuse end de nævnte, for postvæsenets arkiver er meget ufuldstændige vedrørende stempel-tildelinger. Man må derfor i hovedsagen basere sig på stempelsamleres undersøgelser over de faktiske kurseringstider. Selv i tilfælde, hvor gravøraftryk kendes, kan man komme i den vanskelighed, at stemplet ikke er blevet tildelt umiddelbart efter, at det er fremstillet, eller at gravøren har fejlindstillet stemplet på gravøraftrykket. Dette er for eksempel tilfældet med det første SVENDBORG-stempel, der har årstallet 1890 i stedet for 1891, og når man ovenfor ser, at SKJØRPING-stemplet først kendes anvendt fra juni 1892, får man en mistanke om at gravørdatoen måske i virkeligheden er 240492 i stedet for 240491.

4. Tildelinger af BRO I

Som hovedregel blev samtlige nyfremstillede dagstempler i perioden fra oktober 1891 til december 1909 fremstillet som BRO I. Postkontorer, postekspeditioner og jernbanepostekspeditioner fik tildelt BRO Ia med timeangivelse 0-12 efterfulgt af F og E for at angive formiddag og eftermiddag. Jernbanepostbureauerne fik BRO Ie, hvor timeangivelsen var erstattet med tognummer. Specielt fik dog postekspeditionerne THORSHAVN og KLAKSVIG BRO Ig med fuldt årstal og uden timeangivelse. Stempler i typerne BRO Ib med rundt ε og BRO Ic med 24-timers tidsangivelse fremkommer kun som reparationer af BRO Ia. Fra ca. 1899 udskiftedes endvidere de særlige ovale og cirkulære ombæringstempler fra København med BRO Ii, men da man var bange for at gitteret i BRO I var så kraftigt, at adressen eller anden tekst på breve og brevkort kunne blive dækket af ombæringsstemplet, indførte man forsøgsvis ved de fleste Københavnske postkontorer et stempel i BRO Vi, hvor gitteret og den nederste bue var fjernet.

En optælling viser at der ialt findes ca. 1250 forskellige BRO I stempler fra 670 provinsbyer og disses 55 jernbanepostekspeditioner. Hertil kommer ca. 170 forskellige bureaustempler med 79 forskellige strækningbetegnelser samt et ukendt antal BRO I stempler fra de Københavnske postkontorer.

5. BRO V, ombæringsstempler i København

BRO V blev som ovenfor nævnt introduceret som ombæringsstempel i København. En af årsagerne var antageligt, at man ligesom i de cirkulære og ovale ombæringsstempler gerne ville have en meget tydelig gengivelse af postkontorets distriktsbogstav. Dette var muligt når den nederste brobue var fjernet. Ikke alle postkontorer fik BRO V og ikke alle holdt fast ved denne type:

kun BRO V:	KØBENHAVN B,F,K,Str.,S,Ø
BRO V erstattet af BRO I:	KØBENHAVN C og L
kun BRO I:	KØBENHAVN N,V og VALBY

Der kendes ialt ca. 20 forskellige BRO V-stempler fra denne periode, der varede til 1915, hvor ombæringsstemplerne blev udsendt i BRO III.

DANMARKS POSTSTEMPLER

6. BRO II, første periode

Erfaringerne med ombæringsstemplerne, der gav mindre kraftig sværtning af aftrykkene, må have været tilfredsstillende, for i 1908 og 1909 tildelte man forsøgsvis BRO II til båndmaskinstemplerne, der ligesom ombæringsstemplerne ramte teksten på brevkort. Frygten for at frimærkerne ikke skulle blive tilstrækkeligt kraftigt annullerede aftog så meget, at man fra december 1909 gik over til at fremstille alle nye stempler i BRO II, d.v.s. uden gitter i broberne. De sidste stempler, der tildeltes i BRO I var:

	Gravør dato
ROSKILDE	291109
SVANEKE	151209
SKODSBORG	161209

De første stempler i BRO II blev tildelt til:

	Gravordato
NØRREJYLLANDS JB.PKT	241209
AALBORG (OMB)	090210
FJELLERUP	290310
HOLSTEBRO JB.P.E.	060410
EBELTOFT	140410
HARESKOV	260410
LINDHOLM	260410

Samtidig ændres formen på stjernerne, der bliver større og med længere takker.

Den første periode med BRO II blev relativt kortvarig, kun 4 år, og der kendes derfor kun ca. 400 forskellige stempler (incl. omdannelser og omgraveringer) fra 240 provinsposthuse. Hertil kommer 12 jernbanepostekspeditionsstempler og ca. 50 bureau-stempler, samt de i denne periode tildelte stempler til københavnske postkontorer.

7. Overgang mellem E og ε i timeangivelsen

I slutningen af den første BRO II-periode ændredes betegnelsen for eftermiddag fra E til ε. De sidst tildelte stempler med det kantede E var:

	Gravør dato
AAKIRKEBY	190513
SØNDER-ØRSLEV	200513
BOLLE	060613
KNEBEL	060613

og de første med det krøllede ε:

ALLINGE JB.P.E.	100613
KARBY	130613
NYBORG	160613
KJØBENHAVN IX	210613

alle i BRO II med undtagelse af det sidste, som er BRO V. Alle stempler tildelt før den 10. juni 1913 er saledes undertype a, mens stempler tildelt efter denne dato er i undertype b. Når man alligevel træffer BRO I med krøllet ε skyldes det reparation med udskiftning af datobroen til følge.

8. Indførelse af BRO III

I 1913 foreslår generaldirektoratet indførelsen af en ny ensartet type stempel til både håndstempling og båndmaskinstempling. Man står på at en type uden buer og brostreger vil give tydeligere og mere klare aftryk, omend de muligvis vil være mere sårbare for slid. Overpostmesterembedet i København har afprøvet den nye type „i længere Tid og med gunstigt Resultat“. Samtidig foreslås det at stempler der sendes ind til reparation omdannes til den nye type. Forslaget bliver godkendt af generaldirektøren den 10. november 1913. Ud fra de gravøraftryk som kendes, ser det da også ud til at ændringen sker i slutningen af november 1913. De sidst tildelte BRO II er ifølge gravør datoerne:

	Bestilt	Graverdato
ILBRO	291013	191113
BÆ LU M	061113	191113
LØRSLEV	291013	191113
LAVEN	281013	191113
TERNDRUP	021113	191113
TRANGET	291013	191113
SÆSING	291013	201113
THORSHØJ	291013	201113

DANMARKS POSTSTEMPLER

De første BRO III stempler er det vanskeligere at fastlægge, idet der findes en række gravør-aftryk med datoindstilling fra slutningen af 1912 og begyndelsen af 1913. Ingen af disse stempler kendes dog anvendt for 1914, og det er derfor rimeligt at antage at de er fejlindstillede. Sikre er dog følgende, hvor også rekvisitionsdatoen kendes:

	Bestilt	Gravør dato
NÆSTVED-MERN	191113	201113
DAUGAARD	171113	201113
RØNNEDE	141113	201113
ODENSE	221113	271173
HØJSLEV	261113	011213
ULLERSLEV	151113	031213
SKJELSKØR	181113	031213
EIBY	011213	031213
MARIBO JB.P.E.	291113	161212 (13)
FAARUP	231113	161212 (13)
VRAA	011213	181212 (13)
BIRKERØD	181213	130113 (14)

Overgangen mellem BRO II og BRO III kan således næsten fastlægges på time hos gravøren til 20. november 1913.

Generaldirektoratets ordre om at stempler til reparation skulle omdannes til BRO III blev nøje fulgt. Disse omgraverede stempler er nemme at kende, fordi bynavnet står meget tæt på ydercirklen og bogstavet E oftest er kantet i modsætning til det runde e som anvendes i alle nytildelinger af BRO III.

Der kendes ialt ca. 730 forskellige BRO III-stempler fra 345 provinsbyer, hvortil kommer 16 jernbanepostekspeditionsstempler og 48 bureaustempler. Antallet af de Københavnske BRO III stempler er ikke opgjort.

9. BRO V til almindelige dagstempler

Mens BRO V havde været i brug til ombæringsstempler fra slutningen af 90'erne, blev denne type først anvendt til annullering væsentligt senere, og da i første række til distrikts- og indleveringspostkontorerne i København:

1912: Forsøg på KJØBENHAVN C., afløses dog af BRO III

1913: Indført på KJOBENHAVN K, samt på indleveringspostkontorene KJØBENHAVN IX og X, men senere ligeledes afløst af BRO III

1919: Indført fra november 1919 som definitiv type for alle større Københavnske posthuse

- alle indleveringspostkontorer i provinsen

- banegardspostekspeditionerne

Indførelsen skete dog langsomt, idet de eksisterende stempler i BRO II og III fortsat blev repareret og først ved kassering erstattedes af BRO V.

10. Tildeling af BRO IV

BRO III viste sig at blive slidt temmelig hurtigt, især blev datorullerne hårdt belastede fordi brolinierne manglede til at fordele trykket. Da generaldirektoratet i 1919 stod overfor at skulle gravere mange nye stempler i forbindelse med den forventede Genforening, blev der givet ordre til at forstærke broen med 2 linier. Kun ganske få stempler blev graveret i denne type.

Gravøren har formodentlig gjort opmærksom på, at også bynavnet burde aflastes ved at genindføre brobuerne fra BRO II. Der kendes ingen gravør-aftryk af disse stempler, men alt tyder på at de blev fremstillet i april 1919. De fleste er imidlertid fra zone 1 i Slesvig og blev derfor først taget i brug 20.5.1920. Ifølge oplysninger fra samlerne

kendes følgende BRO IV-stempler:

	Type	Tidligst kendte
VARDE-GRINDSTED	IVe	290719
AARHUS-GRENAA	IVe	240419
AARHUS 2.	IVc	030130
AARHUS 2.	IVd	221040
AABENRAA (1)	IVb	160221
AABENRAA (2)	IVb	130720
AABENRAA (2)	IVd	171139
AGERSKOV	IVb	090720
ARNUM	IVb	200520
BREDEBRO (1)	IVb	090720
BREDEBRO (2)	IVb	130320
BROAGER (1)	IVb	090720
BROAGER (2)	IVlc	270933
EGERNSUND (1)	IVb	090720
EGERNSUND (2)	IVb	020730
GRAMBY (1)	IVb	180620

DANMARKS POSTSTEMPLER

GRAMBY (2)

IVb

240720

Der er næppe tvivl om at disse datoer kan forbedres, og at alle bystemplerne må findes i type IVb, som er den oprindelige undertype. Som et kuriosum kan nævnes, at Blanketdepotet og Postgirokontoret har anvendt BRO IV-lignende stempler til afstempling på blanketter.

11. BRO II, anden periode

Officielt var det BRO IV, der skulle afløse BRO III, men i praksis blev det altså BRO II, den type som havde stået sin prøve fra 1909-13. De sidste nyoprettede posthuse der fik BRO III var EISTRUPHOLM og LEJBOLLE fra 1.3.1919. De første der fik BRO II var de posthuse, som blev oprettet eller skiftede status pr. 1.5.1919:

	Tidligst kendte
ANSBRO	130819
GRAUBALLE	260820
G RÆN BÆK	050320
KREGOME	300721
NORDENSKOV	140125
NÆSBJERG	180320

BRO II-typen er den anvendte type helt frem til idag, og der findes mange tusinde forskellige stempler, og der er saledes heller ingen samlere, der endnu har turdet give sig i kast med en fuldstændig registrering.

12. BRO VI og VIII

Disse typer er kun medtaget i oversigten for fuldstændighedens skyld, og de har ikke været i brug til større serier af stempler. BRO VIII er et forsøgsstempel, og der kendes kun 2 forskellige med kort kurseringstid:

KØBENHAVN K.	1931-32
KØBENHAVN OMK.	1931

Denne dom holder dog ikke helt stik idet det netop der denne type som udelukkende anvendes i skrivende stund.

13. BRO VII

Denne type anvendes udelukkende til særstempler og blev introduceret i 1932. Særstempler falder uden for rammerne af dette afsnit, men alle de tre områder inden for særstempler, Lejlighedsstempler - Turiststempler - Førstedagsstempler, findes som BRO VII.

14. Forskellige typeændringer

Til yderligere belysning af de ændringer, der i tidens løb sker med brotypestemplerne, og som kan hjælpe samleren til at tidsbestemme et stempel, skal nævnes følgende:

1914. Ændring af JB.P.E. til B. Den 30. november 1914 skriver Officielle Meddelelser: „Banegaardspostekspeditionerne ved Provinspostkontorerne betegnes ved vedkommende Bynavn og et tilføjet ‚B‘, f. Eks. ‚Aarhus B‘, ‚Slagelse B‘ o.s.v. Et særligt Stempel, mærket i Overensstemmelse hermed forefindes ved hver enkelt Banegaardspostekspedition“. Den sidste oplysning var dog langt fra sand, for det tidligste B-stempel vi kender er fra april 1915 (NYKJØBING FALSTER B) og endnu så sent som 7. november 1914 udsendes LEMVIG JB.P.E. Der blev heller ikke gjort noget særligt for at erstatte de gamle JB.P.E.-stempler med B-stempler. Helt uden for nummer er to stempler med JB.P.E., som ved en fejltagelse blev tildelt VIBORG og LANGAA i december 1945 og april 1946, men ellers er alle banegaardsstempler efter november 1919 af type BRO V med B. for Banegaard. 1916. Skift fra romertal til arabertal på de københavnske indleveringspostkontorer sker med OM nr. 23, 1916 fra 15.4.1916 og får virkning for nye stempler allerede fra marts måned. KJØBENHAVN 5 har dog aldrig brugt romertal af hensyn til forvekslingsmuligheden med KJØBENHAVN V. (Vesterbro).

1919. Skift fra KJØbenhavn til KØbenhavn sker den 19.9.1919. Nyt K.13.-stempel fra 311119 og alle følgende københavnske stempler er med den ny skrivemåde uden J.

1927. Indførelse af 24-timers betegnelser sker med OM nr. 21, 1927 fra 15.5.1927 og slår øjeblikkeligt igennem ved stempeltildelinger og -reparationer.
















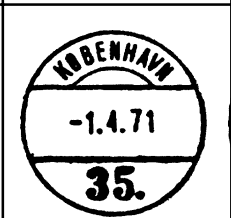

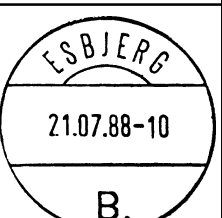

1930. Indførelse af timer, minutter begynder i 1930, men der gøres ikke noget særligt for at ændre de ældre stempler, omend man lejlighedsvis ser den gamle type c med 00-24 anvendt med minuttal, f.eks. 14-10.

DANMARKS POSTSTEMPLER

DANMARKS POSTSTEMPLER

	a	b	c	d	e
I					
II					
III					
IV					
V					
VI					
VII					
VIII					

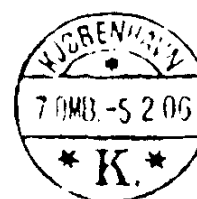
DANMARKS POSTSTEMPLER

f	g	h	i	k	
					I
					II
					III
					IV
					V
					VI
					VII
					VIII

DANMARKS POSTSTEMPLER

Båndmaskinstempler

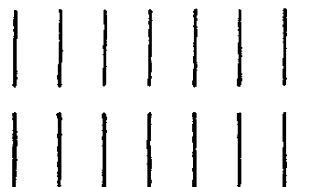
A
afstand 52 - 55 mm
uden linier



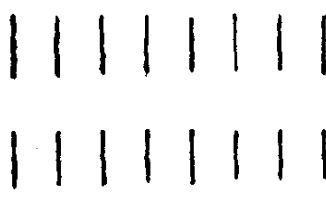
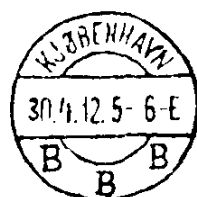
B
afstand 25 mm
uden linier



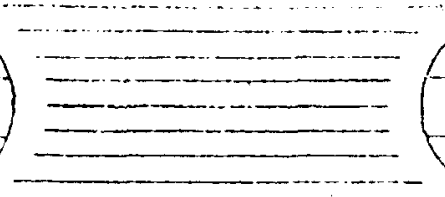
C-1
afstand 52-55-mm
8 lodrette linier - afstand 3 mm



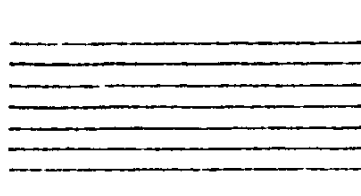
C-2
afstand 52-55-mm
8 lodrette linier - afstand 7 mm



D
afstand 52-55-mm
9 vandrette linier



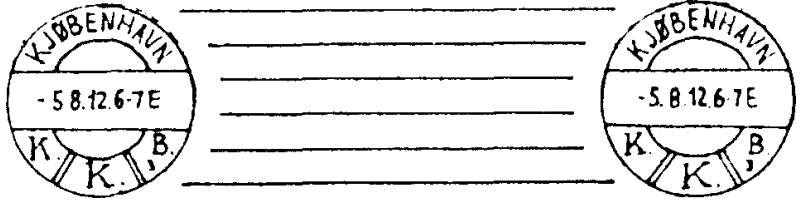
E
afstand 52-55-mm
7 vandrette linier



DANMARKS POSTSTEMPLER

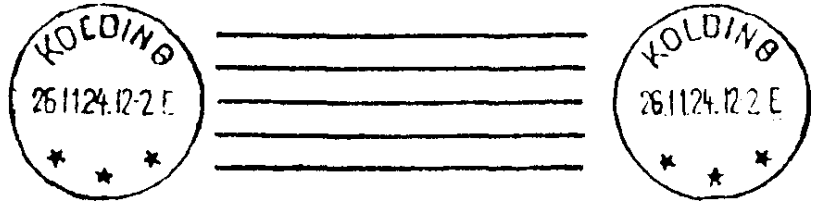
F

afstand 52-55-mm
6 vandrette linier



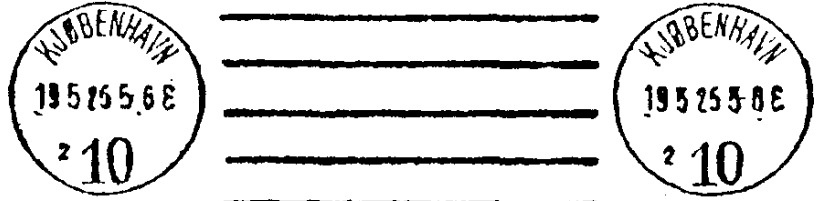
G-1

afstand 52-55-mm
5 vandrette linier
17 mm høje



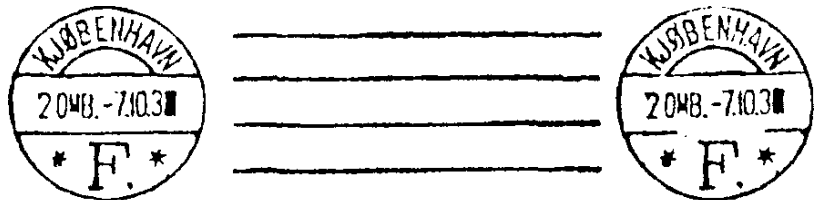
G-2

afstand 52-55-mm
5 vandrette linier
25 mm høje



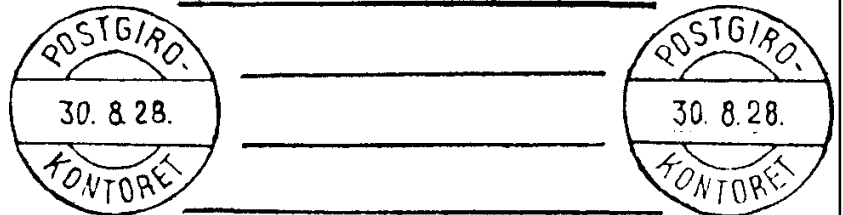
H-1

afstand 52-55-mm
4 vandrette linier
18 mm høje



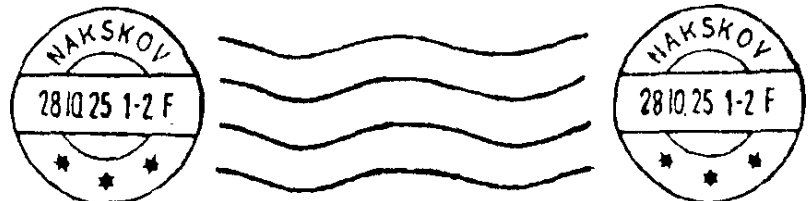
H-2

afstand 52-55-mm
4 vandrette linier
30 mm høje



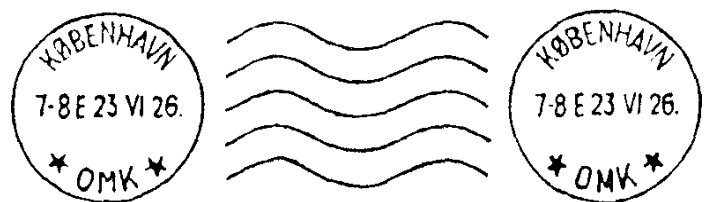
I

afstand 52-55-mm
4 bølgelinier



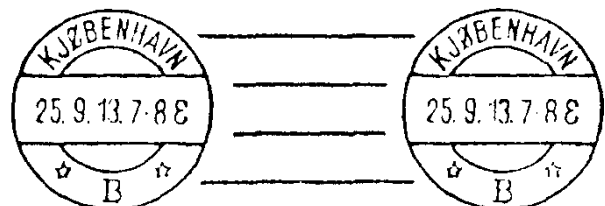
J

afstand 40 mm
5 bølgelinier



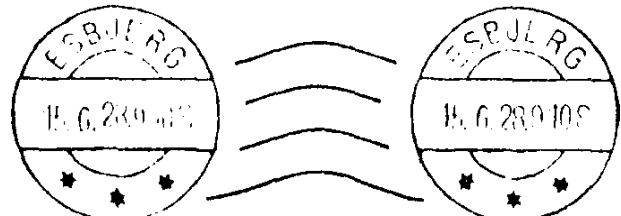
K

afstand 25 mm
4 vandrette linier



L

afstand 25 mm
4 bølgelinier



Af det danske Postvæsens Historie.

Af H. HJORTH-NIELSEN.

Forudsætningerne for Postvæsenets oprettelse

Allerede i Aaret 1461 lod Magistraten i Hamborg ifølge de bevarede Kæmnerregnskaber forfærdige tre Budskilte, og det menes, at disse har været benyttede af Budene mellem Byen og Kongen af Danmark, der Aaret før havde opnaaet Byens Anerkendelse som Greve af Holsten. Hvis denne Formodning er rigtig, finder vi her det første Spor af en mere officiel Budsendelse indenfor den danske Konges Landomraade. Det har ganske vist ikke været en Postforbindelse, saaledes som vi forstaar dette Begreb, d. v. s. med faste Afgang- og Ankomsttider. Budene har kun rejst, naar der var Anledning til det, naar der forelaa Brevskaber til Besørgelse. Ligeledes har denne Budforbindelse ikke været til Menigmands Afbenyttelse, men kun til Brug for Byen og Greven af Holsten.

Det første Forsøg paa at tilvejebringe ikke blot et for alle og enhver tilgængeligt Postvæsen, men ogsaa ordnede Trafikforhold for den rejsende Mand, finder vi her i Danmark i Christian II's verdslige Lov af 1522. I dennes Kap. 63 bestemtes det, at der i alle Landets Købstæder skulde være to eller tre Løbere, der mod en Kendelse af to Skilling for hver Mil skulde besørge Breve. I Kap. 73 bestemtes desuden, at der i København og Malmø skulde være otte og i Landskrona to Færgemænd, og Loven fastsatte yderligere Takster og Regler for disse Færgesteder. I et endnu bevaret Aktstykke, der synes at være enten en Afskrift af eller et Udkast til Loven, hedder det yderligere: „Item skal skikkes i vor Kiøbsted N. 8 eller 10 svorne Færgemænd, mer oc mindre efter vor Schultus, Borgmester Raad oc Samtykke etc.“ Og endelig paabød Lovens Kap. 103, at Værterne i Herbergerne skulde forskaffe Gæsterne Vogne og Færger, naar det behøvedes.

Bestemmelser som disse er selvfølgelig ikke greben lige ud af Luften. Der maa have været Forhold til Stede, der gav Kongen Anledning til at søge ordnede Forhold bragt til Veje, og der maa Ligeledes have været Forhold, der har bevirket, at Bestemmelserne, i mere eller mindre Grad, for det nyoprettede Postvæsen i allerhøjeste Grad, ikke blev gennemført. Betingelserne for, at et Postvæsen kan blomstre og trives, er, at Handel og Industri og andre Kulturfaktorer blomstrer og trives i tilsvarende Grad. Saafremt disse Faktorer er i Stagnation, vil ogsaa Postvæsenet stagnere og sygne hen. For at faa klart Spørgsmaalet om, hvorfor Christian II gjorde Skridt til at oprette et Postvæsen i Danmark, og hvorfor dette, hvis det over-

hovedet blev oprettet, straks efter Fødselen gik til Grunde, maa vi undersøge, hvorledes de politiske, sociale og økonomiske Forhold i Danmark formede sig før og efter dette Tidspunkt.

Gennem hele Middelalderen og en rum Tid efter dennes Slutning kæmpede Kongemagt og Adelsvælde med vekslende Held om Herredømmet, en Kamp, der først naaede sin endelige Afslutning ved Enevældens Indførelse 1660. Helt tilbage til Slutningen af Valdemarernes Tid kan Stigningen i Adelsvældet overfor Kongemagten regnes. Danmark var et frit Valgrige, og det var Rigsraadet, der valgte Kongen. Og selv om det var Kongen, der ved Ledighed udpegede ny Rigsraader, saa stod Kongen allerede gennem det paa ham faldne Valg i et Afhængighedsforhold til Raadet. Dette Forhold uddybedes yderligere ved de Haandfæstninger, som Raadet ved hvert nyt Kongevalg gjorde mere og mere krævende og bindende, idet Raadets Medlemmer ikke ved disse Lejligheder forsømt at skaffe sig selv og deres Standsfæller større og større Fordele, ofte paa

de ufrie Stænders og Kongens Bekostning. Efter 1536 imødegik Kongen i nogen Grad Raadets Magtstilling ved at undlade at besætte de store Rigsembeder som Rigmarsk-, Rigshofmester- og Kammermesterembederne, der tildels ogsaa var overflødiggjort ved det stadigt voksende Centralstyre, som Kongerne udviklede gennem deres Kancelli. Gennem de udstrakte Jordegodsbesiddelser, gennem Haandfæstningerne, der ikke tillod Kongen uden Raadets Samtykke at begynde Krig eller udskrive nye Skatter, og ved deres Stilling som Tyngdepunktet i Rigets væbnede Magt stod Rigets Adel og Gejstlighed stærkt overfor Kongemagten.

Saa at sige al Rigets Jord var fordelt mellem Kongen, Adelen og Gejstligheden. Af de tre Parter var Krongodset dog det mindste, idet det udgjordes af den Jord, der var udlagt til „Kongens personlige Underhold“, Fadeburslenerne, og af Lensgodset, der styredes af Kongens Lensmænd som Regnskabslen og Afgiftslen. I Tidens Løb havde Adelen sikret sig, at Lensmændene blev uafsættelige, medens Rigsraadet derimod havde sikret sig Ret til at afsætte Kongen, hvis denne brød sin Haandfæstning. Ogsaa paa anden Maade sikrede Rigets første Stand sig. 1483 maatte Kong Hans love ikke at købe eller pante Jordegods fra Ridderskab eller frelse Mænd, og ved Christian II's Haandfæstning sikrede Adelen sig, at ufri Mand ikke maatte eje frit Jordegods, men skulde forpligtes til at sælge det til Riddere og Svende, saa det kunde forblive frit. Ved denne Bestemmelse lagdes Grunden til de senere Tidens store, samlede Jordegodser.

Omkring Midten af og i den sidste Halvdel af det 15. Aarhundrede begyndte imidlertid Adelens Stilling som det faste Punkt i Rigets Forsvarsmagt at svækkes. Grunden hertil var dels den, at Adelens Mandsstyrke ikke længere blev tilstrækkelig, efter at Anvendelsen af Lejetropper trængte mere og mere igennem, dels ogsaa den, at Anvendelsen af Artilleri blev almindelig. I Tilfælde af Krig var Adelens forholdsvis faatallige, svært rustede Skare ikke længere tilstrækkelig overfor en fjendtlig Magt, der var i Stand til at forskaffe sig Lejetropper. Ligeledes kunde Adelen, selv om den havde Forpligtelse til at møde ved Ledingsopbud, ikke forpligtes til at møde med svært Skyts. Disse Opgaver maatte derfor blive Kongens. I samme Tidsrum skabtes Begyndelsen til en Sømagt. Medens tidligere Flaaden var skaffet til Veje dels ved Udskrivning, dels ved Laan, maatte der nu, efterhaanden som Anvendelsen af Artilleri skred frem, tænkes paa større og sværere Fartøjer, der kunde bære og modstaa Artilleriet. At anskaffe saadanne Fartøjer, der ogsaa af Hensyn til den større Bemanding maatte være større end de tidligere anvendte, var selvfølgelig ikke Enkeltmands Sag, og Skabelsen af en Sømagt, der kunde gøre Fyldest saavel til Angreb som til Forsvar, maatte derfor blive Rigets, Kongens, Sag.

Under hele denne Udvikling kom Udskrivningen af Landets Købstæder til at spille en stadig mere betydende Rolle overfor Gejstlighed og Adel. Medens Lensmændene og Gejstligheden saaledes i 1471 stillede tilsammen 1577 Mand, stillede Købstæderne i Danmark, Provinserne Øst for Øresund ikke medregnet, 1456 Mand, og Tallet voksede stadig for Købstædernes Vedkommende, medens Lensmændenes og Gejstlighedens Bidrag gik tilbage. I 1508 stillede Købstæderne saaledes 2207 Mand, medens de to privilegerede Stænder kun mødte med 1251.

Tilstedeværelsen af en fast Hær og af en Flaade betød naturligvis en mægtig Styrkelse af Kongemagten og samtidig en

DANMARKS POSTSTEMPLER

Svækkelse af Adelsvældet. Adelen blev efterhaanden i højere Grad end tidligere jordbunden, sad hjemme og dyrkede sin Jord og udpinte Bønderne, saa godt den kunde.

Overfor den anden af de to privilegerede Stænder, Gejstligheden, steg Kongemagten ogsaa i Kraft. Ligesom Adelen var Gejstligheden gridsk paa Jordegods, hin paa egne, denne paa Kirkens Vegne. Ved Reformationens Gennembrud ejede Roskildebispen en Fjerdedel af alle Sjællands Gaarde. Klosteret i Soro besad ca. 600 Bøndergaarde. Selv om Gejstligheden bevarede sin Stilling som Ejer af en stor Del af Rigets Jordegods lige til Reformationen, saa dalede dog dens Stilling i Magt lige overfor Kongemagten, ikke mindst derved, at Besættelsen af Bispeembederne kom i Kongens Hænder, men ogsaa derved, at Gejstlighedens Deltagelse i Rigets Forsvar mindskedes paa samme Maade som Adelens. Gennem Rigsraadet, hvori baade Adel og Gejstlighed repræsenteredes, kunde dog endnu udøves et ret stærkt Pres overfor den voksende Kongemagt, et Pres, der baade kan siges at have været af en moralsk og, paa Grund af Skattespørgsmaalet, af en reel Karakter. Kongen kunde ikke erklære Krig eller udskrive nye Skatter uden Raadets Billigelse. Men ogsaa paa andre Punkter var han bundet gennem Haandfæstningen, og hvor mange Konger havde Mod til at bryde denne, naar de kunde udsætte sig for at blive sat fra Tronen.

Overfor disse to privilegerede, de frie Stænder, stod de to ufrie, Borgerstand og Bondestand. De havde ikke de Magtmidler i Hænde som de to første til at hævde sig, særlig da ikke, naar Kongemagten ikke var i Stand til at yde dem effektiv Støtte.

Kronens Indtægter flød dels af Lenene, dels af Tolden, ikke mindst af Sundtolden, af Sildemarkederne, Sagefald, Accise og endelig Byskatterne. Det var vanskeligt at drive Indtægterne af de førstnævnte højere op, og det var da kun naturligt, om Kongerne søgte at fremme Købstædernes Udvikling, noget der iøvrigt stemte godt med hele det merkantilistiske Synspunkt, der netop i den sidste Del af Middelalderen begyndte at gøre sig gældende, men som først paa et langt senere Tidspunkt skulde blive videre udviklet. Ikke blot søgtes det fra Kronens Side at samle Eksporten over bestemte Toldsteder, hvad der navnlig kom Købstæder som Assens, Kolding og Ribe til gode, for at sikre sig mod, at nogen Eksport undslap Tolden. Men ogsaa mere i Almindelighed søgte Kronen at ophjælpe Købstæderne. Allerede Erik af Pommern havde søgt at samle al Handel og Haandværksnæring i Købstæderne, men ogsaa paa dette Punkt stred de privilegerede Stænder imod, og man kunde ikke komme uden om den Ret, disse havde erhvervet sig saavel til toldfrit Indkøb til eget Brug som til frit Marked for egen Produktion. Dog kunde de to Stænder ikke forhindre, at det blev forbudt Bønderne at drive Handel udenom Markederne, og dels herigennem, dels gennem de Privilegier, som de enkelte Købstæder efterhaanden erhvervede sig, voksede og trivedes disse, og der blomstrede efterhaanden et ret stærkt og bevidst Borgerskab frem, hvad der i Tidens Løb skulde blive til Rigets Bedste. Ovenfor er der talt om Købstædernes voksende Betydning for Landets Krigsmagt, Udskrivning til Flaadeteneste, og ganske vist var det en Byrde, der i Tidens Løb skulde komme til at hvile tungt paa Byerne, men den har næppe bidraget til at faa Borgerne til at føle sig mindreværdige overfor de to øverste Stænder. Snarere har Følelsen af deres Betydning for Rigets Styrke moralsk bidraget til at forøge deres Selvfølelse.

Et svagt Punkt i Kongens Forhold til Købstæderne og forøvrigt ogsaa i Forholdet til Adelen var dog den af Kronens Finansnød saa hyppige Pantsætning af saavel Købstæder som Len. 1473 var saaledes seks af de otte fynske Købstæder pantsatte, og da Kong Hans døde 1513, var en Trediedel af Lenene

pantsatte. Men selv naar Købstæderne pantsattes, forbeholdt Kongen sig dog i Reglen at oppebære Byskatterne.

Rigets fjerde Stand, Bondestanden, den Del af Befolkningen, der havde den dybeste Rod i Historien, den, i hvilken de tre andre Stænder havde deres Udspring, var i Modsætning til Borgerstanden i højeste Grad af hængig af Godsherrerne, af hvilke den for en meget stor Dels Vedkommende havde maattet tage Jorden i Fæste. Pint og plaget af Skatter og Hoveri, omtrent berøvet alle Rettigheder, sank den mere og mere ned i Usselhed, Trældom og Vankundighed. Der skulde gaa Aarhundreder, førend den, frigjort for Tvang og Tyngde, atter kunde rejse sig og indtage sin jævnbyrdige Stilling paa Linie med Landets andre Sønner.

Saaledes som her i ganske korte Træk er skildret, var de sociale Forhold indenfor Danmark, da Christian II, Borgers og Bondes fuldtro Ven, i Aaret 1513 efter sin Faders Død tiltraadte Regeringen. Ogsaa han blev stærkt bundet ved Haandfæstningen, som Rigets Raad forelagde ham, men Christian var, i langt mindre Grad end sine Forgængere tro overfor sine Løfter, langt mere stærk i sin Magtudfoldelse end hine, og Magten var for ham det Maal, for hvilket han satte alt, Løfter og Menneskeliv, til Side. Det var naturligt, at han paa denne sin Vej maatte og skulde støde sammen med Rigets Stormænd, hvis Planer og Ønsker han Gang paa Gang krydsede, og fra 1517, da han, paa Trods af Rigsraadets Frifindelse, lod Torben Oxes Hoved falde for Øksen, var Kampen aabenlys mellem ham og Rigets Adel.

Endnu lagde dog Krigen med Sverige i nogen Grad en Dæmper paa Kongen, men ikke saa snart var Krigen sluttet, førend han tog fat paa sin Reformpolitik. Forsaavidt denne angik de højere Stænder, skal vi ikke her komme ind paa den. Det, der mest interesserer os her, er Kongens Forhold til Købstæderne og til Bondestanden. Efter hans Hjemkomst i September 1521 fra en Rejse til Nederlandene udkom de store Landslove, i hvilke nederlandsk Paavirkning umiskendeligt kan spores. Ikke blot fastlagde han i Lovene Bylivets faste Rammer, idet han i hver By forordnede en Skultus, der som Kongens Repræsentant indenfor et Tidsrum af tre Aar skulde have Ordenens Opretholdelse til Opgave samt ansætte Borgmestre og Raadmænd. Men ogsaa om Byernes Sundhedsforhold, deres Renovation og mange andre Forhold, gav Loven Bestemmelser, og indenfor hele dette Lovkompleks finder vi ogsaa Bestemmelsen om Ansættelse af Postløbere, den første Tanke om et offentligt Postvæsen i Danmark.

Hvem havde nu Brug for dette Postvæsen? Ikke Kongen. Det er omtalt ovenfor, at Kronens Centralstyrelse allerede før dette Tidspunkt var under stærk Udvikling, og til Besørgelse af de kongelige Budskaber var sikkert allerede da benyttet Kancellibude eller andre specielle Sendebud. Adelen og Gejstligheden havde ved deres store Folkehold paa Godser og Klostre tilstrækkeligt med Folk til selv at kunne afsende deres Budskaber. Bondestanden har næppe dyrket Brevskrivning, ussel, forpint og forarmet som den var. Tilbage bliver da Købstadbefolkningen, Borgerstanden. I al sin kortfattede Form giver Bestemmelsen om, at der i hver Købstad skulde være Løbere, der for en Betaling af to Skilling pr. Mil skulde besørges Breve, da ogsaa Indtrykket af, at Institutionen kun var beregnet paa en Brevbesørgelse over kortere Afstande, vel nærmest fra Naboby til Naboby. Den minder da i sin kun lidet udformede Skikkelse om de tyske Stadspostvæsener, der ligeledes var indrettet paa Brevbesørgelse mellem Nabobyerne. Sammenholder vi Oprettelsen af dette Christian II's Postvæsen med de andre Bestemmelser om Købstæderne, da maa det yderligere bekræfte vor Formodning om, at Oprettelsen i første Række tager Sigte paa Købstadbefolkningen og er et Led i Kongens Bestræbelser

DANMARKS POSTSTEMPLER

for at ophjælpe Købstæderne. Blev nu dette paabudte Postvæsen oprettet, og, hvis dette var Tilfældet, hvorfor ved vi saa intet om dets senere Skæbne?

Allerede i April 1523 var Kong Christian Flygtning, og hans Farbroder, Frederik af Gottorp var paa Viborg Ting hyldet som Danmarks Konge under Navn af Frederik I. Først ved Nytaarstid 1524 gav København og Malmø, der længst af alle havde haabet paa Christians Tilbagekomst, op og sluttede sig til Kong Frederik. Under Urolighederne ved dette Kongeskifte er det fuldt forklarligt, om det nyoprettede Postvæsen er gaaet til Grunde. Særligt fastopbygget har det jo i al sin Simpeltid ikke været, og meget skulde der ikke til for at blæse dette Korthus over Ende. Det er jo ganske givet, at de urolige Forhold har maattet virke deprimerende paa Næringslivet, og dermed bortfaldt Grobunden for en Institution som Postvæsenet.

Frederik I's taaarige Regeringsperiode betød et nyt Systemskifte. Støttet, som han var, af de holstenske Stormænd og af den Kreds af danske Raader, der kort før Christians Flugt havde sagt sig løs fra ham, var det kun naturligt, at han under sin Regering søgte Støtte hos dem. Frederiks Regeringsperiode betyder da reelt et Tilbagekridt fra Christians stærke Kongedømme til en ny Stormagtstid for de to privilegerede Stænder og dermed et Tilbagekridt for det opløst Kjøbstads- og Næringsliv.

Rigsraadet, der i Medlemstal var svundet stærkt ind, idet Christian ikke havde udnævnt nye Raader ved Ledighed, og som han forøvrigt kun sjældent samlede i dets Helhed, voksede nu meget stærkt i Tal, saa at det ved Haandfæstningen angives til 50 Mand, hvoraf de 12 var gejstlige. Ved den Haandfæstning, som Frederik maatte underskrive, søgte Adelen og Gejstligheden, belært af Erfaringen, at værne sig mod Overgreb fra Kongens Side. Næppe nogen tidligere dansk Konge har faaet sine Hænder saa stærkt bunden, som Frederik fik det ved sin Regeringstiltrædelse.

For Lensordningen betød det, at mange Regnskabslen nu gik tilbage til at blive Tjeneste- og Afgiftslen, hvilket betød en Nedgang i Kronens Indtægter. Yderligere sikrede Adelen sig, at de Len, der tidligere havde været givet til adelige, ogsaa fremtidig kun maatte gives til adelige, og at Kongen ikke maatte foretage Adlinger uden Rigsraadets Samtykke. Men ogsaa store Handelsrettigheder sikrede Stormændene sig paa Købstædernes Bekostning, idet de nu frit kunde tvinge Bønderne til at handle med sig og derved unddrage Købstæderne Handelen.

Gejstligheden opnaaede Tilsagn om, at alle Bisperne skulde være af dansk Adel, og den fik tillige Sikkerhed for sine Ejendomme.

Alle de Fordele, som de to første Stænder sikrede sig, betød en Afsvækkelse i Kongns Magt. Penge var der ingen af, og hvad nyttede det saa, at Kongen havde den bedste Villie til at fremme Landets Udvikling. I tilsvarende Grad som Stormændene sikrede sig Rettigheder, forarmedes Borger- og Bondestand. Store Skatter blev paalagt, Skatter, der for Størstedelen ramte den i Forvejen haardt trængte Bondestand, og hurtigt maatte de to Stænder erkende, at Kongeskiftet kun havde bragt dem i social Tilbagegang, og Længslen efter den landflygtige Konge, der havde vist Evne og Magt til at værne de to Stænder mod Stormændenes Overgreb, bredte sig mere og mere. „Vi faa aldrig Fred, og aldrig fare vi vel, førend vi faa Kong Christian igen“, skrev Ribeborgeren Christian Pedersen 1526, kun tre Aar efter Systemskiftet, og som han mente næsten hele Borger- og Bondestanden. Allerede i 1525 udbrød der Oprør i Skaane, men det blev slaaet ned. Kendt er Søren Norbys heltmodige Kamp for den landflygtige Konge, der i Udlandet forgæves søgte Midler

til at genvinde sine Riger.

Støttet ved den af Christian II forberedte Udsendelse af Det ny Testamente i dansk Oversættelse fortsatte de lutherske Tanker deres Indtrængen i Danmarks Befolkning. Overfor denne Bevægelse stod Kong Frederik ikke passiv, idet han søgte at værne de lutherske Prædikere mod Overgreb fra Bispernes Side, til Trods for, at han i sin Haandfæstning havde lovet at sikre „den rene Lære“, et Løfte, som Kirken naturligvis kun kunde forstaa som gældende Katholicismen. Luthers Lære lod sig imidlertid ikke standse, og i 1528 gik Malmø over til Lutherdommen. Allerede 1525 havde Hans Tavsens i Viborg brudt med Kirken, og snart efter gjorde Kong Frederik ham til sin Kapellan. Herved havde Kongen aabenlyst taget den nye Lære under Beskyttelse, og Borgerskabet i Viborg sluttede tæt op om Tavsens. Ved at Kongen tog Luthers Forkyndelse under sin Beskyttelse og derved unddrog den den katholske Kirkes Retsomraade, gennemførte Kongen et Brud med Kirken, hvis Anseelse fra nu af daledede stærkt i det menige Folks Øjne. I 1529 kaldte Kongen Hans Tavsens til København, hvor hans Forkyndelse samlede store Tilhørerskarer, og hvor de nye Tanker snart blev de sejrende.

Medens Adelen stod delt overfor de nye Tanker, og Bondestanden, naar undtages ganske enkelte Egne, var ganske ligegyldig, sluttede Borgerstanden næsten fuldtalligt op om Reformationstanken. Ganske naturligt, fordi den indenfor Købstadlivets snævre Rammer havde været Vidne til den katholske Kirkes umaadelige Godsophobning og til, hvad der gik i Svang indenfor de Klostre, hvormed Købstæderne var saa rigeligt forsynet. Det er kun naturligt, at Købstadbefolkningen saa med Uvillie paa den gennem talrige Forrettigheder stærkt privilegerede Gejstlighed, men iøvrigt har Købstadbefolkningen, ganske naturligt, altid været mindre konservativt anlagt end de øvrige Befolkningsklasser. Og navnlig nu, da Købstæderne, som overfor berørt, var inde i en Tilbagegangsperiode, hvor Handelen, saavel Markedshandelen som Eksport og Import, var gaaet stærkt tilbage paa Grund af de privilegerede Stænders øgede Magt, var der skabt en grødefuld Jordbund for demokratisk Tankegang. Med største Uvillie saa Befolkningen paa de adelige Prælater og rige Klostre, der gennem Aarhundreder, og tildels paa Borgerskabets Bekostning, havde ophobet og tilranet sig kolossale Formuer og Godser.

Som allerede nævnt stod Adelen delt overfor de nye Tanker, og i 1526 og 1527 maatte Gejstligheden ved store Indrømmelser købe sig en Fred, der dog kun blev midlertidig. Saaledes forpligtedes Kirken til ikke at købe adeligt Gods. Kirken maatte give Afkald paa de Bøder, der af de kirkelige Domstole ikendtes Adelen Bønder, og paa de Steder, hvor Bønderne betalte baade Bispetiende og Biskopsgave, give Afkald paa den ene af disse Ydelser.

Saaledes var Kirken trængt fra alle Sider, og trods Indrømmelser bar det hurtigt fremad mod det store Opgør.

Under alt dette arbejdede Christian II fra Udlandet paa at tilbagevinde sit tabte Rige, hvorfra under de ulykkelige Forhold saa mange længselsfulde Tanker og ønsker strømmede ham i Møde. I November 1531 var det efter store Anstrengelser lykkedes ham at komme til Norge med en Flaade, der dog under Efteraarets Storme havde lidt svære Tab. Christian II's Tog mod Danmark endte som bekendt med, at han under falske Løfter lokkedes til Sønderborg, hvor han hensattes i strengt Fængsel. Otte Maaneder senere døde Kong Frederik paa Gottorp Slot.

Det var et dybt socialt, økonomisk og religiøst splittet Folk, han efterlod sig. Øverst stod som sædvanligt Adelen, der nu gennem Rigsraadet, der heller ikke var enigt, stod overfor den

DANMARKS POSTSTEMPLER

Opgave at skulle vælge en ny Konge. Navnlig paa Bekostning af Kirken var dens Magt stærkt øget, saa stærkt, at det er fuldt berettiget at sige, at den var den eneste af Rigets fire Stænder, der, paa de andre tre's og paa Kongemagtens Bekostning, havde vundet frem i Frederiks Regeringstid. Den katholske Kirke var, ved Luthers Læres stærke Fremtrængen og ved de Fordele, som Adelen havde tilrevet sig, stærkt undermineret. Landet var stærkt forgældet og meget af det i Panthaveres Magt. Købstæderne var i Tilbagegang og Borgerstanden stærkt økonomisk svækket. Om Bondestanden er det slet ikke værd at tale. Hvad Under da, at de to laveste Stænder, i hvilke Hengivenheden for Christian II endnu levede, inderligt ønskede, at han atter kunde komme til at bestige sine Fædres Trone.

Det var i April 1533, at Kong Frederik døde, men saa uenige og splittede var Rigets Raader, at Kongevalget trak i Langdrag og først blev berammet til Sankt Hans Aaret efter i København. Da var allerede den Kamp, der gaar under Navnet „Grevens Fejde“, brudt løs og København i Grev Christophers Hænder, hvorved Herredagen blev umuliggjort. Efterhaanden, og i Løbet af kort Tid, bredte Oprøret sig ud over Sjælland, derfra til Fyn og naaede i September til Jylland. 4. Juli enedes de jyske Raader og menige Adel samt enkelte Repræsentanter for den fynske Adel i Ry Kirke om at tilbyde Hertug Christian den danske Krone, den han dog først skulde vinde med Vaabenmagt, Provins for Provins, først Jylland, derefter Fyn og endelig Sjælland, hvor København først overgav sig i Juli 1536 efter et haardnakket Forsvar. Det var et i Bund og Grund ødelagt Rige, som Kong Christian III nu tog Styret over. Støttet af Holstenerne og en lille Skare jyske Adelsmænd havde han vundet det ved Sværdet, i Kamp mod Almuen, der havde ønsket at faa Christian II igen, og i Kamp mod den katholske Kirke, der ikke kunde ønske at se en Bekender af den lutherske Lære paa Tronen. Nu forestod et mægtigt Genrejsningsarbejde, og det blev gennemført til stor Ære for Kongen selv og til største Gavn for Danmark.

Kort efter, at Kongen havde overvundet Københavns Modstand, lod han de fleste af de katholske Bisper fængsle, og i Oktober sammentraadte i København en Herredag, paa hvilken ikke alene Rigsraadet og Adelen, men ogsaa Repræsentanter for alle Købstæderne tilligemed en Herredsfoged og to Bønder fra hvert Herred skulde give Møde. Allerede herigennem var Hensigten, at bringe Forsonlighed til Veje, at kalde paa alle Kræfter til Rigets Genopbygning, givet. 30. Oktober underskrev Kongen Haandfæstningen, der gav ham betydeligt lempeligere Vilkaar, end hans Forgængere havde faaet, og samme Dag underskrev han den store Reces, der betød et afgørende Brud med den hidtidig førte Kirkepolitik og den indenrigske Politik. Alt Bispegods blev lagt under Kronen, og hertil kom inden længe tillige alt Kloster gods. Man regner med, at Kronens Indtægter Nærved tredobledes, fra 100.000 til 300.000 Tønder Korn.

I Christian III's Haandfæstning finder vi ikke de tidligere Bestemmelser om Raadets Ret til at afsætte Kongen, ej heller nogen Begrænsning af Kongens Ret til Hvervning af Tropper. Dette, i Forbindelse med den store Forøgelse af Kronens Indtægter, betød en mægtig Styrkelse af Kongemagten. Dertil kom, at Lensmændenes Uafsættelighed ophørte.

Iøvrigt beholdt Adelen ved Kongeskiftet sine gamle Forrettigheder som Rigets første Stand, men politisk set betød Systemskiftet en Tilbagegang i Adelen Magt.

Den lutherske Gejstlighed, der nu afløste den katholske, stod Adelen fjernere og Borger- og Bondestanden nærmere, idet den fremtidig rekrutteredes fra Borgerstanden, Bondestanden og sine egne Rækker.

Borger- og Bondestanden vandt ikke øjeblikkelige

økonomiske Fordele ved Systemskiftet. Overfor Bondestanden blev der endda faret frem med overordentlig Strenghed for dens Oprør og for Hærgningen af Adelen Gaarde. I omtrent 50 Herreder mistede Bønderne deres Ejendomsret. Til Gengæld vistest der stor Overbærenhed og Mildhed overfor Købstæderne, særlig da overfor København, der dog havde staaet den nye Konge haardest imod - et Bevis paa den Vægt, der lagdes paa Købstædernes Trivsel.

Krigen havde kostet uhyre Summer, som der skulde skaffes Dækning for, og store Skatter blev udskrevet. Det vides, at der ialt under Christian III's Regering paalagdes Købstæderne fire, Gejstligheden fem og Bønderne ikke mindre end tolv Skatter. Paa Herredagen i 1542 var det Adelen, der ofrede sig, idet den i Anledning af truende Krig vedtog at afgive en Tyvendedel af hele sin Formue, derunder alt medregnet, Jordegods, dog ikke Hovedgaardene, men Møbler og andet Bohave, Smykker, Klæder, Kvæg o. s. v.

Kongens Indtægter flød nu som før af Tolden, Skatterne og Lenene. Det gjaldt for Kongen om at faa indført en anden Lensordning, hvorved Indtægterne kunde Øges, og en saadan blev da ogsaa efterhaanden gennemført. Ved Regerings-tiltrædelsen 1536 hørte der til Fadeburslenenes Omraade 43½ Herreder, men dette Tal forøgedes straks med tyve og var i Løbet af en halv Snes Aar yderligere forøget med ti. I Slutningen af Fyrreerne forøgedes Tallet yderligere med 48 Herreder. Desuden hørte Købstæderne nu til Fadeburet, idet Forleningen med Købstæder ophørte. Men ogsaa af Tjeneste- og Afgiftslen henlagdes ved Ledighed flere til Fadeburet. Man regner med, at Antallet af Fadeburslenene i Tiden fra 1536 til 1559 voksede fra 43½ til 123½, medens samtidig Afgiftslenenes Antal faldt fra 45 til 18 og Tjenestelenene fra 65½ til 20½. Men samtidig bragtes ved fornuftigere økonomiske Foranstaltninger Lenene til at give betydeligt større Udbytte end tidligere. Det lykkedes at faa Rigets Gæld nedbragt, og ved Christian III's Død 1559 var de finansielle Forhold i Riget sunde, de tidligere saa stærke sociale Modsætninger var, om ikke udjævnedes, saa dog langtfra saa dybe som tidligere. Lov og Ret var tilvejebragt, og med Tryghed kunde Landet se Fremtiden i Møde.

Det er kun naturligt, at det af Christian II planlagte Postvæsen under de fortvivlede Forhold, der i mere end en halv Snes Aar efter Lovens Udstedelse herskede i Danmark, fik en saa krank Skæbne. Vi ved intet om, hvorvidt det planlagte Postvæsen var paakrævet af Forholdene, eller om det skyldtes Kongens eget Initiativ, fremsprunget af hans Ønske om at ophjælpe Købstæderne og, rimeligvis, formet efter udenlandske, maaske nederlandske Forbilleder.

Efter Frederik I's Tronbestigelse erklæredes Christian II's Landslove ugyldige, og har der mellem Byerne senere bestaaet en Budbesørgelse, saa har denne i alt Fald ikke haft nogen Lovhjemmel, men været ganske paa privat Initiativ. Det kan være ganske interessant her at sammenligne to langt senere Tilfælde, hvoraf det fremgaar, at Købstæderne stillede sig meget forskelligt overfor et ordnet Postvæsen. Ved Oprettelsen af Christian IV's Postvæsen 1624 kom Lollandsruten til at passere Næstved, men Byen gled ud af Ruten ved Klingenberg's Overtagelse af Postvæsenet 1653. Alligevel var der 1656 Bipostkontor i Byen, og Forbindelsen opretholdtes ved private Bude, og 1674 oprettedes Hovedpostkontor i Byen. I 1707 androg Bogense om, at det „Byen paabyrdede og uforholdne Postvæsen“ maatte bortfalde, og at det maatte tillades Byen selv, saaledes som tidligere, at lønne et privat Bud. Aarsagen var nu her den, at det var Byens største næringsdrivende Borger, der var Postmester og som saadan stejlt holdt paa sin Rettighed til at være skattefri.

DANMARKS POSTSTEMPLER

Saa vidt forskelligt stillede altsaa to Købstæder sig overfor Spørgsmaalet om et ordnet og regelmæssigt Postvæsen. Der kan fremføres endnu et Par andre Eksempler, men vi skal her nøjes med at henvise til, hvor svært det i 1630'erne var at inddrive de Byerne paalagte Udredelser til Postvæsenets Vedligeholdelse. Naar vi ydermere ser hen til, hvor vanskeligt Postvæsenet saa sent som i det 19. Aarhundrede havde ved at overvinde Landbefolkningens Modstand mod Oprettelsen af Landpostvæsenet, idet man hellere vilde beholde de private Bude, saa før vi, med Henblik paa det danske Folks inderste Karakteregenskaber tro, at man ogsaa i Christian II's Købstæder hellere selv har villet sørge for Brevbesørgelsen end villet lade sig foreskrive noget officielt, selv om det skete paa saa lempelige Vilkaar som i dette Tilfælde, hvor Loven ikke sikrede Løberne nogen Eneret. Havde der indenfor Bybefolkningen været en følelig Trang til et offentligt Postvæsen, skulde dette nok uden Kongemagtens Indblanding være kommen til Verden. Men, som sagt, vi ved intet reelt om Christian II's Postvæsen udover, hvad Loven siger. Det nærmest følgende Hundrebaar skulde vise, at der ikke indenfor Befolkningen var nogen Trang til et offentligt Postvæsen, og da Christian IV 1624 oprettede det danske Postvæsen, dreves han af helt andre Motiver end et Folkeønske.

Det er en Selvfølge, at den store Stigning i Kongens Magtomraade, der indledtes i 1536 og senere forøgedes, maatte medføre en tilsvarende Stigning i Administrationens, Rentekammerets og Kancelliets Omraader. Der maatte, hvis Riget efter de ulykkelige Aar skulde føres fremad mod sunde og rolige Forhold, overalt føres Tilsyn, og Administrationen maatte overalt være i Rapport med de udøvende Myndigheder, Lensmænd, Fogeder, Magistrater, Gejstlighed etc. Det er da klart, at en hyppig Budbesørgelse maatte tilvejebringes, og at denne maatte stige, efterhaanden som Administrationsomraadet voksede. Det Postvæsen, som vi gennem Kancelliets Brevbøger skimter ikke saa faa Spor af under Christian III og hans Efterfølger, var imidlertid kun indrettet paa Besørgelse af Statens Budskaber, men ikke tilgængeligt for Menigmand.

Begyndelsen af nærværende Fremstilling er det nævnt, at Magistraten i Hamborg allerede i 1461 lod forfærdige tre Budskilte, der sandsynligvis har været benyttede af Budene mellem Byen og Kongen. Ifølge de bevarede Kæmnerregnskaber betalte Byen yderligere i Aaret 1527 et Beløb af 2 Mark 15 Sk. for et Skilt til „Kongens Bud“ og atter i 1538 udredede Byen et saa forholdsvis højt Beløb som 19 Mark 16 Sk. for et Sølvskilt, der skulde benyttes af det Bud, der førte Breve mellem Hamborgs Kammergericht og Kongen.

Medens disse Foranstaltninger udelukkende tager Sigte paa en Besørgelse mellem Hamborg By og Kongen, træffer vi i samme Tidsrum Foranstaltninger fra Kongens Side til en anden Budbesørgelse, dog kun ved bestemte Lejligheder. 1531 meddeltes det, at Kongen havde ladet bestille „Postheste“ til Fremførelse af Budskaber fra Grænsen, og 1535 siges det i et Kongebrev, udfærdiget i Hovedkvarteret udenfor København, om et Bud, at han er skikket derfra „postvis“ med Brevskaber til Haderslev, hvorfor Abbeden i Ringsted skulde levere ham en Posthest til Antvorskov, hvorfra Lensmændene paa den øvrige Del af Vejen skulde stille Heste og Færger til hans videre Befordring. 1551 finder vi i et Kongebrev en Befaling om, at Underretning i en bestemt Anledning, skal tilsendes Kongen „postvis, Dag og Nat uspart“. Tre Aar senere fik Lensmændene paa Varberg, Halmstad, Laholm, Engholm, Helsingborg og saa videre gennem Landet til Haderslev Ordre til at holde Postheste rede til Fremførelse af Brevskaber mellem Kongen og Raadet. Det er, saa vidt vides, første Gang, vi ser en bestemt Postrute

afstukket, men af permanent Karakter var den ikke, idet den kun skulde opretholdes i den Tid, Rigsraaderne var i Sverige.

I disse Paabud møder vi for første Gang Ordet Post, dels alene, dels i S sammensætninger som postvis og Postheste, anvendt i Danmark.

Til Besørgelsen af Kongens, Rentekammerets og Kancelliets Korrespondance, saavel i Indland som i Udland, benyttedes dels Kancellibude, dels Enspændere. De sidste var ofte unge Adelsmænd, der tjente med en enkelt Hest og vistnok som Regel for et Aar ad Gangen. Ofte blev de dog længe i Tjenesten, og undertiden opnaaede de ogsaa højere Stillinger eller fik Forlæninger. I Tiden fra 1558 til 1586, Frederik II's og Formynderregeringens Periode, tjente omtrent 200 Enspændere, og der har saaledes til Stadighed været et ret stort Antal til Disposition. Undertiden benyttedes ogsaa rejsende til Brevbesørgelse. Saaledes sendtes 1538 et Brev til Lensmanden paa Vordingborg med nogle Bønder, der var paa Hjemrejse til Fæmø.

Vi ser heraf, at Brevbesørgelsen skete paa en ret tilfældig Maade. Den Del af det Statspostvæsen, der har størst Betydning som Forløber for det kommende offentlige Postvæsen, er dog naturligvis det, der dannede Postlinier ud over Landet, og det er derfor det, der her nærmere skal omtales.

Ovenfor er allerede nævnt et Par Postlinier, der udlagdes ved bestemte Lejligheder, men ikke havde nogen permanent Karakter.

I April 1555 finder vi derimod et Par Kongebreve, der udstikker et Par Hovedruter, der aabenbart tilsigtede en baade bedre og hurtigere Forbindelse med Udlandet, og som forblev bestaaende i Fremtiden.

Den ene Rute blev lagt mellem København og Rødby over Køge, Tryggevælde, Præstø, Vordingborg, Gaabense, Soesmark og Maribo, og fra Rødby skulde Tolderen der sørge for Færgeforbindelse med Heiligenhafen.

Den anden Rute gjaldt Forbindelsen mellem København og Haderslev, hvorfra og hvortil Forbindelsen med Hamborg sluttedes. Ruten gik over Roskilde, Ringsted, Sorø, Antvorskov, Korsør, Nyborg, Odense og Assens.

Paa alle de nævnte Steder skulde der være Postheste og ved Færgestederne Færger parat til Videreforsendelse af Kongens Post. At disse Foranstaltninger var tænkt som permanente Ruter fremgaar af, at Kongen to Aar senere ytrer sin Utilfredshed med den langsomme Befordring og indskærper Befalingerne af 1555, at der til enhver Tid skal være en god Posthest parat paa ethvert af de nævnte Steder, „saa at vort Postbud iligen postvis Dag og Nat“ uden nogen Forsinkelse kan opnaa Befordring. Ogsaa senere maatte disse Paalæg indskærpes, og det fremgaar da heraf, at Posteringen af Postheste paa de forskellige Skiftsteder var en fast Ordning. Denne træder naturligvis i de bevarede Kilder tydeligst frem for de to Hovedruters Vedkommende, idet det var disse, der laa Kongen mest paa Sinde. Ogsaa op gennem Jylland synes der dog at have været anlagt en Forbindelse, idet det i 1544 siges, at der skulde holdes Postheste i Kolding og i Porup for at vedligeholde Forbindelsen med Haderslev og Viborg. 1558 befalede Kongen, at der skulde være Postheste opstaldede i Kolding og Vejle, senere ogsaa i Viborg, midtvejs mellem Viborg og Aalborg, paa Silkeborg, i Nørre Snede og i Kragelund. Af Kancelliets Brevbøger fremgaar det, at der i 1567 var opstaldet fire Postheste i København til Besørgelse af Post til Køge, Roskilde, Helsingør og Frederiksborg. I Køge, Tryggevælde, Præstø, Vordingborg, Gaabense, Maribo, Ringsted, Sorø, Antvorskov, Korsør, Odense og Assens skulde hvert Sted være to Postheste.

Hele dette Apparat maa have været ret bekosteligt, og

DANMARKS POSTSTEMPLER

Opretholdelsen af det maa have betydet Byrder paa mange og forskellige Skuldre. Vi ser flere Eksempler paa, at Bønderne har maattet stille Befordringer til Raadighed, og vi ser ogsaa, at Købstæderne har maattet lide under Forpligtelse til at stille saavel Befordring som Logi til Disposition for Budene. Men ogsaa for Lenene betød hele dette kongelige Postvæsen en ikke ringe Byrde. 1596 faar Detlef Holck paa Kronborg i sit Forleningsbrev Forpligtelse til at holde en Postrider og en Postvognssvend, og samme Aar faar Lensmanden paa Roskildegård Paalæg om at holde to Posthæste. Saadan Byrder paa Lenene gik naturligvis i sidste Instans udover Kongens Indtægter. Hele Forholdet med Udgifterne til Postvæsenet og deres Fordeling er imidlertid endnu kun meget ufuldkomment oplyst. For at faa Klarhed herover vil en Gennemgang af de bevarede Kæmner- og Lensregnskaber være paakrævet, og dette store Arbejde venter endnu paa sin Mand.

Om hvorledes Forholdene artede sig med Hensyn til Brevbesørgelsen overfor Udlandet har vi ogsaa kun uklare Oplysninger. Vi tør dog antage, at Viderebefordring udover Hamborg er blevet foretaget af de forskellige Postvæsener, det Thurn og Taxiske, det hanseatiske og flere, der havde Forbindelse med Hamborg, medens dog vigtigere Brevskaber, der ikke ønskedes betroet i fremmede Hænder, er blevet besørgt af danske Bude, der rejste i disse specielle Sendelser. Ogsaa hele dette Forhold trænger imidlertid til nærmere Belysning, og det er sikkert, at meget af Interesse herfor vil kunne fremdrages a Arkiverne, baade her og i Udlandet, navnlig i Hamborg. Blandt andet vil sikkert en Gennemgang af de bevarede Breve og Indberetninger fra de danske Agenter og Residenter i Udlandet kunne give gode Bidrag. At det ikke altid var saa let med Brevbefordringen for disse, derom vidner Indberetningerne fra den danske Agent i Stockholm, Peder Galt til Tidselholte. 3. Marts 1622 skriver han: „Jeg haffuer aldels ingen breffue bekommet uden ett fraa Erich Krabbe med Hans Maytt.s Missive till Kong. Maytt. i Sverig Jeg kand ingen breffue faa hiemme fraa min Høstru hvoraff jeg preesumerer att dett gaar icke rett till, will andre Raad till. Alle de breffue her kommer till danske Kiøbmændt ere oprødt og halff aar gammell Jeg haffuer værett foraarsagett Enspænderen att afferdighe hiemb aff denne Aarsag att hand haffuer Pas thi jeg tuiffler nogerledis ellers att hand kand komme igennem. Venligens begierendis Her Canceler will forsende mig een General Pas thill mig och mine folch hvor vi behøffr att reyse eller nogle passer i Blanquet til mig och dermom.“ 24. Marts 1622 skriver han: „Jeg haffuer skreffuit dette bref mett Tøger Pors een borger aff Kiøbenhaffn och befalet hannem at hand gør sin flid at komme for ind den Swenske legat.“ 26. Januar 1623: „Jeg effterdi jeg haffuer nu ingen sicher bud videre att sende begierer Hans Mtt. will anordne lade, om hand naadigst will for nogen thid unde mig en Enspænder eller en aff sine Karlle om mig nogett menneskeligt kunde tilkomme saa vel som och at sicherligen fore breffue at jeg iche skall were allene i denne farlige Thid och jeg kand haffue nogen tryghed.“ 30. Marts 1623 skriver Peder Galt fra Enköping: „Originalen haffuer jeg hoss mig i god forvaring, tør den iche udsende i denne farlige thid, om buddet nogitt tilkomb“, og under s. D. yderligere: „Jeg haffuer nu den 29 effter Cantzlers skriffuelse værett i Vesteraas och der untfanget svar paa bans Matt. skriffuelse dess Indhold mig er gandske ubeuisst hvilcket jeg ved min Tienere Hans Kragh nedsender och en Kiøbmand aff Flensborg ved Naffn Adrian Adam, at de in Eventum mortalitatis kunde vere tho att saadant vnder Wegen iche skulle komme til Skade.“ Det faar være nok med disse Eksempler, der tilfulde viser, hvor vanskelige Kaar Brevbefordringen har været undergivet, i alt Fald imellem

Danmark og Sverige, mellem hvilke Riger Stemningen jo paa det Tidspunkt ikke var den bedste.

Forinden vi gaar over til den sidste Del af Undersøgelsen, Forholdene i Danmark i de Aar, der gik umiddelbart forud for Aaret 1624, da Christian IV's Forordning om Postbude fremkom, maa vi se lidt paa, hvorledes de økonomiske Forhold i Danmark havde udviklet sig siden Omvæltningssaaret 1536.

Systemskiftet havde, som allerede nævnt, ikke bragt Købstæderne og Bondestanden øjeblikkelige Fordele. Tværtimod maatte begge Parter, og da navnlig den sidstnævnte, lide under svære Skatter, der blev dem paalagt til Afbetaling af den store Statsgæld. Det varede dog ikke længe, førend der kunde spores en betydelig Fremgang i Handelen og Næringslivet under Christian III's milde og dog faste Styre.

Det Syn paa Købstæderne, der allerede tidligere var anlagt, bibeholdtes og udvikledes i de følgende Aar. Grevefejden havde været en haard Tid for Byerne, der var gaaet ud af den som stærkt forarmede, lidende under al Nederlagets Smerte. Allerede i 1536 vidner Christian III dog om sin Interesse for Købstæderne og Borgerskabet, der bør holdes „i Flor, ved Magt, Næring, Bjergning og Købmandsskab“. Dette Syn giver sig yderligere Udtryk i Recessen 1540. Ligesom Christian II havde søgt at værne Købstædernes Haandværk og Handel mod det Indpas, der fra det omliggende Land øvedes mod Byerne, saaledes søgte ogsaa Christian III at komme dette til Livs. Talrige og gentagne Forbud mod Forprang vidner herom. Handelen søgtes overalt lagt hen under Købstæderne, der bl. a. fik lige Ret med Adelen til at staldfodre Øksne. Derimod maatte Bønderne ikke eksportere Øksne, men skulde sælge dem til Borgerne. Byerne, som de afsluttede Smaasamfund de var, søgte at skabe sig en Monopolstilling, men denne søgte Regeringen, bl. a. ved sin Indgriben overfor Laugene og ved gennem Magistraterne at fastsætte Priser paa Produktionen, at imødegaa, samtidig med at man ved at forbyde eller dog i meget følelig Grad indskrænke Retten til Haandværk paa Landet tvang Bønderne til at ernære sig udelukkende af Landbrug og til at sælge deres Produkter paa Markederne, paa hvilke Handelen var fri. Regeringen søgte saaledes at faa gennemført en rationel Arbejdsfordeling indenfor de to Befolkingsklasser, By- og Landbefolkningen. Der var imidlertid adskillige modstridende Interesser, der gjorde sig gældende. Købmændene saa med Uvilje paa Markedshandelen, hvor enhver havde Lov til at handle, men en effektiv Indskrænkning af Markedernes Antal var vanskelig at gennemføre, og det blev da i det store og hele kun til Forsøg herpaa. Derimod fik Statsmagten efterhaanden større og større Magt over Bystyret, idet Borgernes Indflydelse paa Borgmestervalget helt faldt bort, og Borgmesteren udnævntes af Kongen, der ogsaa, men først ved Christian IV's Købstadlovgivning i 1619, fik Indflydelse paa Raadmandsudnævnelser. Under denne Udvikling mistede Kongens tidligere Repræsentant, Byfogden, sin fremtrædende Stilling. Ved Kongemagtens Indgriben tabte det gamle Byaristokrati i Magt og Indflydelse, men samtidig fik de menige Borgere gennem de Borgerrepræsentationer, der flere Steder dannedes, som oftest bestaaende af 24 Borgere, større Indflydelse paa Byens Styrelse. Under Købstædernes Magistrater hørte saa at sige hele den lokale Administration, derunder ogsaa Underretterne, Bytinget og Raadstueretten, og Byerne havde saaledes et ret betydeligt Selvstyre, der udøvedes gennem Magistraten. Dette Selvstyre betød dog ikke Enighed indenfor Byerne, hvor Borgerskabet ofte stod skarpt overfor Styret, men naar det udadtil gjaldt at værne Byens Interesser, kunde Parterne dog altid finde hinanden.

Det er først i Begyndelsen af det 16. Aarhundrede, at dansk

Søfart og Søhandel begynder at blomstre. Medens der af de gennem Øresundstolden i 1503 passerende Skibe kun var 5 danske eller holstenske, saa steg dette Tal i de sidste Aar af Aarhundredet til henimod 500, og det er da ogsaa først i Aarhundredets sidste Halvdel, at Landets Købstæder udenfor København og Malmø kan siges at faa en Søfart af Betydning, og i Aarenes Løb kom denne naturligvis til at faa stor Indflydelse paa Udviklingen af Købstædernes hele Næringsliv.

I endnu højere Grad end hans Forgængere havde Christian IV Øjet aabent for, hvad Købstæderne under et fornuftigt og fremsynet Styre kunde komme til at betyde for hele Rigets Udvikling. Gang paa Gang søger han gennem Lovgivning at fremme Købstæderne. 1613 ophævede han al Laugstvang, for at al Haandværksnæring kunde blive fri. Han gentog derved det af Frederik I i 1526 gjorte Forsøg, men med lige saa ringe Held, og i 1621 maatte han bøje sig og tillade den gamle Ordning omtrent uændret gennemført. 1619 søgte han gennem sin Købstadlovgivning at fremme Købstædernes Handel, idet han søgte at svække Raadenes Magt. Udviklingen havde ført med sig, at Byernes Handel oftest laa paa enkelte større Næringsdrivendes Hænder, og disse Storhandlende dannede ved Slægtsforbindelser en afsluttet Kreds, der ikke blot sørgede for saa vidt muligt at holde andre ude, men ofte, ja næsten som Regel, dannede Raadet, Magistraten, der udøvede en priskontrollerende Virksomhed overfor andre Handlende og overfor Haandværkerne, der paa Forhaand var udelukkede fra Pladserne i Raadene. Ligesom Kong Christian i 1613 havde søgt at bryde Laugenes Magt og derved skabe Næringsfrihed, saaledes søgte han ogsaa i 1619 ved Købstadlovgivningen at bryde Magistraternes og Storhandels-folkenes Magt og skabe Næringsfrihed idenfor Handelen. Det bestemtes, at Medlemmerne af Raadene skulde udnævnes af Lensmændene, og Regler for disses Tilsyn med Byerne fastsattes. Ved disse Foranstaltninger øgedes Borgernes Indflydelse paa Byens Styrelse, ikke mindst ved at Borgerne kom til at deltage i Skatte-ligningerne. I Løbet af det 16. Aarhundrede var Bybefolkningerne i langsom Vækst, og denne tiltog i Begyndelsen af det 17. Aarhundrede for atter at standse under de ødelæggende Krige efter 1625.

Det var, som det vil ses, ikke nogen helt ringe Virksomhed, Christian IV i de lykkelige Fredsaar, der fulgte efter Kalmarkrigen, udfoldede for at ophjælpe Landets Købstæder, og, som Slutsten paa denne Købstadspolitik, kan man sige, saa sent som 24. December 1624 udgav han sin Forordning om Postbude, den Forordning, der skulde blive den Grundpille, paa hvilken Danmarks Postvæsen er opbygget.

Var denne Forordning nu paakrævet af Købstæderne, eller hvilke andre Forudsætninger laa der til Grund for den? Desværre formaar vi ikke fyldestgørende at besvare dette Spørgsmaal, men vi skal i det følgende søge at komme Svaret saa nær som muligt.

Ovenfor har vi omtalt det Statspostvæsen, der udviklede sig i Løbet af Tiden efter Grevefejden, har set, hvorledes der udspandt sig et Postnet over Landet, navnlig sigtende paa de udenlandske Forbindelser. Dette Postvæsen var dog ikke tilgængeligt for Almenheden, og det fattedes de faste Afgangs- og Ankomsttider, der maa kræves af et regelret Postvæsen. Ifølge tyske Kilder skal der i Aaret 1602 være blevet etableret en fast Budforbindelse mellem København og Hamborg. Hvornaar Hamborg har faaet oprettet sit Postvæsen vides næppe bestemt, og først i Slutningen af det 16. Aarhundrede er det i alt Fald kommen ind under regelmæssige Forhold. Rimeligvis har den første ordnede Forbindelse fundet Sted med det Thurn og Taxiske Postvæsen, enten i Leipzig eller i Frankfurt a. M., men 1570

etableredes en fast Forbindelse mellem Hamborg og Antwerpen, 1578 ogsaa med Amsterdam, og i de følgende Aar oprettedes flere Ruter, bl. a. med Kølne og over Stæderne paa den tyske Østersøkyst. Til disse Ruter skal der saa, som allerede sagt, i 1602 være kommet en Forbindelse med København, men, mærkeligt nok, intet bar hidtil været at finde i de danske Arkiver herom. I 1607 udkom en trykt Boten-Ordnung, der 1641 udkom i ny Udgave, og efter tyske Historikeres Paastande skal Københavnsruten være optaget i begge Udgaver. Desværre savnes Beviset herfor, idet intet Eksemplar af de to Bøger er bevaret. Det er imidlertid ikke helt usandsynligt, at de tyske Historikere har Ret i deres Paastande. En Bekræftelse herpaa synes det i alt Fald at være, at der i Tiden efter 1603 næsten ikke i de bevarede Arkivalier forekommer Ordre vedrørende det tidligere omtalte Statspostvæsen, medens saadanne Ordre tidligere var hyppigt forekommende. Et andet Forhold kunde ogsaa tyde paa, at Ruten virkelig har bestaaet og er blevet benyttet af den danske Regering. I Forordningen af 1624 forbydes det at benytte „Vognmænd eller andre fremmede Bude“ til Brevbesørgelse. Dette Forbud kan selvfølgelig gælde Hamborg-Postvæsenets Bude, og i saa Tilfælde bekræfter det jo Paastanden om, at en Postrute Hamborg-København har bestaaet, men det kan ogsaa være et Forbud i al Almindelighed, hvorved det danske Postvæsens Eneret straks bliver fastslaaet.

Ledelsen af Hamborgs Postvæsen laa i Handelsstandens Hænder, og naar Ledelsen af det nyoprettede Postvæsen i Danmark lagdes i Hænderne paa fire af Københavns Magistrat udpegede Storkøbmand, saa synes det, som om det hamborgske Postvæsens Organisation er blevet benyttet som Mønster. Men det er ganske sikkert, at denne Ordning ogsaa er faldet bedst i Traad med Kongens merkantilistiske Syn. Desuden undgik Kongen ved denne Ordning, at den nye Institution blev en Statsinstitution, for hvilken Kongens Kasse kunde komme til at bære et eventuelt Underskud. Tværtimod har han villet affinde sig med en bestemt aarlig, men rundelig Sum, idet han ved Skrivelse af 4. Januar 1625 paalagde Rentemesteren aarligt at betale 200 Kurantdaler til Postforvalteren i København og lige saa meget til Postmesteren i Hamborg. Til Gengæld herfor skulde Regeringens Breve beforders frit, og Forordningens §§ 4 og 5 indeholder Bestemmelser om, hvorledes der skulde forholdes med disse Breve. Men Kongen gjorde, som det fremgaar af et bevaret Koncept til Forordningen, samtidig Regning paa fremtidig at kunne spare Kancellibudene, hvilket dog ikke skete.

Som det vil ses af det her anførte, havde Kongen en ikke ringe Interesse af at faa etableret et ordnet Postvæsen. At han ogsaa mente, at Købstæderne vilde have Interesse og Fordel af det, fremgaar af et allerede 22. Oktober 1623, altsaa hele fem Fjerdingaar før Forordningens Udstedelse, dateret Koncept, hvori det omtales, at da „Købstæderne selv udi deres Handel mærkelig Fordel derpaa fornemme“, saa skal Købstæderne underholde Budene i alt Fald i Begyndelsen. Selv om nu Købstæderne maaske med Glæde har set det nye Postvæsen træde i Virksomhed, saa kneb det med at inddrive de paalignede Beløb. Det gik her, som det gaar i de fleste Tilfælde, man vil gerne opnaa et Gode, men nødig betale for det.

Det er vel sandsynligt, at Københavns Storkøbmand, for hvem navnlig Forbindelsen med Hamborg har været af Vigtighed, har ønsket Postvæsenets Oprettelse, men naar vi ser hen til, at den danske Handelsstand i den gyldne Periode, som den oplevede i Slutningen af det 18. Aarhundrede, ikke krævede en hyppigere Forbindelse med Hamborg end den to Gange ugentlige, der indførtes i 1653, saa kan man ikke lade være med at tvivle paa, at Oprettelsen af Postvæsenet i 1624 skulde være sket paa

Handelens Initiativ. For denne Opfattelse synes den Omstændighed da ogsaa at tale, at Sagen krævede en saa forholdsvis lang Overvejelse, som den gjorde. Var Initiativet kommen fra Handelsstanden, vilde Sagen utvivlsomt straks være blevet gennemført, idet man kan være sikker paa, at Kongen, med sin Indstilling overfor Handelen og Næringslivet, snart vilde have forstaaet at overvinde den Modstand, som Kancelliet bevisligt nærrede mod Planen. Den forholdsvis lange Tøven tyder snarere paa, at Handelsstanden først skulde vindes for Planen, og da dette var sket, kom Forordningen. Æren for Oprettelsen af det danske Postvæsen er derfor ganske utvivlsomt Kongens alene. Den var ganske utvivlsomt dikteret af hans Interesse for Handelen og for Købstæderne, men man kan heller ikke komme udenom, at Kongen har ment at kunne spare paa sine egne Udgifter ved for en stor Del at vælte Byrden over paa Købstæderne.

HOVEDRUTERNE

Som det vil ses, omhandler de seks af hosstaaende ni Paragraffer, der er citeret fra Forordningen af 24. December 1624, de Ruter, der udgik direkte fra København, medens de øvrige tre omhandler Ruter i Jylland, udgaaende nordpaa til Viborg og Aalborg gennem Midtjylland, følgende den tusindaarige Færdselsvej, nordpaa langs Østkysten til Randers og endelig vestpaa til Ribe, alle tre Ruter udgaaende fra Kolding og her staaende i Tilslutning til Hovedruten mellem København og Hamborg.

Fra København, Kongens Residensstad, Regeringens Sæde, de vidtstrakte Rigers Hovedstad og betydeligste Handelsstad, straaede da Ruterne ud som Stregene paa, en Kompasrose mod alle Verdenshjørner, mod Nord til Helsingør og videre langs Kattegats Kyst til Varberg, mod Øst over Malmø til Kristianopol ved Østersøens Kyst, mod Syd til Lolland og Falster, mod Vest til Fyn og Jylland og mod Nordvest til Kalundborg, alle følgende de gamle Trafikveje.

I det følgende skal de enkelte Ruters, og dermed ogsaa delvis de ved Ruterne liggende Byers postale Historie omtales.

HAMBORGERPOSTERNE

Medens de øvrige Posters Løb er ret nøje beskrevne i Forordningen ved Anførsel af de Mellemstationer, som Posterne skulde passere, er Hamborgerruten, den vigtigste af dem alle - den, der skabte Forbindelsen med det sydlige Udland, og den, der, i alt Fald paa et senere Tidspunkt, blev Genstand for Styrelsens særlige Omhu - kun meget løst angivet, idet Middelfart og Kolding er de to eneste Byer i Kongeriget, der er angivet som Passagepunkter for Posterne. Dette har sin naturlige Forklaring i, at der ikke ret godt kunde være Tale om at lade Posterne rejse ad anden Vej end ad den ældgamle Færdselsvej vestpaa, d. v. s. over Korsør og Nyborg, videre over Odense og saa derfra vælge Vejen over Middelfart og Kolding eller over Assens til Haderslev. I Forordningens § 21 „Om Budde Løn oc Breffue Pendinge“ gives da ogsaa nøjere Besked om, hvilke Byer Posterne skulde passere, idet Paragraffen fastsætter Taksterne for Breve mellem Byerne paa Ruten. Disse Byer var Roskilde, Ringsted, Slagelse, Korsør, Nyborg, Odense, Middelfart, Kolding og Haderslev. Fra denne sidstnævnte By gik Ruten videre over Gottorp, Rendsborg og Itzehoe til Hamborg.

Medens Forordningen udtrykkelig nævner Fodbude paa Ruterne til Lolland, til Helsingør, til Kalundborg og paa de tre jyske Ruter, omtales Posterne mellem København og Hamborg, til Halland og Bleking kun som Bude. Af en Bemærkning i den

nævnte § 21 i Forordningen ses, at Budene paa Hamborgerruten medførte „Packeter oc andre Vare“, og da de jo tillige i Modsætning til de fleste andre Bude medførte Post til Videresendelse udover Rutens Endepunkt, ligesom det vides, at Budene undertiden medførte Forsendelser, som det ikke lod sig gøre at transportere paa Hesteryg, maa det med Sikkerhed antages, at de lige fra Begyndelsen har været fremført kørende.

I Forordningens § 15 siges det: „Holdis der foruden Ordinarie Fodbude ...“. Der maa heri ligge udtrykt, at de paa de andre Ruter nævnte Bude ligeledes har været „ordinarie“, d. v. s. regelmæssige, medens Forordningen iøvrigt intet siger om, hvor ofte Budene skulde rejse paa de forskellige Ruter. At Budene har rejst regelmæssigt og ikke ved forefaldende Lejlighed, f. Eks. naar der var opsamlet tilstrækkelig Post, er imidlertid utvivlsomt, og vi ved fra forskellige Kilder, at Hamborgerposterne endnu i Slutningen af Christian IV's Regeringstid kun rejste en Gang om Ugen i hver Retning. I 1649 afgik Posten fra Hamborg om Lørdagen, medens der intet er os bekendt om Afgangstiden fra København.

Af et Kongebrev af 1633 ved vi, at Ruten da udførtes af fire Bude, nemlig to danske Hamborgerbude, der boede i København og hvis faste Løn udgjorde 50 Rdl. for hver aarlig, og to Bude, der var bosiddende i Hamborg og hver lønnedes med 30 Rdl. aarlig. I 1649 rejste der seks Bude paa Ruten, hvilket tyder paa, at Posten nu blev fremført to Gange ugentlig.

At Befordringen paa Ruten har været ret langsommelig ses af, at den i Sommertiden varede fem Døgn, i Vintertiden seks á syv. Dette affødte da ogsaa Klager fra Handelsstanden, og i November 1640 oprettedes en ny ridende Post mellem Rendsborg og København, foruden de allerede bestaaende Poster. Denne nye Post skulde medføre Breve fra Holland og det sydvestlige Europa. Fra Hamborg sendtes Posten med Soldater til Amtsskriveren i Itzehoe, der videresendte den til Amtsskriveren i Rendsborg, hvorfra den videreførtes af „Vort Postbud af Danmark“. Formodentlig er det denne i 1640 nyoprettede Post, der har medført, at den ovenfor nævnte Forøgelse i Budenes Antal til seks har fundet Sted.

M. H. t. Posten i omvendt Retning, altsaa fra København til det sydlige Udland, blev der truffet den Foranstaltning, at den i særlig Kuvert hver ottende Dag afsendtes af Postmesteren i København til en Faktor i Stade, der sørgede for Videresendelsen. Breve fra det øvrige Land, der skulde optages i denne Post, maatte derfor af Afsenderne adresseres til Glückstadt, hvor Tilslutning opnaaedes. Der ligger i hele denne Ordning en Erkendelse af, at Hamborger-posten gik for langsomt, og den nyoprettede Post dirigeredes da ogsaa over den hurtigere Rute Haderslev-Assens i Stedet for over Kolding-Middelfart.

I Forordningen af 24. December 1624 forudsattes, at der kun var Postmestre i København og Kolding, men vi kender ikke nogen Postmester i sidstnævnte By førend 1695, da Postmester Hans Lund fik Bevilling til at bygge en Vejrmølle. Der maa dog sikkert allerede straks efter Postvæsenets Oprettelse være ansat en Postmester der i Byen, idet det i 1633 nævnes, at han fik 100 Kurantdaler i aarlig Lønning. Allerede inden Midten af Aarhundredet var der dog, trods Forudsætningen i Forordningen, ansat Postmestre i Hamborg, Lübeck, Haderslev og Flensborg.

Den Hensygnen, der i de sidste trykkende Aar af Christian IV's Regeringsperiode gjorde sig gældende paa saa at sige alle Omraader, mærkedes ikke særligt paa Hamborgerruten, hvor der, som vi har set, endda fandt nogen Udvikling Sted ved Oprettelsen af den ny ridende Post. Det var dog først efter Klingenberg's Overtagelse af Postvæsenet i 1653, at der skete en betydeligere Udvikling af Danmarks vigtigste Postrute.

DANMARKS POSTSTEMPLER

Allerede før Forordningen af 30. November 1653 udkom, var Klingenberg, hvis Bestalling er dateret 16. Juli, i fuld Aktivitet med at forbedre Postgangen. Saaledes gjorde han Skridt til at indføre større Sikkerhed i Overfartsforholdene mellem Korsør og Nyborg ved at anskaffe en Galiot, hvorved han tillige blev friere stillet overfor Færgefolkene, ligesom han forbedrede Postforbindelsen med Hamborg. Forordningen fastsatte en ridende Post paa denne Rute to Gange om Ugen, og Befordringstiden blev ansat til mindre end tre Døgn. Samtidig oprettedes en agende Post en Gang ugentlig. Denne medførte Pakkepost og Personer, og den fremførtes af Messagerer.

De ridende Poster afgik fra København Onsdag og Søndag Formiddag Kl. 10 $\frac{3}{4}$ og førtes over Assens og Haderslev ligesom den i 1640 oprettede Post. Ankomsten til Hamborg skulde finde Sted Lørdag og Onsdag. Fra Hamborg afgik Posterne Kl. 5 Lørdag og Onsdag og skulde være i København hhv. Tirsdag og Lørdag. Senere blev Afgangstiden fra København sat til Kl. 9 Aften Tirsdag og Lørdag, idet Posterne fra Hamborg sydpaa kom til at afgaa Tirsdag og Fredag.

Messagererne, der fremførte de agende Pakke- og Personposter, synes at have haft Posterne i Entreprise og intet haft at gøre med Postmestrene paa Ruten, ligesom de har haft ret frie Hænder. De skulde afrejse saavel fra København som fra Hamborg hver Lørdag Aften, i Vintertiden Kl. 5, i Sommertiden Kl. 8, „eller noget før efter Tidens Lejlighed“, hedder det i Forordningen af 1694, og de skulde ankomme til Bestemmelsesstedet den følgende Torsdag Morgen eller, i Vintertiden, senest Fredag. Selv om der var fastsat Takster for Personer og visse Varer, har Messagererne for andre, i Taksten ikke anførte, Varer, selv kunnet bestemme Betalingen efter Overenskomst med Afsenderne. Ligeledes synes de at have haft Ret til, i alt Fald naar de selv skønnede, at Forholdene talte derfor, at vælge deres Rute, hvoraf fremgaar, at Forbindelsen hovedsagelig var oprettet for at befordre Personer og Varer mellem Rutens to Endepunkter og uden Hensyn til Mellemstationer.

Naar undtages nogle Forandringer i Afgangstiden 1687 og 1694, bestod Hamborgerruten ganske uforandret i den Skikkelse, som Klingenberg i 1653 havde givet den, til et Stykke ind i det 19. Aarhundrede, altsaa mere end halvandet Hundrede Aar. Den omfattende Forordning af 25. December 1694 beskæftigede sig for Hamborgposternes Vedkommende kun med Taksterne, der paa et enkelt Punkt ændredes noget. Derimod blev det forbudt de ridende Poster at medtage Pakker eller Breve, hvori Gods, Penge eller Klenodier var indlagt, og Pakker, der vejede mere end 50 Lod. Saadanne Forsendelser skulde beforders af de agende Poster. Ogsaa de kongelige Forordninger besørgedes af disse og skulde betales efter Taksten, medens det til Gengæld var de agende Poster strengt forbudt at medtage andre Breve end saadanne, der hørte til de Pakker og de Varer, som de fremførte, eller saadanne, der blev dem overgivet til Befordring af Postdirektionen. Der blev saaledes ved Forordningen af 1694 draget ganske bestemte Linier for de ridende og de agende Posters Forretninger.

Medens der ved Klingebergs Overtagelse af Postvæsenet 1653 kun fandtes Postkontorer i København og Kolding samt i Haderslev, Flensborg og Hamborg, blev der i Klingebergs og Gyldenløves Perioder oprettet Postkontorer i alle betydeligere Byer paa Ruten, og i 1711 ved Statens Overtagelse bestod saadanne i København, Roskilde, Ringsted, Sorø, Slagelse, Korsør, Nyborg, Odense, Assens og Kolding samt i Haderslev, Flensborg, Slesvig, Gottorp, Rendsborg, Itzehoe og Hamborg.

Fra 1687 afgik de ridende Poster fra København Tirsdag og

Lørdag Aften, i Sommertiden Kl. 9, i Vintertiden Kl. 8. Fra Hamborg var Afgangstiden fastsat til Kl. 11 Aften hver Tirsdag og Fredag. Budene maatte ikke bruge mere end højst tre Kvarter pr. Mil, hvilken Hastighed gav en samlet Befordringstid af 51 Timer for hele Turen. Det kneb imidlertid at overholde denne Tid, navnlig naar ugunstigt Vejr lagde Hindringer i Vejen ved Overfartsstederne ved Belterne, og det kneb ofte med at naa rettidigt til Hamborg, saa at de videregaaende Poster ikke naaede Tilslutning, men maatte ligge over til næste Post. Indskærpninger om, at den fastsatte Afgangstid fra København nøje skulde overholdes, hjalp kun lidet. I 1735 var det stærkt paa Tale at henlægge Overfarten mellem Fyn og Jylland til Middelfart og Snoghøj i Stedet for over Assens og Aarøsund, hvor Forholdene om Vinteren kunde være meget vanskelige. Først i 1742 blev det, og da mod Generalpostamtets Ønske, bestemt, at Posterne i Tiden December-Marts skulde føres over Middelfart. Ruteforandringen sattes i Værk 1. December, men blev opgivet allerede den 28. s. M., da det viste sig, at Posterne yderligere blev forsinkede. En lige saa uheldig Skæbne ramte en, ligeledes i 1742, indført Reform paa Storebeltsoverfarten, hvor det blev bestemt, at Posterne skulde overføres med Robaade, naar Modvind lagde Hindringer i Vejen. Da Generalpostamtet protesterede mod den kongelige Ordre, fordi man mente, at Faren ved denne Transport var for stor for Post og Mandskab, blev Ordren tilbagekaldt.

De agende Poster paa Ruten fremførtes af fire Personer, der var forpligtede til at udføre 13 Ture hver om Aaret. Afgangsdagen var Lørdag i begge Retninger, og Befordringstiden var 6 Dage i Sommertiden, 7 i Vintertiden. Som ovenfor nævnt var der i 1694 fastsat Takster for Befordring med disse Poster, og Taksterne ændredes først i 1735. De i 1694 fastsatte Takster omfattede Personer og „viste Varer“, og om Fragten af de Forsendelser, der ikke faldt ind under de officielle Takster, maatte Postføreren og Afsenderen selv se at blive enige. Men dette førte til, at Postførerne underbød hinanden for hver især at drage Kunderne til sig. Dette Forhold søgte man ved de i 1735 indførte nye Takster at komme til Livs. I 1752 undersøgte Generalpostamtet Muligheden af at etablere en ridende Post over Falster og Lolland til Hamborg, men Sagen opgaves efter lange Overvejelser (jfr. Lollandsruten).

Som nævnt var de agende Poster bortforpagtede, men ved en Kabinettsordre af 17. Januar 1777 blev Generalpostamtet beordret til at tage under Overvejelse at nedlægge de agende Poster og oprette nye for Postvæsenets Regning, og i Ordren var ogsaa nævnt den omtalte i 1752 opgivne Plan om en Forbindelse over Falster og Lolland, der atter skulde tages op til Overvejelse.

Fra 28. Juli 1777 blev da de kongerigske agende Poster gennemført for Postkassens Regning, og fra 1. Oktober overtoges ogsaa de agende Poster i Hertugdømmerne. Afgangstiden fra København blev sat til hver Lørdag Morgen Kl. 9, og Ankomsten til Altona fandt Sted Onsdag Eftermiddag. I omvendt Retning afgik Posterne hver Onsdag Kl. 1 Eftermiddag med Ankomst til København Mandag Eftermiddag. Posterne førtes ad samme Rute som de ridende og førtes over Belterne sammen med disse. Det vil af det her anførte ses, at der ikke fandt Reform af mere indgribende Betydning Sted paa denne Hovedrute.

Endelig iværksattes fra 1. Juli 1779 en agende Post mellem Rødby og Heiligenhafen, men om denne Post, der allerede indstilledes 1787, henvises til det under Lollandsruten anførte.

Som allerede nævnt, var der i 1742 gjort et mislykket Forsøg paa at føre Posterne over Middelfart og Snoghøj i Stedet for over Assens og Aarøsund. I 1785 bestemtes det, at de agende Poster, naar der var Is i Beltet, skulde gaa over Snoghøj, og i

Vinteren 1792-93 forsøgte man ogsaa at lade de ridende Poster gaa samme Vej. Nu faldt disse Forsøg heldigt ud, idet der opnaaedes større Regelmæssighed i Posternes Fremførelse, men desuagtet blev det i 1794 bestemt, at de ridende Poster atter skulde gaa over Assens-Aarø Sund, medens de agende Poster vedblivende skulde føres over Middelfart og Snoghøj.

Til Trods for de urolige Forhold, som Krigene skabte i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede, blev der fra 1. Marts 1810 oprettet en ny, anden egentlig Forbindelse med agende Post mellem København og Haderslev. Mellem denne sidstnævnte By og Hamborg havde der allerede før dette Tidspunkt bestaaet to egentlige Pakkeposter, nemlig foruden den københavnske, der førtes gennem hele Ruten, den slesvig-holstenske, der gik over Neumünster og Rendsborg til Haderslev. Denne sidste forlængedes nu til Kolding, hvor den fik Tilslutning til den nyoprettede anden egentlige Forbindelse.

Allerede Aaret efter fremkom Generalpostamtet med Forslag om Oprettelsen af en tredie egentlig Brev-Post mellem København og Altona, hvortil Grænsepostkontoret var blevet forlagt. Forslaget blev imidlertid afvist af Kongen, der ikke under de for Tiden herskende Forhold fandt en Udvidelse af Postgangen nødvendig. Man maa ogsaa billigvis give Kongen Ret i dette Synspunkt, idet Krigen lagde Handelen uhyre mange Hindringer i Vejen, og den kommende Tid gav da ogsaa Kongen Ret, thi fra 1. November 1813 maatte man opgive den i 1810 oprettede anden egentlige Pakkepost mellem København og Kolding, medens den vedblev at bestaa mellem denne By og Hamborg.

27. Juli 1819 begyndte Dampskibet „Caledonia“ som det første Dampskib i Danmark sin Fart mellem København og Kiel. Selv om Skibet kun gik i Sommertiden, og selv om Postvæsenet benyttede sig af den i Privilegiet paa Dampskibsfarten hjemlede Ret til at udveksle Post mellem København og Kiel, Preetz og Plöen samt mellem disse Byer og Lolland-Falster, der blev anløbet af Skibet, saa viste der sig i de følgende Aar en saadan Nedgang i Pakkepostens Indtægter - i 1823 gav denne saaledes et Underskud paa 6719 Rdl. -, at det næppe alene kunde skyldes den almindelige Depression i Næringslivet, men ogsaa maatte skyldes, at de rejsende foretrak at benytte Dampskibet i Stedet for at rejse med de agende Poster.

Efter mange og svære Betæneligheder indsaa Generalpostdirektionen, at den ikke i Længden kunde undlade at tage et saa vigtigt nyt Trafikmiddel som Dampskibet i Postvæsenets Tjeneste. I 1828 sattes da det første Postdampskib i Fart mellem Korsør og Nyborg. Det var et i samme Anledning i England bygget Dampskib, der fik Navnet „Mercurius“, der kom til at udføre Overfarten, og da denne gav et, i Forhold til tidligere, meget stort Overskud, ændredes Generalpostdirektionens Syn paa Dampskibsfarten hurtigt.

1825 var man, omend med store Betæneligheder, gaaet med til at sende Brevpost med det Aaret før i Gang satte Dampskib „Prindsesse Wilhelmine“ mellem København og Lübeck, men et Bevis paa, hvor nødtigt man saa Befordringen unddraget Brevposterne, var, at man belastede hvert Brev, der forsendtes med Dampskibet, med en Ekstraporto af 10 Sk. til Hamborg og 6 Sk. til Lübeck, uagtet Postvæsenet intet svarede Dampskibsselskabet for Befordringen, medens tværtimod Selskabet maatte svare Postvæsenet Afgift af hver rejsende, som det besørgede.

1830 sattes et nyt Dampskib ind i Kielerfarten, det første her i Landet byggede Dampskib, „Frederik den Sjette“, der afløste „Caledonia“. For at forny Privilegiet af 1819 paa denne Fart havde Postvæsenet stillet forskellige Fordringer, der tilsikrede de rejsende bedre Bekvemmeligheder og større Sikkerhed, et

Bevis paa den Interesse, som man nu fra Direktionens Side nærede i Modsætning til tidligere Tids Modstand.

I 1830 androg flere københavnske Handelshuse, der ikke fortsat kunde føle sig tilfredsstillet med de to Gange egentlige Forbindelser om Vinteren, om, at der maatte blive oprettet en egentlig Estaffettepost fra Hamborg til København. Da det navnlig drejede sig om at faa Posten fra England fremført snarest, skulde Posten afrejse fra Hamborg Lørdag Aften, naar Englandsposten var ankommet. Udgifterne ved denne Post, 90 Rdl. for hver Post, tilbød Handelshusene at betale, og Andragendet blev straks bevilget.

Posten medførte Regeringens Post gratis.

Samme Aar oprettedes efter Kongens Tilskyndelse en egentlig kørende Brevpost med Afgang fra Hamborg hver Onsdag Aften. Formaålet med denne Post var at fremskynde Befordringen af Post til Kongehuset og det slesvig-holsten-lauenborgske Kancelli, men

Privatfolk fik Tilladelse til med den at fremsende Breve og Aviser mod at betale 50 pct. mere end den ordinære Takst.

Endnu stod man i alt væsentligt paa den samme Ordning, som Klingenberg havde truffet for Hamborgerruten i 1653, med to Gange egentlig Brevpost og en Gang egentlig Pakkepost i begge Retninger. Overfartsforholdene paa Storebelt havde ved Dampskibsforbindelsen tilvejebragt en noget større Hurtighed i Fremførelsen, men ellers var Forholdene paa Ruten omtrent uforandrede, i alt Fald om Vinteren, naar Dampskibsfarten paa Kiel og Lübeck var indstillet. De to nylig omtalte Estaffetteposter gik jo kun i Retningen fra Hamborg.

Den af den københavnske Handelsstand opretholdt Post fremførtes kun i Vinterhalvaaret 1830-31, idet den ophørte, saasart Dampskibene atter blev sat i Fart, og da Skibene i Efteraaret 1831 atter blev lagt op, var Handelsstanden uvillig til at bidrage til at retablere Posten. Da ogsaa den anden Estafette var ophørt, var man atter inde paa den to Gange egentlige Forbindelse i begge Retninger. Generalpostdirektionen søgte da Kongens Tilladelse til at oprette en tredie Forbindelse fra Hamborg og erholdt ikke blot det ønskede, men fik yderligere Befaling til at oprette endnu en egentlig Post i samme Retning. Naar Kongen ønskede dette, var Grunden tildels den, at der var udbrudt Kolera i Hamborg og Holsten, hvorfor det gjaldt om at være i nøje Kontakt med Forholdene. Af disse to Poster bibeholdtes den ene i Foraaret 1833, fordi Dampskibsfarten paa Kiel og Lübeck, der hidtil var blevet udført af to Skibe, nu kun blev udført af et, der anløb begge de nævnte Byer. Saalænge Dampskibsfarten udførtes, havde man altsaa nu tre Gange om Ugen i Sommertiden Brevpostforbindelse i Retningen fra Hamborg og om Vinteren fire Gange, men i Vintertiden stadig kun to Gange fra København, og kun en Gang egentlig Pakkepost i begge Retninger. Pakkeposten medførte jo ogsaa rejsende, men i stadig mindre og mindre Antal, idet mange naturligvis foretrak Dampskibsforbindelsen eller de Dagvognsforbindelser, som efterhaanden etableredes af Vognmandslaugene. Efter at der var gjort vellykkede Forsøg med Diligencekørsel, etableredes der 1832 Diligencekørsel mellem Kiel og Altona, og i 1834 oprettedes endelig en tredie egentlig Forbindelse mellem København og Hamborg. Denne Post fremførtes med Diligence, der afgik fra København hver Fredag Aften og fra Hamborg hver Lørdag Aften. Posten, der medførte Brevpost og Passagerer, gav saa godt Overskud, at der Aaret efter oprettedes yderligere en Brev- og Personpost, der afgik i begge Retninger hver Mandag Aften.

I samme Aar udvidedes ogsaa Dampskibsfarten, idet Dampskibet „Løven“ ved privat Initiativ 1835 sattes i Fart paa Kiel-Korsørruten en Gang om Ugen og mellem Karrebæksminde

og Kiel, hvorfor der oprettedes Personposter mellem København og Karrebæksminde. Denne sidste Rute har dog næppe kunnet betale sig, thi allerede Aaret efter indstilledes den, og „Løven“ gik derefter to Gange om Ugen mellem Korsør og Kiel. Samme Aar aabnedes ogsaa en ugentlig Forbindelse mellem København og Stettin.

Medens der, som nævnt, i 1828 var sat et Dampskib i Fart mellem Korsør og Nyborg, foregik Overførslerne over Lillebelt stadig med Sejlfartøjer og først ti Aar senere blev disse afløst af det til Lillebeltsfarten byggede Postdampskib „Maagen“. Denne Forbedring i Overfartsforholdene medførte, at de to Brevposters Afgang fra København kunde udskydes i halvanden Time.

Det var først i 1841, at Postdampskibsfarten paa Ruten til Kiel og Lübeck i nogen Grad blev udvidet. Som allerede nævnt udførtes Ruten af Dampskibet „Frederik den Sjette“. Fra 1838 blev Kiel tillige befaret af det svenske Dampskib „Malmø“, der paa sin Tur mellem Malmø og Lübeck en Gang om Ugen anløb København og herfra medførte Post. Men i 1841 blev det nybyggede Dampskib „Christian den Ottende“ sat i Fart paa Ruten to Gange om Ugen i April-September og en Gang om Ugen i Oktober-December. Det var første Gang, man forsøgte at udføre Farten i Vintermaanederne, men endnu tøvede man med at gøre Skridtet helt ud, og endnu fandt der ingen Fart Sted i Maanederne Januar-Marts. Medens disse Udvidelser fandt Sted, skete der samtidig en Indskrænkning i Danmarks Udenrigsforbindelser, idet Ruten København-Stettin blev opgivet med Udløbet af Aaret 1840. Denne private Virksomhed fik dog allerede tre Aar senere en officiel Efterfølger, idet der ved Samvirke mellem det danske og det preussiske Postvæsen iværksattes en Forbindelse mellem de to Byer.

Dampskibsfarten, som Postvæsenets Styrelse fra først af havde stridt imod saa kraftigt, havde nu gjort sin store Indsats i de trafikale Forhold. Der var skabt gode og hurtige Trafikveje over Havet, men endnu skumpledte Brev-, Person- og Pakkeposter henad Danmarks Landeveje. Ogsaa dette skulde snart faa Ende. Det næste betydningsfulde Trafikmiddel var allerede ved at tone frem, og snart skulde det Tidspunkt indtræffe, da de kørende Poster i deres maleriske Udstyr skulde blive trængt til Side, Posthornets muntre Klang forstumme og det gammeldags, omend besværlige, saa dog af et vist poetisk Skær omgivne, Rejseliv afløses af et helt nyt.

Det var Jernbanerne, der nu banede sig Vej. Skinnelængde for Skinnelængde lagdes ned i Danmarks Jord, Station efter Station rejstes, og Togene bruste af Sted over Skinnelægeme med en Fart, som ingen før havde drømt om kunde opnaas. Som Dampskibene efterhaanden var taget i Brug af Postvæsenet, saaledes tog dette nu ogsaa, og med betydelig mere Velvillie, det ny Trafikmiddel i Brug.

Det var i 1844, at den første Jernbanelinie indenfor den danske Konges Landomraade aabnedes for Trafiken. Banen løb mellem Altona og Kiel og kunde derfor benyttes i Forbindelse med Postdampskibene, der anløb sidstnævnte By. Herefter blev ogsaa de fra København to Gange ugentlig udgaende Brev- og Personposter dirigerede paa Kiel, hvorfra Brevposten videresendtes med Banen til Hamborg. De rejsende henvistes til at benytte Banen, men maatte i saa Fald overnatte i Kiel, eller Diligencen fra Kiel til Altona. Brevposterne vedblev at køre deres sædvanlige Vej, fra Slesvig over Rendsborg og Itzehoe, medens Pakkeposterne førtes til Kiel og derfra videre med Banen.

Aaret efter oprettedes endelig en femte ugentlig Brevpost mellem København og Hamborg med Benyttelse af Banen.

Ved Udbygning af Sidebaner til Rendsborg og Glückstadt fremmedes Forbindelserne stærkt, og Posterne kunde nu

gennemføres paa betydelig kortere Tid end før; Brevposterne sparede saaledes ca. 12, Pakkeposterne ca. 16 Timer. De fire ugentlige Brevposter medtog Passagerer paa hele Ruten, idet nu ogsaa de to Poster, der hidtil var bleven fremført med Karioler, fremførtes med Kareter, medens den femte ugentlige Brevpost, der fremførtes med Kariol fra Odense til Holsten, kun medtog rejsende paa Strækningen mellem København og Odense.

Jævnsides denne Udvikling i Landbefordringen skete ogsaa Bedringer i de søværts Forbindelser med det sydlige Udland. 1846 indsattes det af Marinen nybyggede Dampskib „Gejser“ paa Stettinerruten. I de tre Sommermaaneder sejlede Skibet to Gange om Ugen, derefter kun een Gang indtil Vinteroplægningen fandt Sted. Mellem København og Kiel udførtes Farten af „Christian den Ottende“, medens „Løven“ sejlede mellem Korsør og Kiel. 1845 blev Dampskibsforbindelsen mellem København og Kiel udvidet til tre Gange om Ugen, idet „Løven“ gik ind i denne Rute. Naar undtages Stettinerruten var de andre Ruter paa private Hænder, og Udførelsen af Farten var i mange Maader ikke tilfredsstillende, hvorfor Postvæsenet gjorde Skridt til selv at sikre sig Forbindelsen mellem Korsør og Kiel, der, naar Jernbanelinien mellem København og Korsør engang blev til Virkelighed, vilde blive den naturlige Forbindelseslinie mellem København og Hamborg.

Da Banen til Korsør endnu ikke var anlagt, anvendtes det til Ruten bestemte Skib „Skirner“ foreløbig paa Ruten mellem København og Kiel sammen med „Christian den Ottende“. Ligeledes sejlede „Løven“ paa Ruten, og der var nu i Tiden fra Marts til Januar fem Gange om Ugen Forbindelse mellem de to Byer, medens der i de mellemliggende Maaneder kun var Forbindelse to Gange om Ugen ved „Skirner“, der sejlede hele Aaret rundt, naar ikke Isforholdene forhindrede det.

Først 26. Juni 1847 aabnedes den første Jernbanestrækning i det egentlige Danmark for Trafiken. Det var Strækningen mellem København og Roskilde, og fra 1. Juli toges Banen i Brug af Postvæsenet, men naturligvis bragte den lille Stump Bane ikke Postvæsenet større Fordele, idet Posterne fra Roskilde maatte viderebefordres pr. Vogn, og Banen gav ikke Anledning til en hyppigere Postgang.

Treaarskrigen forstyrrede naturligvis helt Danmarks Forbindelse med Hamborg, men hele dette Forhold skal vi ikke komme ind paa her. Først fra April 1852 var Forholdene igen som før Krigen.

Det var dog stadig en for Handelsstanden ikke helt tilfredsstillende Ordning af Postgangen, der herskede paa Hovedruten. I Tiden fra Marts til December, da Dampskibene vedligeholdt de regelmæssige Forbindelser med Stettin, Lübeck og Kiel, var Forholdene vel nok fyldestgørende, men i de tre øvrige Maaneder, da Befordringen fortrinsvis skete over Land, var de mindre tilfredsstillende. For at imødekomme Handelsstandens Krav, etableredes der da, i den Tid den private Dampskibsfart maatte ligge stille, tre Gange ugentlig Forbindelse mellem Korsør og Kiel. Ved Lov af 11. Marts 1851 havde Postvæsenet i øvrigt faaet Ret til at sende Post med de private Dampskibe, og den skulde sendes hermed, naar det gav hurtigere Befordring.

Det gik imidlertid kun smaat med Anlæg af Jernbaner. I Oktober 1854 aabnedes en Jernbanelinie mellem Flensborg og Rendsborg. Denne Linie fik Betydning for Hovedruten, idet Befordringstiden indskrænkedes med fem Timer, ligesom der nu indførtes Forbindelse hver Dag mellem København og Hamborg. Endelig 27. April 1856 aabnedes Jernbanelinien mellem Roskilde og Korsør og den toges samme Dag i Brug af Postvæsenet. Dette medførte først og fremmest, at der nu i

DANMARKS POSTSTEMPLER

Forbindelse med Jernbanen etableredes daglig Dampskibsforbindelse mellem Korsør og Kiel samt to Gange daglig mellem Korsør og Nyborg. Kielskibene afgik fra Korsør i Forbindelse med Aftenetoget fra København Kl. 7 Aften, og de rejsende samt Posten var da i Altona næste Formiddag Kl. 10. Fra Altona gik Posten Kl. 5 Eftermiddag og naaede København næste Formiddag Kl. 10½.

Over Fyn, hvor der endnu ikke var anlagt Jernbane, førtes Posten som en forenet Brev-, Pakke- og Personpost over Assens og Aarøsund med Dampskib og videre til Flensborg, hvorfra den paa Grund af Toggangen maatte fortsætte til Rendsborg for at naa Tilslutning. Befordringstiden paa Ruten over Land tog et helt Døgn mere end Ruten over Korsør og Kiel.

Aabningen af Korsørbanen betød et mægtigt trafikalt Fremskridt ikke blot for Københavns Forbindelse med Hamborg, men for hele Landet, idet de allerfleste Byer nu fik daglig Postforbindelse, men dette Punkt vil der blive gjort nærmere Rede for under de enkelte Posthuse.

Indtil den anden slesvigske Krig udbrød, skete der ingen Forandringer paa Hamborgerruten, og fra 1. Februar 1864 afbrødes Forbindelsen helt, saavel over Land som til Søs, idet Ruten Korsør-Kiel standsedes. Da det svenske Postvæsen ved Krigen Udbrud saa Hamborgerruten lukket, etablerede dette en Dampskibsforbindelse over Ystad og Warnemünde, og dansk Post befordredes med denne Forbindelse en kort Tid, indtil Danmark selv oprettede en tre Gange ugentlig Dampskibsforbindelse mellem København og Lübeck. Kort efter oprettedes en Forbindelse mellem København og Wismar, og noget efter etableredes ved Hjælp af private Selskaber en daglig Forbindelse med Lubeck.

Efter Tabet af Hertugdømmerne traadte det danske Postvæsen atter i Virksomhed i Jylland, hvor Postvæsenet under Krigen havde været bestyret af Preusserne, og i Løbet af forholdsvis kort Tid blev Postgangen atter bragt i den sædvanlige Gænge.

I September 1865 aabnedes den nyanlagte Banestrækning mellem Nyborg og Middelfart, men i Jylland var der Syd for Aarhus endnu ikke anlagt Baner, hvorfor Posten mellem Snoghøj og Kolding stadig maatte fremføres pr. Vogn. Mellem Kolding og Haderslev fremførtes en dansk-tysk Fællespost, der gik to Gange daglig, medens der mellem København og Middelfart gik Tog tre Gange daglig i begge Retning. Derfor var det dog ikke slut med Diligencefarten paa den fynske Del af Hovedruten. Aftenposten fra København gik fra Korsør Kl. 10½, men det sidste Tog afgik vestpaa fra Nyborg Kl. 7,50. For at fremme Befordringen afgik der derfor fra Nyborg ved Dampskibets Ankomst en Diligence, der naaede til Odense Kl. 4 Morgen, og da det første Dampskib afgik fra Nyborg til Korsør Kl. 4 Morgen, afsendtes en Diligence fra Odense Kl. 1 Nat.

Endelig 1. November 1866 aabnedes Banestrækningerne Middelfart-Strib og Fredericia-Vamdrup samt mellem Vojens og Vamdrup, og Posterne mellem København og Hamborg førtes nu hele Vejen ad Skinnevejen med Omlæsninger ved Overfartsstederne. Den gamle Hovedlandevej, som Posterne i mere end to Hundrede Aar havde befaret, var nu forladt til Fordel for en mere tidssvarende Trafik. Morgenposten, der afsendtes fra København Kl. 6,30, ankom nu til Altona Kl. halvti samme Aften, hvad der unægteligt var et stort Fremskridt, naar der tænkes paa Befordringens Langvarighed i ChristianIV's og Klingenberg's Tid.

19. Marts 1872 etableredes den første Dampfærgeforbindelse i Danmark mellem Fredericia og Strib, men først mere end elleve Aar senere, nemlig 1. December 1883, sattes Dampfærger i Gang i Storebelt, og dermed faldt de sinkende Omlæsninger bort, idet Postvognene nu kunde overføres over Belterne.

De Udviklinger, der efter Banens Aabning fandt Sted, skal vi ikke beskæftige os med. De er som Regel foranledigede ved selve Jernbanedriftens Udvikling, og kan derfor med nogen Ret siges at være Jernbanehistorie. Blot skal det her nævnes, at Hamborgerrutens Betydning tabte sig en ikke ringe Del fra det Øjeblik, da København-Gedser-Warnemunderuten i 1886 aabnedes for Driften. 3. August 1914, ved Verdenskrigens Udbrud, ophørte Farten Korsør-Kiel og er ikke senere genoptaget.

LOLLANDSRUTEN

Falster og Lolland blev ikke glemt, da Christian IV oprettede Postvæsenet 1624. I Forordningens § 12 hedder det: „Fra Kiøbenhaffn gaar Lollandske Fodbudde paa Nagskouff igennem Kiøge, Tryggeuelde, Næstved, Vordingborg, Nykiøbing oc Mariboë“. Ruten udførtes af to Bude, der i 1633 tilsammen lønnedes med 140 Kurantdaler aarlig. Der afgik et Bud i hver Retning en Gang ugentlig, og Rejsen skulde tilendebringes i Løbet af en Uge. Der blev saaledes ikke ret megen Tid tilovers til Ophold paa Endestationerne. Da Klingenberg 1653 overtog Postvæsenet, kom Lollandsposten, der nu fremførtes kørende, til at afgaa fra København hver Lørdag Eftermiddag Kl. 6. Den passerede gennem Køge, Præstø, Vordingborg, Nykøbing, Aalholm (Nysted) og Rødby til Nakskov, hvortil den ankom om Tirsdagen. Næstved gled saaledes ud af Ruten og maatte selv skaffe sig Postforbindelse. Tilbagevejen fra Nakskov lagdes over Maribo, Saksøbing og Nykøbing, hvorfra den fulgte Udgangsruuten og ankom til København om Torsdagen. Først i 1680 oprettedes det eneste Postkontor paa Øerne, idet Købmand Heinrich Eggert blev ansat som Postmester i Nakskov og over hele Lolland. Oprettelsen var nødvendiggjort ved, at Budene havde vist sig efterladende og var udeblevne med Posten i mere end otte Dage. Nakskov Postkontor fik dog ikke i denne Omgang nogen lang Levetid, idet det var nedlagt, da Staten i 1711 atter overtog Postvæsenet. Grunden var næppe den, at Budene havde forbedret sig - det ved man i alt Fald intet om -, men allerede i Begyndelsen af 1680'erne var man gaaet over til at bortforpagte hele Lollandsruten. Naar dette er sket, vides ikke med Sikkerhed, men da der i 1686 udfærdigedes en Bestalling for en agende Post paa Ruten, fik han for sin Tjeneste tillagt den Fragt af Penge, Pakker og andre Forsendelser, der blev leveret ham til Besørgelse, „som hidintil har været brugeligt, og hans Formand for ham nydt og bekommet haver“. Til Gengæld skulde han svare 40 Rdl. aarlig i Afgift til Postkassen. Dette stemmer ogsaa med, hvad vi ser af Regnskaberne ved Statens Overtagelse i 1711, idet disse viser, at Postvæsenet for Tiden fra 25. September til Aarets Udgang, altsaa 98 Dage, havde en Indtægt af 21 Rdl. 46 Sk. fra de lollandske Bude, hvilket svarer til 40 Rdl. for hvert af Budene.

Ogsaa de agende Poster paa andre Ruter i Landet gik efterhaanden over i private Entrepriser og løsgjordes ganske fra Postvæsenet, med hvilket de kun havde Navnet, senere dog ogsaa Uniformering, tilfælles. Men medens Forholdet de fleste andre Steder var det, at de agende Poster kun fremførte Passagerer og Pakker, medens Brev- og Værdiposter fremførtes af de ordinære Poster, overtog de agende Poster paa Lollandsruten al Postbefordring, og da Udførelsen af Ruten var bortforpagtet, var der naturligvis ikke Brug for Postkontorer. Af denne Grund nedlagdes Postkontoret i Nakskov kort Tid efter dets Oprettelse for først omtrent et Hundrede Aar senere at genopstaa.

Forholdene fra 1653 vedblev at bestaa ganske uforandrede for Lollandsruten til helt op mod Slutningen af 1700-Tallet. I 1752 var der ganske vist Planer fremme om at Oprette en ridende Post over Falster og Lolland til Hamborg foruden den gamle

DANMARKS POSTSTEMPLER

Rute over Fyn, og der kan næppe være Tvivl om, at hvis denne Rødby-Femern Rute var blevet til Virkelighed, vilde Postforholdene paa Lolland og Falster i væsentlig Grad være blevet forandrede og forbedrede. Regeringen nedsatte 1753 en Kommission for at undersøge Mulighederne for Oprettelsen af en saadan Rute, men der viste sig at være for mange Vanskeligheder, der skulde overvindes. Der maatte dels anlægges Skibsbroer og Bolværker baade ved Rødby og paa Femern, dels maatte Rødby Fjord, der var stærkt grundet, uddybes, og der maatte endelig bygges en Dæmning mellem Rødby og Dragsminde for at beskytte Vejen mod Oversvømmelser. Naturligvis, fristes man til at sige, blev Sagen opgivet, og Lollandsruten blev fortsat under de gamle Former, altsaa med en Gang ugentlig Forbindelse ved de agende Postmestre, der ogsaa medførte Brevposten.

Siden 1654 var der langs Ruten udlagt Bøndergaarde, der var pligtige til at befordre Posterne, men i 1770'erne beklagede Bønderne sig meget stærkt saavel over denne Byrde som over de daarlige Veje. Generalpostamtet foreslog da, at Vognmændene i Byerne skulde overtage Befordringen mod, at Bønderne aarlig betalte 2 Rdl. pr. Tonde Hartkorn til Postkassen, men denne Plan blev dog næppe gennemført.

Saa skete det imidlertid i 1777, at Regeringen ansaa det for nødvendigt, at der saavel i Hertugdømmerne som i Kongeriget gjordes „en ny og lige Indretning med den agende Post“ til større Bekvemmelighed for Handelen og de rejsende og især for „at erholde“ en bedre Orden i Postvæsenet og øge dettes Indtægter. Generalpostamtet fik derfor Ordre til at tage under Overvejelse, hvorledes man bedst kunde nedlægge de private agende Poster og oprette nye for Postvæsenets Regning. Samtidig skulde det paany undersøges, om der var Mulighed for at oprette en agende Post mellem København og Hamborg over Falster, Lolland og Femern.

Af den Forestilling, som Generalpostamtet i denne Anledning fremkom med, er der Grund til at citere det Afsnit, der omhandler Vejene paa Ruten, dels fordi man efter dette forstaar Bøndernes Klager over Vejene, dels fordi Forestillingen giver et klart Billede af, at det ingenlunde har været nogen ufarlig Historie at give sig ud paa en Rejse mellem København og Nakskov. Det hedder i Forestillingen „I Henseende til Vejens Beskaffenhed til Lands og hvad Tur det allerunderdanigst formenes, at Posten skulde tage imellem Kiøbenhavn og Nakskov, da foruden den tunge Sandvej til Kiøge og ligeledes ½ Mil paa hin Side til Vallø Kro, som dog kunde undgaas, naar der stedse maatte kjøres igjennem Skoven ved Billesborg, er Vejen fra Kiøge til Vordingborg ikkun maadelig og paa et Sted ved Bekkeskov lagt ud over en Bakke, som baade er meget stejl, helst fra Præstøe-Siden af, og i Hulvejen oven paa ikkun 3½ Alen bred, saa tvende mødende Vogne umueligen kan komme hianden forbi. Igjennem Falster er Vejen temmelig god om Sommeren, men om Vinteren dyb og paa et Sted ved Nykiøbings afbrudte Slot meget smal og brat, saa den i glat Føre ikke uden største Fare kan passeres. I Lolland derimod er Vejen altid meget slet, med mange store Sten opfyldt, især mellem Nakskov og Marieboe og henimod Saxkiøbing, hvor Vejen er særdeles slet, formedelst de i Stenbroen overalt værende Huller, saa og ved Rødbye og derfra til Nakskov aldeles besværlig og farlig i Henseende til de mange store Vaader (oversvømmelser). Og endskjønt der kunde spares en Mil igjennem Falster, naar Posten fra Gaabense gik over Guldborg Sund ind i Lolland, saa vilde den Fordel ikke være at regne mod de Tab for Nykiøbing som det eneste Sted paa Falster, hvor Posten kommer, at miste samme“.

I Stedet for nu at søge Vejene forbedrede, foreslog

Generalpostamtet, at Posten paa Udturen skulde gaa fra Nykiøbing over Sakskiøbing og Maribo til Nakskov i Stedet for som hidtil over Aalholm og Rødby. Nysted og Rødby skulde saa sættes i Forbindelse hhv. med Nykiøbing og Nakskov ved gaaende Bude.

Med H. t. Forbindelsen med Holsten foreslog Postdirektør Holm og Kaptajn Lützow af Flaaden, der havde undersøgt Forholdene paa Stedet, at man opgav Rødby-Femern Ruten og i Stedet lod Overfarten finde Sted mellem Albuen ved Nakskov og Heiligenhafen, hvor der begge Steder var gode Havneforhold, hvilket ikke var Tilfældet ved Rødby og paa Femern. Generalpostamtet vilde helst stille Overfartsspørgsmaalet i Bero, da man frygtede for, at Ruten ikke skulde kunne betale sig, men en kgl. Resolution af 7. April 1779 fastslog ikke blot, at Forbindelsen mellem Lolland og Femern skulde etableres, men ogsaa at den skulde finde Sted fra Rødby til Femern og derfra videre til Heiligenhafen, samt at Posten til Rødby skulde føres fra Nykiøbing over Maribo. En Følge af denne Resolution var, at man affandt sig med de agende Postmestre ved at pensionere dem og i Stedet for ansætte to Postførere samt oprette Postkontorer i Vordingborg, Nykiøbing, Maribo og Nakskov. Samtidig henlagdes Ekspeditionen af den lollandske Post til det helsingørske Postkontor i København, og Kontoret fik derfor Navnet „Lollandske og helsingørske Postkontor“.

Oprettelsen af Postforbindelsen Rødby-Femern - en Rute, hvis Eksistens forlængst er gaaet den store Almenhed a Glemme, men som der atter i de senere Aar er slaaet saa stærkt til Lyd for - og Postvæsenets Overtagelse af de agende Poster foranledigede altsaa Oprettelsen af ikke mindre end fire Postkontorer, et Antal der endnu inden Aarets Udgang forøgedes til seks ved Oprettelsen af Postkontorer i Sakskiøbing og Nysted, hvoraf de fem indenfor Lolland og Falsters Stift, en i sin Art enestaaende Begivenhed, der betød en stor Udvidelse af det danske Postnet.

Rødby-Femern-Heiligenhafen Overfarten blev indrettet meget primitivt, men dette var ikke Postvæsenets Skyld. Generalpostamtet havde ikke ønsket Rutens Oprettelse, men da den ved den nævnte kgl. Resolution blev befaleet oprettet, tog det ogsaa Konsekvenserne, idet det anbefalede Anskaffelse af tidssvarende, sødygtige Fartøjer samt Anlæg af Broer og Fyr. Forslaget blev imidlertid ikke fulgt, hvad der ikke var Postvæsenets Skyld. Man arrangerede sig nu med Byfogden i Rødby Joachim Heinrich Hahn, der blev Rødby's første Postmester og tillige var Forpagter af Færgeløbet ved Dragsminde, om, at han skulde paatage sig Overfarten mod en Betaling af 12 Rdl. for hver Tur. De Fartøjer, han anvendte, var imidlertid saa smaa og saa slet udhalede, at de rejsende klagede stærkt over, at de under Overfarten i unødvendig Grad var udsat for Livsfare. Der fremkom Tilbud fra andre om at overtage Sejladsen, men da de forlangte det dobbelte af, hvad Hahn fik, ønskede man ikke at kontrahere med dem. Følgen var, at Ruten sygnede hen, og 14. Marts 1787 blev Overfarten indstillet til bedre Tider. Disse er endnu ikke indtrufne.

Overtagelsen af de agende Poster og Oprettelsen af Postkontorerne bragte ikke nogen Udvidelse i Postgangen, der stadig befandt sig paa samme Stadium som i 1653. Omtrent samtidig med Overtagelsen androg Beboerne om at maatte faa Post to Gange ugentlig, idet dette vilde lette dem i deres Handel med Udlandet, og fra privat Side blev det endda tilbudt at give Bidrag til Udvidelsen. Der skulde dog gaa tyve Aar, førend der skete nogen Forbedring i Postgangen. Dette fandt Sted ved, at Forsendelser fra Udlandet samt Fyn og Jylland, der hidtil havde maatte gaa den store Omvej over København, nu blev afgivet i Ringsted, hvorfra de videresendtes til Kiøge, hvor de optoges i Posten til Lolland og Falster og saaledes opnaaede en kortere

DANMARKS POSTSTEMPLER

Befordringstid. Endelig 1. Juli 1802 skete der en afgørende Bedring i Postforbindelsen med Lolland og Falster, idet der foruden den agende Post blev oprettet en ugentlig Brevpost, saaledes at Øerne nu fik Brevpost to Gange om Ugen, idet den agende Post stadig medtog Brevpost, men da havde den tidligere Ordning ogsaa bestaaet i omtrent halvandet Hundrede Aar. Brevposten fremførtes paa Hesteryg og senere, da Postmængden blev større, pr. Kariol. De agende Poster derimod fremførtes med holstenske, aabne Vogne.

Af Begivenheder, der vedrørte Lollandsruten i disse og senere Aar, er der kun Grund til at nævne, at en i 1799 etableret Dirigering af Forsendelser fra Udlandet samt fra Jylland og Fyn over Ringsted og Køge atter blev opgivet i 1811, og den tidligere Dirigering over København atter optaget, hvorved Befordringstiden forlængedes føleligt. Naturligvis forøgedes Københavns helsingørske og lollandske Postkontors Arbejde kendeligt herved, og da der samtidig indtraadte en stærk Stigning i Forsendelsernes Antal, ikke mindst foranlediget ved, at Søforbindelserne lammedes ved den engelske Afspærring, greb man Lejligheden, da Kontorets Postmester i 1812 afgik ved Døden, til at adskille de to Postkontorer, saa at der nu blev et særligt lollandsk Postkontor i København.

27. Juli 1819 paabegyndte Danmarks første Dampskib sine Farter mellem København og Kiel, og da Skibet anløb baade Falster og Lolland, og da der samtidig efter Krigen og som Følge af den almindelige økonomiske Depression fandt en stærk Nedgang Sted i Antallet af Forsendelserne, viste det sig unødvendigt at opretholde den stedfundne Deling. 1822 sammensluttedes de to Postkontorer igen, og Kontoret bestod nu i denne Skikkelse indtil Udgangen af 1840, da det nedlagdes, og dets Forretninger henlagdes dels under Københavns Brevpostkontor og Københavns Pakkepostkontor.

I 1819 genoprettedes den før omtalte Dirigering over Ringsted og Køge.

De første tredive Aar af det 19. Aarhundrede er just ikke præget af Reformen indenfor det danske Postvæsen. Den langvarige Krig med England, Tabet af Norge og Pengekrisen gjorde naturligvis sit hertil, men man mærker i øvrigt ikke ret meget til en god Villie til Reformen indenfor Poststyrelsen. Naturligvis skete der Reformen hist og her, men Stødet til disse kom som oftest udefra. Et Eksempel herpaa har vi, i det følgende, der netop berører Lolland-Falsters Posthistorie. I 1831 havde Frederik VI a Bladene set, at Breve mellem Lolland og Langeland blev sendt over København, og da han paa sin Forespørgsel om, hvorvidt dette virkelig var rigtigt, og om, hvad Grunden hertil i bekræftende Fald kunde være, og om der var flere af den Slags mærkværdige Postforbindelser i Landet, fik det Svar fra Generalpostdirektionen, at det omtalte Forhold var rigtigt nok, men at Grunden hertil var den ringe Korrespondance mellem de to Landsdele, saa gav han Betænkningen en Paategning, der kun kan opfattes som en ret alvorlig Opstrammer til Generalpostdirektionen. Resultatet heraf var, at der fra 30. April Aaret efter oprettedes en Brevpost fra Odense over Svendborg, Rudkøbing, Spodsbjerg og Taars til Nakskov, og denne Post havde Tilslutning til de fra København og Hamborg om Tirsdagen afgaaende Poster. Øerne fik derved tre Gange om Ugen Post fra København og Hamborg, medens der kun to Gange om Ugen kunde afsendes Post til disse Steder. Om Sommeren, saa længe Postdampskibene sejlede, havde Øerne dog ogsaa Forbindelse med disse til Udlandet, men i Vintertiden var denne Forbindelse ude af Funktion.

1834 fik Øerne en noget mere udvidet Forbindelse med Omverdenen, idet der, væsentligst paa Nakskov Købmænds

Initiativ, oprettedes en ugentlig Brevpost, der om Mandagen afgik fra Stubbekøbing til Nakskov og derfra fortsatte over Taars, Spodsbjerg og Rudkøbing til Svendborg, hvor den fik Tilslutning til Posten til Nyborg og der naaede den Post, der Tirsdag Aften afgik fra København til Hamborg, og til Posten fra Hamborg Mandag Aften til København. Fra 1. November udvidedes denne Forbindelse med en ny Post fra Stubbekøbing til Nyborg. Denne Post afgik Fredag Aften og naaede Tilslutning til Posten fra København Lørdag Aften til Hamborg. Endelig i 1843 etableredes en tredje Forbindelse mellem Nakskov og Nyborg, og den ene af disse tre Poster medførte nu ogsaa Pakkepost.

Foruden de her nævnte Poster af mere lokal Art bestod stadig som en Slags Grundpiller de to tidligere nævnte Poster paa Hovedruten, den ugentlige Brevpost og den ugentlige Brev- og Pakkepost. Fra Nytaar 1836 blev den første forandret til en Brev- og Personpost, og da tilmed denne fra nu af fremførtes med Diligence, medens Brev- og Pakkeposten fremførtes med aabne Vogne, var Forholdene for de rejsende blevet betydeligt forbedrede.

Ved Aaret 1848's Begyndelse, og formentlig oprettet 1845, bestod der en ugentlig Brevpost fra Vordingborg over Gaabense, Nykøbing, Sakskøbing og Maribo til Nakskov, men Posten returnerede ikke herfra. Ligeledes bestod en ugentlig Brev- og Pakkepost fra Nakskov over Rudkøbing og Vemmenæs til Svendborg, men heller ikke denne Post returnerede.

Da Jernbanen mellem København og Roskilde aabnedes 1847, fik dette nye Trafikmiddel nogen Betydning for Lollandsruten. Brev- og Personposten, altsaa Diligencen, afgik som hidtil fra København, medens Brev- og Pakkeposten gik med Banen til Taastrup, hvorfra saa Posten og de med den følgende Passagerer gik videre med agende Post til de respektive Bestemmelsessteder.

Postvæsenet benyttede dog udover disse her nævnte Forbindelser forskellige private Dampskibe til Fremførelse af Post. Saaledes anløb i Aarene 1844-47 Dampskibet „Caroline Amalie“ Nykøbing og Stubbekøbing paa sin Rute mellem København og Flensborg, „Sjælland“ paa sin Tur til Rostock ligeledes Nykøbing, medens „Lolland“ gik paa Ruten København-Bandholm og medførte Post til Nakskov. Alle disse Forbindelser fandt Sted en Gang ugentlig.

Det var saaledes efterhaanden slet ikke saa ringe et Postnet, der inden Aarhundredets Midte var spændt ud over Øerne, og Forbedringerne i Postgangen efterfulgtes snart af flere. Saaledes begyndte man 1. April 1850 at besørge Overfarten mellem Vordingborg og Gaabense med Dampskib; to Aar senere oprettedes en ny ugentlig Brev- og Pakkepost og 5. Maj s. A. yderligere en ny Brev- og Pakkepost. Da ydermere Dampskibet „Diana“ i Sommeren 1851 paa sin ugentlige Tur mellem København og Kiel anløb Gaabense og Taars, og „Limfjorden“ 1852 mellem Nykøbing og Kiel anløb Bandholm og Taars, maa man, selv under Hensyn til, at Skibene ikke sejlede i Vintermaanederne, sige, at Øerne blev vel betjent af Postvæsenet.

Det næste store Fremskridt fandt Sted 1856, da Jernbanelinien Roskilde-Korsør aabnedes 27. April. De hidtil bestaaende Poster afløstes nu af en daglig Post, der medførte saavel Personer som Brev- og Pakkepost og afsendtes fra Ringsted hver Morgen Kl. 9½, naar Togene fra København og Korsør havde krydset hinanden. Posten gik over Næstved og Vordingborg og var i Nakskov næste Morgen Kl. 4. Disse Tider ændredes dog allerede en Maaned senere, idet Byerne paa Lolland og Falster bad om, at Afgangstiden fra Ringsted maatte finde Sted efter Aftentogenes Krydsning, d. v. s. Kl. 9½ Aften. Fra Nakskov kom Posten derefter til at afgaa Kl. 12 Nat med Ankomst til Ringsted Kl. 6½ Aften,

hvorved Tilslutning til Aftentogene naaedes.

Seks Aar senere, nemlig fra 1. August 1862, fik Øerne to Gange daglig Forbindelse med Ringsted, idet der oprettedes en ny Person-, Brev- og Pakkepost mellem denne By og Nakskov. Aftenturen fra Ringsted blev dog ikke udført om Mandagen. I Sommerhalvaaret gik Posterne over Stubbekøbing, i Vinterhalvaaret over Gaabense.

Sideruterne fra og til de enkelte Kontorer paa Ruten vil blive omtalt under de respektive Kontorer.

Den sydsjællandske Jernbanes Aabning 4. Oktober 1870 medførte, at Posten nu befordredes med Banen til Masned Sund, hvorfra den med Dampskib overførtes til Gaabense, og den hidtil i Sommerhalvaaret mellem Vordingborg og Stubbekøbing opretholdt Dampskibsforbindelse ophørte. 22. August 1872 aabnedes Jernbanelinien Orehoved-Nykøbing og Gaabense Overfarten ophørte. Samtidig etableredes en to Gange daglig Diligence-forbindelse fra Nykøbing over Saksøbing og Maribo til Nakskov og tilbage.

Orehoved-Nykøbing Banen var dog ikke den første Jernbane, der anlagdes i Lolland-Falsters Stift. Allerede 2. November 1869 var Maribo-Bandholm Banen bleven aabnet for Driften, men denne lille Banestrækning, der var ganske uden Tilslutning til andre Jernbaner, kom selvsagt ikke til at betyde noget for Posten. Det store, betydningsfulde Fremskridt i Øernes Kommunikationsvæsen skete derimod 1. Juli 1874, da Banelinien Nykøbing-Maribo-Nakskov og Sidebanen Maribo-Rødby toges i Brug. Øerne fik hermed nær Tilknytning til det øvrige Lands Jernbanenet, og der var ved disse Anlæg skabt en Grundstamme, der kunde bygges ud. Dette skete da ogsaa i de følgende Aar, idet der 1. Oktober 1875 toges en ny Jernbanebro over Guldborgsund i Brug, og ifølge Lov af 23. April 1881 byggedes Jernbanebroen mellem Masned Sund og Masnedø, ligesom der etableredes Dampfærgeforbindelse mellem Masnedø og Orehoved. Endnu skal blot i Korthed nævnes de øvrige Banestrækninger paa Lolland og Falster: Nykøbing-Nysted og Nykøbing-Stubbekøbing, gennemført ved Lov af 27. Maj 1908, Rødby-Rødby Havn, aabnet 25. Juli 1912, Nakskov-Kragenæs, aabnet 5. Marts 1915, Nakskov-Rødby, Bevilling 24. Januar 1919, og endelig Maribo-Torrig, aabnet 12. April 1924.

Allerede kort efter Orehoved-Nykøbing Banens Aabning 1872 var der fra tysk Side blevet etableret fast Dampskibsforbindelse mellem Rostock og Nykøbing, og denne Forbindelse viste sig snart saa uundværlig i Kommunikations-systemet, at da der i 1883 afsluttedes en ny Postkonvention mellem Danmark og Tyskland, forudsattes det, at der oprettedes en Forbindelse mellem København og Berlin over Falster. I Juli 1886 indviedes da Ruten København-Gedser-Warnemünde-Rostock. Gennem Aarhundreder havde Hamborg været Danmarks eneste Port mod det sydlige Udland, og Ruten København-Hamborg var den af alle Ruter, som Postvæsenet i Tidens Løb ofrede mest paa, var det end kun smaat bevendt hermed. I det 19. Aarhundrede kom hertil Korsør-Kiel Ruten, der i ikke ringe Grad aflastede Hamborg Ruten, i hvert Fald hvad Post og rejsende til og fra den østlige Del af Landet angik. Nu, med Gedser Ruten, aabnedes en ny og hurtigere Rute til det sydøstlige Udland, og navnlig til det trafikale Knudepunkt, som Berlin er for hele det sydlige Europa, aabnedes en saa overordentlig vigtig Forbindelse, der Aar for Aar har vundet i Betydning, saa at Danmarks vigtigste Port mod Syd er bleven flyttet. Navnlig efter at Dampskibsfarten mellem Korsør og Kiel standsede 3. August 1914 ved Verdenskrigens Udbrud for ikke senere at blive genoptaget, vandt Linien i Betydning. Om den i Fremtiden vil kunne bevare denne, beror paa, om Rødby -Femern

Ruten, den saa ofte paatænkte, men lige saa ofte opgivne, Forbindelse, virkelig engang skulde blive til Virkelighed, eller om Flyvetekniken skulde opnaa den høje Grad af Fuldkommenhed, der vil være nødvendig, for at Flyvemaskinerne skal kunne afløse Jernbanedriften. I første Tilfælde vil der være forbeholdt Falster og Lolland en meget stor Rolle i Trafiken, i det andet Tilfælde vil Øerne næppe komme til at betyde noget for den.

Nu tordner Eksprestogene gennem Falsters frugtbare Egne, hvor før Lollandsposten sneglede sig af Sted ad hullede og stenede Veje, og hvor før Posthornets Klange tonede ud over Marker og Enge, skingrer nu Lokomotivernes skarpe Fløjt. Fra at være en af de i trafikmæssig Henseende mest forsømte Egne af Danmark er Lolland og Falster nu blevet de bedst stillede, i mange Tilfælde lige saa godt betjente som Landets Hovedstad. Et Brev afsendt fra Berlin om Morgenen Kl. 8,30 er i Nakskov samme Dag Kl. 18,51, i København Kl. 19,05.

DEN SKAANSKE POST

„De Blekingske Budde gaar fra Kiøbenhaffn paa Christianopol gemmel Malmø, Lund, Christianstad, Sølfuisborg oc Rundebye“ hedder det i § 13 i Forordningen af 1624, men det er ogsaa den eneste Gang, vi hører denne Rute omtalt i denne Skikkelse. Da Forordningen af 1653 fremkom, løb Ruten mellem København og Christianopol over Helsingør, Helsingborg, Christiansstad, Sølvisborg og Ronneby. Det var en ugentlig Post, der afgik fra København Lørdag Aften og returnerede den næstfølgende Tirsdag. Selve Turen udførtes paa fire Døgn. Ved Postens Forlæggelse over Helsingør og Helsingborg var Malmø og Lund, der nævnes 1624 som liggende paa Ruten, altsaa gaaet ud af denne. Derfor havde Byerne dog ikke mistet deres Postforbindelse, thi ved Kongebreve af 1653 og 1655 befaledes det, at der skulde udlægges Bøndergaarde til Befordringen af Posten mellem Malmø, Lund, Ystad og Simrishamn. Ved Freden i København 1660 mistede Danmark sine skaanske Provinser, og Rutens Besørgelse gled jo derved ud af det danske Postvæsens Hænder. Dansk Post til Sverige førtes nu med de danske Poster til Helsingør, hvor de afleveredes til en derboende svensk Postkommisær, der sørgede for Viderebefordringen.

NORGESRUTEN

„De Hallandske Budde gaar fra Kiøbenhaffn paa Warburg, gemmel Helsingør, Laugholm, Halmsted oc Falckenberg“, siger Forordningens § 14. Med denne Forbindelse lagdes Grunden til Forbindelsen med Norge, men et norsk Postvæsen oprettedes først 1647, og først i 1650 udkom en Forordning, der bragte Forbindelsen i faste Former. Allerede to Aar førend Oprettelsen af det norske Postvæsen var Provinsen Halland ved Freden i Brømsebro blevet afstaaet til Sverige, og Forbindelsen gennem den nu svenske Provins er formentlig blevet opretholdt af derboende Bønder paa samme Maade, som Forbindelserne indenfor selve Norge udførtes af Bønder. Forordningen af 1650 fastsatte en ugentlig ridende Post mellem København og Kristiania, og Ruten gik over Helsingør, Helsingborg, Marstrand, Uddevalla, Frederiksstad og Moss til Kristiania. Til Trods for, at Posten kun havde een Overfart af Betydning, nemlig mellem Helsingør og Helsingborg, var Postforbindelsen meget langsommelig, og 1652 klagedes der over, at Budene om Sommeren brugte 8 á 9 Dage, om Vinteren endog op til 11 Dage til Postens Gennemførsel, medens der paa Hamburger-ruten kun anvendtes henholdsvis 5 og 7 Døgn til Trods for, at Posten paa

DANMARKS POSTSTEMPLER

denne Rute maatte føres over de to Bælter. Ved Forordningen af 1653 blev Befordringstiden sat til 6 Dage med Afgang fra begge Endepunkter hver Lørdag, men Posten gennemførtes i 1656 paa 5 Dage. Ved Freden 1660 maatte Danmark afstaa Skaane, Bleking og Baahus til Sverige, og Befordringen af Posten mellem Danmark og Norge kom derefter til at gaa gennem fremmed Territorium. 1689 meddelte Kongen Postdirektørerne, at den danske Post fremdeles maatte gaa uhindret gennem Sverige, idet det samtidig blev bevilget, at Sveriges Post til Hamborg uhindret maatte passere Danmark. Ved Forordningen af 1694 bibeholdtes Afgangstiden fra København Lørdag Aften, medens Ankomsten til Kristiania skulde finde Sted senest Torsdag Morgen. De Afbrydelser, der, paa Grund af de i Tidens Løb indtræffende forskellige Krige, fandt Sted i Postgangen mellem Danmark og Norge, skal vi ikke her beskæftige os med, men i det væsentligste holde os til selve den ordinære Rutes Historie indtil Rigernes Adskillelse i 1814. Bogstavelig talt lige siden det svenske Postvæsens Oprettelse i 1636 havde der hersket Strid mellem Danmark og Sverige om dette Riges Posters Fremførelse gennem Danmark. Ved Freden i Brømsebro havde Sverige erhvervet sig traktatmæssig Ret til at lade en ugentlig Post rejse gennem Danmark, men udvidede uden Ret dertil i Slutningen af Aarhundredet denne Post til en to Gange ugentlig, uden at man fra dansk Side gjorde Indsigelse herimod. Efter Krigstilstandens Ophør i 1719 forsøgte Sverige atter at sætte de to Poster i Gang, men denne Gang blev der gjort Indsigelse fra dansk Side. Ved Fredstraktaten fastsloges det, at Danmark havde Ret til at føre en ugentlig Post gennem de svenske Provinser til Norge, ligesom Sverige havde Ret til at føre en ugentlig Post gennem Danmark til Hamborg. Postsækkene skulde være forseglede og maatte ikke aabnes undervejs, ligesom Postillonerne ikke maatte gøre Brug af deres Horn. Da Sverige alligevel søgte at gennemføre de to Poster, opstod der nye Stridigheder, og bl. a. nægtedes det Færgfolkene at overføre de svenske Poster sammen med de danske. Danmark havde imidlertid ogsaa Brug for en to Gange ugentlig Forbindelse med Norge, men søgte at gennemføre den ene ad Søvejen, idet man hver Tirsdag afsendte en Post til Norge fra Fladstrand (Frederikshavn). Endelig i 1735 afsluttede de to Riger en Konvention, der maa betragtes som den første imellem dem afsluttede Postkonventioner, som tilsikrede hvert Land Ret til i femten Aar at gennemføre deres Poster over hinandens Territorium to Gange om Ugen. Fra Oktober 1735 etableredes der da en ugentlig Forbindelse mellem København og Kristiania. Det viste sig dog hurtigt, at Posten, der afgik hver Onsdag fra Endepunkterne, ikke kunde betale sig, og allerede ved Slutningen af Juni Aaret efter ophørte den. Traktaten fornyedes i 1749 ligeledes for 15 Aar, men fornyedes ikke i 1764. Alligevel vedblev Sverige at fremføre sine Poster to Gange ugentlig gennem Danmark, hvorfor Danmark naturligvis maatte have samme Ret for sine Poster gennem svensk Territorium, selv om det ikke gjorde Brug af denne Ret. Med Henviisning til Konventionerne af 1735 og 1751 siges det da ogsaa udtrykkelig i den i 1809 i Jønköping afsluttede Fredstraktat, at Postgangen skulde genoprettes, som den var før Fredsbruddet i 1807.

Den Post, der bestod mellem Danmark og Norge, var ridende, og der var jo Grænser for, hvor meget der kunde læsses paa en Hesteryg. Tungere Forsendelser maatte derfor besørges ad Søvejen. Naturligvis maatte det Tidspunkt da komme, da Spørgsmaalet om en agende Post mellem de to Lande opstod, men her opstod Vanskelighederne ved, at en saadan Post ikke var hjemlet i Overenskomsterne med Sverige. I September 1759 fik dog en vis Niels Warberg Tolder-tjenesten i Moss mod, at han, efter sit eget Tilbud og paa egen Bekostning, oprettede en

agende Post mellem de to Riger. Posten gik dog kun to Gange om Aaret, men efter Warbergs Død blev hans Efterfølger Postmester, og han udvidede 1764 Posten til fire Gange aarligt mod et Tilskud af 200 Rdl. aarlig. Endelig i 1770 fik Agent Hans Holck Bevilling paa at oprette en agende Post paa Ruten. Da Posten ikke var tilladt af Sverige, maatte den ikke faa Skin af at være autoriseret af Postvæsenet, den maatte ikke afgaa bestemte Dage og heller ikke hver Uge, kort sagt, det skulde gaa saa hemmeligt af som muligt. Alene dette var Grund nok til, at Posten ikke kunde betale sig. I 1771 oplystes det, at Holck og hans Medinteressenter paa de første seks Rejser havde lidt et Tab af 420 Rdl. Posten ophørte i Efteraaret 1771. 1. Januar 1772 oprettede Generalpostamtet for egen Regning en agende Post mellem København og Helsingør, efter Generalpostamtets Sigende for Norgesrejsendes Skyld. Heller ikke denne Post kunde betale sig, og den nedlagdes ved samme Aars Udgang.

I Begyndelsen af det 19. Aarhundrede var Postmængden mellem Norge og Danmark vokset saa betydeligt, at man ikke længere kunde nøjes med den bestaaende ene ugentlige Forbindelse med ridende Post, men maatte sørge for en hyppigere Forbindelse mellem de to Lande. En anden ugentlig ridende Post oprettedes derfor fra September 1808. De to Poster afgik nu fra København henholdsvis Tirsdag og Lørdag Aften og fra Kristiania henholdsvis Mandag og Torsdag Aften.

Da den i 1772 etablerede agende Post var ophørt s. A., og man ikke vilde oprette nogen ny agende Post, og da de ridende Poster ikke kunde medtage vægtigere Forsendelser, som f. Eks. Regeringens Regnskabssager og navnlig ikke Forsendelser af Sølv og Penge til og fra Kongsberg, antog man en bestemt Mand til mod en særlig Godtgørelse at befordre disse Sager. Efter hans Død 1786 oprettede Postvæsenet en agende Post, der gik fra København over Helsingør og Helsingborg gennem de svenske Provinser til Frederikshald og derfra videre over Frederiksstad, Moss, Kristiania og Bragenes til Kongsberg. Posten ledsagedes ganske vist af en Postfører, men var iøvrigt paa Grund af den manglende Tilladelse fra svensk Side ganske uofficiel. Som Følge heraf afgik den ikke paa bestemte Tider, men kun efter forudgaaende Bekendtgørelse med to eller tre Ugers Mellemrum, og den maatte ikke betegnes som Post, men benævnedes i Stedet „Den norske Presse“. Lige saa lidt som de forrige Forsøg betalte denne Post sig. I de første Aar gav den et aarligt Underskud paa et Par Tusinde Rdl., men dette Beløb nedbragtes senere til nogle faa Hundrede.

Allerede forinden Fredsbruddet med Sverige i 1808 herskede der paa det postale Omraade Krig mellem de to Lande. Sverige besværede sig over den ved Krigen med England forstyrrede Postgang over Belterne, og da Danmark vedblivende opretholdt det gamle Standpunkt, at den svenske Post ikke maatte overføres sammen med den danske, og da Beklagelserne ikke hjalp, erklærede den svenske Regering 21. December 1807, at den ophævede de bestaaende Aftaler saavel med Hensyn til den svenske Posts Gang gennem Danmark som den dansk-norske Posts Gang gennem Sverige. Hermed var Norgesruten afbrudt, og Posterne til og fra Norge søgtes da gennemført ad Søvejen over Fladstrand til Frederiksværn. Forbindelsen vanskeliggjordes imidlertid ved, at engelske Krydsere stadig laa paa Lur i Skagerrak og Kattegat for at opsnappe Posterne, og paa Grund heraf som ogsaa paa Grund af hyppige Forsinkelser i Ekspeditionen oprettedes et Kontor for de norske Poster i Thisted, hvor der ikke i Forvejen var noget Postkontor. Hvorsomhelst Postbaadene nu landede paa Vestkysten, havde Bønderne Pligt til at bringe Posten til Thisted og til paa Hjemrejsen at tage Post til Norge med til Fartøjet. Det blev bestemt, at Fartøjerne i Norge

DANMARKS POSTSTEMPLER

skulde søge ind til Christianssand (se i øvrigt under Frederikshavn og Thisted).

Den ovenfor omtalte „Norske Exprese“ blev indstillet allerede ved Englændernes Belejring af København, og dermed var al Besørgelse af Personer og Pakkepost ved Postvæsenets Hjælp sat ud af Kraft. Mod Betaling medførte Skipperne paa Postbaadene mellem Norge og Jylland saavel Passagerer som Gods, men først fra November 1807 tillodes dette officielt, idet der fastsattes Takster for saadanne Overførsler. Fra April 1809 oprettedes endelig en Pakkepost paa Ruten. Posten skulde medtage Pakker og Personer, og disse befordredes med den ordinære Pakkepost til Aarhus. Herfra maatte de, ligesom Afsenderne af Godset, selv sørge for Befordringen til det Sted paa Kysten, hvorfra Overførslen til Norge skulde finde Sted. 10. December 1809 sluttedes Freden i Jønkøping mellem Danmark og Sverige, og heri bestemtes det bl. a., at de før Fredsbruddet bestaaende Tilstande, d. v. s. to Gange ugentlig Brevpost mellem København og Kristiania, genoprettedes. Allerede fra Maj Maaned s. A. var der dog gennemført dansk-norske Kurerposter over svensk Territorium, og disse medførte, dog med visse Indskrænkninger og absolut uofficielt, private Breve.

Ved Fredsslutningen fastsattes forskellige Bestemmelser saavel for den dansk-norske Posts Transport gennem Sverige som for den svenske Posts Transport gennem Danmark. Saaledes skulde Postsækkene plomberes eller laases ved Grænserne, og Plomberne maatte ikke aftages, førend Posten gik ud af det Land, den transiterede. Ligeledes fastsattes Betalingen for Transiteringen.

6. Januar 1810 begyndte den dansk-norske Post atter at rejse gennem Sverige, idet Danmark foreløbig dog kun gennemførte Post en Gang om Ugen.

1 1811 genoprettedes en Person- og Pakkepost mellem Danmark og Norge. Posten skulde afgaa hver 14. Dag, og den medtog Godsforsendelser, Personer og Penge, men der fastsattes bestemte Grænser for Postens Størrelse. Den maatte saaledes ikke kræve mere end 12 a 16 Heste til Fremførelsen, og Rejsens Varighed frem og tilbage fastsattes til 21 Dage, hvoraf dog de tre var Rastdage i Kristiania, saaledes at der for den enkelte Rejse brugtes 9 Dage. Til Trods for, at Danmark ikke havde nogen Hjemmel i Aftalerne for denne Post, stillede Sverige sig ret liberalt overfor den, rimeligvis fordi Danmark ikke vægrede sig ved at befordre svenske rejsende og svensk Gods, og Sverige forlangte egentlig kun, at Posten alene maatte medtage danske og norske rejsende, og at der ikke maatte gennemføres Krigsmateriel. Paa Grund af Overtrædelser af disse Paabud stoppedes nogle Poster, men de frigaves snart efter. I Juni 1813 standsede Postgangen mellem Danmark og Norge atter paa Grund af Krigstilstand, selv om Krigen ikke erklæredes førend 3. September, og Posterne maatte atter gaa over Fladstrand og Frederiksværn.

Ved Fredsslutningen i 1814 og Afstaaelsen af Norge bortfaldt enhver for dansk eller norsk Regning tidligere holdt Postforbindelse over svensk Territorium. 12. April 1814 nedlagdes det norske Postkontor i København, og Breve til Norge ekspederedes derefter af Københavns helsingørske Postkontor. 16. April 1814 afsluttedes en Konvention mellem Danmark og Sverige-Norge.

HELSINGØRRUTEN

Udover Helsingør rejste, som anført under Norgesruten, Budene til Halland og fra 1653 tillige Budene til Christianopol, men disse har næppe medført Post til og fra Helsingør. Først ved

Postordningen 1694 bestemtes det, at Breve til og fra Sverige skulde beforders med det mellem København og Helsingør en Gang daglig gaaende Bud, men det er sandsynligt, at denne Ordning allerede er blevet gennemført efter Afstaaelsen af de skaanske Provinser 1660. Derimod var det forbudt at sende Post til Sverige med de norske Poster.

I November 1709 oprettedes en midlertidig Personpost mellem København og Helsingør, og det paalagdes Postvæsenet at have opstaldet 8 Rideheste i København, 8 i Helsingør og 8 i Rungsted. Hestene skulde kunne lejes af rejsende og desuden benyttes til almindelig Postbefordring. Der blev fastsat nøjere Bestemmelser for denne i dansk Posthistorie enestaaende Postindretning. Befordringstiden fastsattes til 3 á 3½ Time, og Hestene kostede i Leje 2 Rdl. Desuden skulde den Postillon, der altid skulde medfølge, have en Mark i Drikkepenge. Hele denne Indretning bortfaldt efter Nederlaget ved Helsingborg i December 1710, og da Postvæsenet 1711 overtoges af Staten, udførtes Forbindelsen ved gaaende Bud en Gang daglig i hver Retning.

IAarene 1726 og 27 var der etableret en agende Post mellem København og Helsingør, men Udførelsen var saa slet og uregelmæssig, og Klagerne saa mange, at Forbindelsen ophørte i Oktober 1727. Ruten fristede i Aarenes Løb mange, men alle Ansøgninger om Privilegium paa Oprettelse af kørende Poster blev afslaaet, og da der endelig fra Nytaar 1772 etableredes en agende Post paa Ruten, skete det for Postvæsenets Regning. Posten, der fremførtes med seks Heste og kunde medtage ti Passagerer, gik fra København Mandag, Onsdag og Fredag Kl. 8 og returnerede fra Helsingør paa samme Klokkeslet paa Ugens øvrige Hverdage. Posten passerede over Lyngby, Hørsholm og Nivaa og medtog, foruden Gods og Passagerer, ogsaa Brevpost til og fra disse Steder. Til de øvrige Steder paa Ruten befordredes Brevposten med de ridende Poster. Heller ikke denne agende Post betalte sig og nedlagdes med Udgangen af Aaret 1772, samme Aar den var oprettet. Da Postvæsenet faa Aar senere overtog de andre Steder i Riget oprettede agende Poster, oprettedes fra 1. Juli 1777 en agende Post mellem København og Helsingør over Lyngby og Hørsholm. Posten, der afgik hver Morgen i begge Retninger, medtog ogsaa Brevposten, hvorfor de gaaende Poster, der hidtil havde besørgt denne, blev afskaffet. Dette bevirkede, at Beboerne langs Ruten oprettede en privat Brevpost, der fik Tilladelse til at bære Postuniform. Fra 1806 udførte den agende Post sin Tur to Gange daglig undtagen i Tiden November-Februar, da den kun kørte een Gang. Det var ikke nogen hurtig Befordring, idet den brugte ikke mindre end syv Timer til Turen, og yderligere benyttedes aabne Vogne til Fremførslen indtil 1831. For at faa Brevposten fremført saa betids, at den kunde faa Tilslutning til Dampskibene mellem København og Kiel samt Lübeck, etableredes fra 1831 en daglig Brevpost, der afgik Kl. 10 Aften saavel fra Helsingør som fra København, og i 1836, da Dampskibsfarten mellem Kalundborg og Aarhus oprettedes, etableredes yderligere en Ekstrapost, der afgik fra Helsingør Tirsdag og Lørdag Kl. 1 Em.

Ved Oprettelsen af den daglige Brevpostforbindelse 1831 indskrænkedes Pakkeposten til at gaa hveranden Hverdag, men i 1838 forandredes Posten til en forenet Person- og Pakkepost, der fremførtes med Diligence en Gang daglig i hver Retning. Atter i 1842 fandt der en Forandring Sted, idet der nu etableredes en to Gange daglig Brev-, Pakke- og Personpost. I denne Form bestod Ruten lige til 9. Juni 1863, da Jernbanestrækningen København-Hillerød-Helsingør toges i Brug. 2. August 1897 fik Helsingør og København en anden Jernbaneforbindelse, idet Kystbanen aabnedes.

DANMARKS POSTSTEMPLER

DEN NORDVESTSJÆLLANDSKE RUTE

København-Kalundborg

Saa oc it Fodbud fra Kiøbenhaffn, gemmel Roeskild, Holbeck til Kalingsborg, forordnedes det den 24. December 1624. Allerede ved Postvæsenets Overtagelse af Klingenberg 1653 søndredes denne Rute, der saa mange Aar senere skulde blive en vigtig Forbindelse mellem Sjælland og Jylland. Medens Roskilde naturligvis beholdt sin Forbindelse ved Hamborgerruten, og Kalundborg blev sat i Postforbindelse med Slagelse ved en agende Post, saa nævnes Holbæk slet ikke i Forordningen af 30. November 1653, ej heller i den i Almanakken for 1656 optagne Posttavle. Først ved Forordningen af 1694 oprettedes en Bipost mellem Roskilde og Holbæk, men en Forbindelse mellem denne By og Kalundborg skulde først blive genoprettet i 1750, da der ved privat Initiativ etableredes en agende Post fra København hveranden Onsdag Aften over Roskilde og Holbæk til Kalundborg. Posten overførtes Fredag Morgen til Aarhus og fortsatte herfra over Randers, Viborg og Hobro til Aalborg. Da Posten ikke kunde betale sig, ophørte den med Udgangen af Aaret 1757.

Først fra 1. Maj 1809 oprettedes en Hovedpost fra Roskilde over Holbæk til Kalundborg. Om Etableringen af denne Hovedpost har staaet i Forbindelse med, at Færgefarten mellem Kalundborg og Aarhus Aaret før var blevet frigivet, er ikke sikkert, men i høj Grad sandsynligt. Efter at Færgefarten i 1815 var bleven genoptaget af Lauget, kom Kalundborg-Aarhus Ruten atter i Opsving, men ødelagdes atter, da Dampskibsfarten kom i Gang, og forskellige Forsøg paa at opretholde Færgefarten forblev frugtesløse.

Fra Juni til Oktober 1833 udførte Dampskibet „Dania“ forsøgsvis en ugentlig Tur mellem Kalundborg og Aarhus, og efter de herved indvundne Erfaringer opsagde Postvæsenet Færgeinteressentskabets Privilegium til Ophør fra 1. Maj 1836, hvorpaa Privilegiet overdroges til „Dania“s Reder, Grosserer Sass, der fra nævnte Dato paatog sig Rutens Udførelse. Fra 1. April til 31. Oktober udførtes to ugentlige Ture, i den øvrige Del af Aaret een ugentlig Tur; dog laa Farten helt stille i en af Vintermaanederne, naar Dampskibet var til Eftersyn.

Dampskibsfartens Oprettelse skyldtes det naturlige Ønske at skabe en hurtigere og mere bekvem Forbindelse mellem København og Nordjylland, og naturligvis maatte derfor Posten mellem København og Kalundborg besørges bedre og hurtigere end hidtil. Der oprettedes derfor samtidig med Dampskibsfartens Etablering en forenet Brev- og Personpost med lukkede Vogne mellem København og Kalundborg, ligesom der i den Tid, da Dampskibet sejlede to Gange om Ugen, oprettedes en to Gange ugentlig Pakkepost. Desuden blev det, hvilket ellers var forbudt, tilladt de private Dagvogne paa Ruten mellem København og Kalundborg, men ikke omvendt, at gaa paa samme Dage som Pakkeposten. I Dampskibssæsonen afgik der Dagvogne fra Aalborg til Aarhus hver Søndag og Onsdag, og de medtog Brevpost til Videreforsendelse med Dampskibet. Denne ret vidtgaående Imødekommenhed overfor Dagvognene skyldtes naturligvis Ønsket om at tilføre Dampskibsruuten en saa stor Trafik, at dens Eksistens kunde opretholdes. Konkurrencen kom da ogsaa fra en anden Side.

I 1842 etableredes fra privat Side Dampskibsfart mellem København og Aarhus, og denne konkurrerende Forbindelse blev ødelæggende for Ruten Kalundborg-Aarhus, der gik meget stærkt tilbage. Trods ret store Tilskud fra Postvæsenets Side vilde Rederen ikke i Længden opretholde Ruten. Da han ved Udgangen af Aaret 1847 endelig sagde Stop, maatte Postvæsenet, der af

trafikale Grunde maatte ønske Ruten opretholdt, selv overtage denne.

Den tidligere oprettede to Gange ugentlige Forbindelse mellem Slagelse og Kalundborg udvidedes ved Korsorbanens Aabning 1856 til daglig, og samtidig etableredes en tre Gange ugentlig Forbindelse, Brev- og Pakkepost med lukket Vogn, mellem Kalundborg og Holbæk over Svinninge. Denne sidstnævnte Forbindelse udvidedes fra 1. Juli 1871 til seks Gange ugentlig og fra 1. Juni Aaret efter til daglig. Foruden denne Forbindelse med Kalundborg havde Holbæk to Gange daglig Forbindelse ved lukket Vogn med Roskilde.

Endelig 30. December 1874 aabnedes Banestrækningen Roskilde-Kalundborg, men dette indvirkede ikke foreløbig paa Postbesørgelsen, idet de forenede Brev-, Pakke- og Personposter vedblev at køre, indtil en regelmæssig og mere fuldstændig Drift kom i Stand. Som Følge heraf blev der ikke i Togene etableret Bureauer, men der medsendtes dog Brevpost i gennemgaaende Pose. Først fra 1. Maj 1875 indførtes Bureauer i Togene, og fra samme Dato bortfaldt de kørende Poster paa Strækningen.

Dampskibsfarten mellem Kalundborg og Aarhus overtoges senere af Det forenede Dampskibsselskab indtil 1914, da Statsbanerne overtog Ruten.

DEN ØSTJYDSKE HOVEDRUTE

Haderslev-Kolding-Aalborg

Ved Forordningen af 24. December 1624 blev Kolding gjort til Centrum for de jyske Ruter, idet det bestemtes, at Hamborgerbudene skulde rejse over Middelfart, Kolding og Itzehoe. I Kolding skulde de aflevere de Breve, der kom til Jylland andre Steder fra, og modtage Breve fra Steder i Jylland udenfor deres Rute til København, Hamborg eller andre Steder paa deres Rute. Fra Kolding skulde der dernæst udgaa to Fodbude over Nørre Snede og Viborg til Aalborg, to Fodbude over Vejle, Horsens, Skanderborg og Aarhus til Randers og endelig et Fodbud til Ribe. Kolding mistede dog allerede ved Klingenberg's Overtagelse af Postvæsenet 1653 sin Betydning som Udgangspunkt for de jyske Poster, idet Hamborgerpostens Løb forlagdes fra Middelfart-Snoghøj til Assens-Aarøsund, og først senere skulde Kolding generhverve noget af sin tabte Betydning som postalt Centrum.

Klingenberg gjorde straks Posterne nord- og vestpaa agende. Viborg indlemmedes i den østjyske Hovedrute, idet Forbindelsen over Nørre Snede inddroges. Fra Haderslev gik Posten hver Tirsdag Morgen Kl. 5 og ankom til Aalborg om Fredagen. Den returnerede den følgende Søndag og skulde være i Haderslev om Torsdagen. Om Fredagen passerede Hamborgerposten Haderslev paa Vej til København. Ved Postordningen 1694 afløstes den een Gang ugentlig agende Post af en to Gange ugentlig ridende.

Efter Overtagelsen 1711 indførtes en betydelig Forbedring af Ruten, idet Viborg ved en særskilt ridende Post sattes i Forbindelse med Randers. Herved sparedes Budene paa den østjyske Rute for at tage Omvejen Randers-Viborg-Aalborg, men kunde rejse direkte mellem Randers og Aalborg. Befordringstiden, der hidtil havde taget to á tre Dage, blev dels herved og dels ved bestemte Paalæg om Opholdstider o. a. m. nedsat til 26 Timer. Denne hurtigere Fremførelse kostede imidlertid Postkassen mere end det dobbelte af det hidtil anvendte Beløb, og efterhaanden forøgedes Befordrings-tiden atter, saa at Ruten i Slutningen af det 18. Aarhundrede tog sine 40 Timer.

Samtidig med Statens Overtagelse i 1711 oprettedes ved Siden af de ridende Poster agende Poster, der fulgte samme Rute som de ridende, men medens disse kun medførte Breve og

DANMARKS POSTSTEMPLER

Smaapakker, befordrede Ageposterne Personer og Gods samt Breve, der hørte til de befordrede Pakker. Indtægterne ved Befordringen tilfaldt ikke Postvæsenet, men de Kontrahenter, der udførte Ruten.

1723 udbød Generalpostamtet en agende Post i Licitation. Posten skulde en Gang om Ugen gaa mellem Haderslev og Aalborg, undervejs passerende Kolding, Fredericia, Vejle, Horsens, Skanderborg, Aarhus, Randers, Viborg og Hobro. Posten begyndte at køre i Eftersommeren 1724, men betalte Sig saare slet. Allerede i Februar 1725 fik Kontrahenten Tilladelse til kun at udføre Turen hveranden Uge, og i Slutningen af Aaret ophævedes Forbindelsen helt.

En næsten ligesaa krank Skæbne fik en i 1750 ved privat Initiativ oprettet agende Post over Kalundborg til Aarhus og videre over Randers, Viborg og Hobro til Aalborg. Da Ruten maatte opgives i 1757, sloges Posten sammen med de hamburgske agende Poster og fulgtes med disse til Haderslev, hvorfra den fulgte den østjydske agende Posts Rute til Aalborg. Som allerede ovenfor omtalt havde den i 1711 indførte Forbedring i Hastigheden ikke holdt sig, men var i Slutningen af Aarhundredet forøget fra ca. 26 Timer til ca. 40. Heri skete dog nogen Bedring, idet Befordringstiden 1796 fastsattes til 36 Timer i Sommertiden og til 41 Timer i Vintertiden.

To Aar senere fik Købstæderne fra Vejle og nordpaa i Sommer-halvaaret en bedre Forbindelse, idet der oprettedes en Brevpost fra København hver Lørdag Aften over Middelfart og Snoghøj til Vejle, hvor Posten fik Tilslutning til Hamborgerruten nordpaa.

1794 genvandt Kolding noget af sin gamle Betydning, idet Ruten for de agende Poster atter lagdes over Middelfart og Snoghøj. Omlægningen skyldtes væsentligst de i Isvintre vanskeligere Overfartsforhold paa Assens-Aarøsund. Aaret efter kom den agende Post til at gaa hver Uge i Stedet for hver fjortende Dag.

En tredie ugentlig Brevpostbefordring mellem østkystens Købstæder etableredes først 1. Maj 1836. Paa det Tidspunkt var der oprettet Dampskibsforbindelse mellem København og Aarhus, og Afgangstiderne for Posten saavel fra Haderslev som fra Aalborg blev lagt saaledes, at Posterne fik Forbindelse med Dampskibet.

Nøjagtigt tre Aar efter denne tredie Posts Oprettelse etableredes en fjerde ugentlig Brevpost paa Ruten. Posterne naaede i Haderslev Tilslutning til Posterne til og fra København og Hamborg. Undtagne fra denne Regel var dog de Poster, der afgik fra København Tirsdag og Lørdag, idet disse fra Odense førtes over Middelfart og i Vejle naaede Tilslutning til Hamborgposterne nordpaa.

Fra Foraaret 1840 fremførtes den ene af de tre Poster over Haderslev sammen med en Personpost, og da der samtidig ved privat Initiativ oprettedes en Diligence forbindelse fra Odense over Middelfart, Snoghøj og Fredericia til Vejle, hvor der opnaaedes Forbindelse med den nyoprettede Personpost, opnaaede rejsende østfra til Landsdelene Nord for Vejle en ret betydelig Forkortelse i Rejsetiden mod tidligere, da de maatte tage Vejen over Assens og Aarøsund.

I 1843 udvidedes Pakkeposten mellem København og Kolding og derfra videre nordpaa til to Gange ugentlig Løb.

Som Følge af de Forbedringer, der i Midten af 1840'erne fandt Sted paa Hamborgerruten, navnlig ved Oprettelsen af en femte ugentlig Brevpost, der ogsaa medtog Brevpost til østjylland, oprettedes en særlig Post fra Haderslev til Kolding, hvor den indlemmedes i Pakkeposten nordpaa Fredag Aften.

Ved Begyndelsen af Aaret 1848 bestod der følgende Poster

paa den østjydske Hovedrute : to Gange ugentlig Brevpost, to Gange ugentlig Brev- og Personpost samt to Gange ugentlig Pakkepost mellem Haderslev og Kolding og mellem Kolding og Aalborg.

Treaarskrigen slog forelobig Bom for yderligere Udvidelse af Postgangen, men fra 1. Maj 1852 gennemførtes daglig Brev- og Personpost paa hele Ruten.

En Følge af Aabningen af Jernbanestrækningen Roskilde-København var, at der etableredes daglig Postdampskibsart mellem Korsør og Aarhus, og i Tilslutning hertil oprettedes en daglig Brev- og Personpost mellem Aarhus og Aalborg passerende Randers og Hobro. Hamborgerposten fra disse Byer befordredes sydpaa til Aarhus sammen med Posten til København, der altsaa gik fra i Aarhus for at videresendes med Dampskibet til Korsør, medens Hamborgerposten ordinært gik videre til Haderslev med de alt bestaaende Poster, men kunde dog ogsaa sendes over Korsør, hvor Tilslutning til Kielerbaadene naaedes. Da de nævnte Poster kun var Brev- og Personposter og altsaa ikke medførte Pakkepost, fremførtes paa Ruten to ugentlige Pakkeposter. Disse Poster bortfaldt med Udgangen af Marts Maaned 1860, og fra 1. April fremførtes nu forenede Brev-, Pakke- og Personposter.

3. September 1862 aabnedes den første Jernbanestrækning i Jylland, Aarhus-Randers, for Driften, men til Postbesørgelse benyttedes den ikke før 1. Oktober Aaret efter, da den næste Jernbanestrækning, Langaa Viborg, aabnedes. Da Banen toges i Anvendelse af Postvæsenet, huggedes den gamle Postlinie over, idet Posterne nu besørgedes med Heste og Vogne mellem Haderslev og Aarhus, pr. Jernbane mellem Aarhus og Randers og atter med Heste og Vogne mellem Randers og Aalborg. Ganske kort Tid efter udbrød Oprøret i Hertugdømmerne, og Aaret efter var Haderslev under Fremmedherredømmet, hvorfra Byen først i vor Tid vendte tilbage. Kolding blev atter Centret for de jydske Poster, men dette varede ikke længe, idet det fremvoksende Jernbanenet i Løbet af kort Tid detroniserede de gamle Landeveje som Postvæsenets vigtigste Kommunikations-linier. Allerede 1. November 1866 aabnedes Banestrækningen Fredericia-Vamdrup, og fra 4. Oktober 1868 var der med Banen mellem Fredericia og Aarhus skabt Jernbane-forbindelse fra den nye Grænse til Randers. Endelig 19. September 1869 kom Strækningen Randers-Aalborg til, og hermed var de kørende Poster paa den østjydske Hovedlandevej syd for Aalborg ophørt at eksistere.

DEN VESTJYDSKE HOVEDRUTE

Haderslev-Kolding-Skive.

I Henhold til Forordningen af 1624 skulde Forbindelsen mellem Kolding og Ribe udføres af et gaaende Bud. Nogen Forbindelse fra Ribe og nordpaa omtales ikke, og det er først i Tidens Løb, at den vestjyske Rute fra sin ringe Begyndelse med et enkelt Bud mellem Kolding og den gamle Stiftsby vokser frem. Den i Forhold til det øvrige Land sparsomt befolkede Vestkyst med de sagtens endnu daarligere Veje end Østkystens bød ikke Postvæsenet de samme Vilkaar for en god Postforbindelse, og medens Udviklingen af Postnettet i de øvrige Landsdele i alt væsentligt præges af en jævn, omend langsom Udvikling, saa synes denne i Vestkystegnene, ligesom i det fjerneste Nordjylland, at bevæge sig mere i Spring, og hel Klarhed over Udviklingen er det paa enkelte Punkter vanskeligt at tilvejebringe. Ved Omlægningen af Hamborgerpostens Løb fra Snoghøj og Kolding til Assens-Aarøsund-Haderslev 1653 kom Posterne til Vestjylland til at udgaa fra Haderslev. I Stedet for det gaaende Bud mellem Kolding og Ribe oprettedes en agende Post een Gang om Ugen

DANMARKS POSTSTEMPLER

mellem Haderslev og Ringkøbing over Ribe og Varde. Posten fra Haderslev afgik, ligesom Posten til Aalborg, Tirsdag Morgen Kl. 5 og returnerede fra Ringkøbing Fredag, saa at den var i Haderslev om Søndagen, naar Hamburgerposten ankom paa Vej til København. Ved Postordningen af 1694 forandredes den agende ugentlige Post til en to Gange om Ugen ridende. Mærkeligt nok synes Varde, som Posten hidtil havde passeret, nu at være gledet ud af Ruten, idet der oprettedes en Bipost mellem Ribe og Varde. Dette er saa meget mere uforståeligt, som Varde Postmester stadig var fastlønnet og aflagde Regnskab for Oppebørslerne, noget der ikke ellers fandt Sted paa Bipostruterne.

I 1723 udbød Generalpostamtet en agende Post mellem Haderslev og Ringkøbing i Licitation. Denne Post begyndte at køre i Eftersommeren Aaret efter, men betalte sig saa daarligt, at den ophævedes i Slutningen af Aaret 1725.

Foruden de to Gange ugentlig ridende Poster mellem Haderslev og Ringkøbing og Biposten mellem Ribe og Varde, der fra 1732 fremførtes een Gang om Ugen, opretholdtes desuden en Bipost fra Varde over Ringkøbing til Lemvig. Denne Bipost havde tidligere ogsaa passeret Holstebro, men da denne By 1732 fik Forbindelse med Viborg, gled Holstebro ud af Ruten. Det var Postmesteren i Ribe, der havde disse Biposter i Entreprise.

Efter det mislykkede Forsøg i 1724-25 paa at oprette en agende Post, altsaa en Pakkepostforbindelse, paa den vestjydske Rute, maatte denne vente i omtrent hundrede Aar paa en saadan Forbindelse. Forst saa sent som i 1820 etableredes en Pakkepost een Gang om Maaneden mellem Ribe og Ringkøbing over Varde, og Oprettelsen skyldtes alene Hensynet til Amtstuen i Ringkøbing. Som det fremgaar af det følgende, etableredes indenfor den næste Snes Aar enkelte Udvidelser i Postgangen, men hverken Tidspunktet for Udvidelserne eller disses nøjagtige Udstrækning er altid at fastsætte. I 1843 etableredes en ugentlig Brev- og Personpost paa Ruten Haderslev-Ribe-Varde-Tarm-Ringkøbing-Skærumbro-Holstebro og Skive, saaledes at der nu gik Brevpost een Gang om Ugen, en forenet Brev- og Pakkepost to Gange om Ugen og endelig den sidstnævnte Brev- og Personpost een Gang om Ugen. Personposten videreførtes fra Skive til Thisted over Nykøbing, men Posten returnerede ikke. Brev- og Personposten ophævedes allerede to Aar senere, da

Frekvensen af rejsende var for ringe, og Posten fremførtes derefter kun som Brevpost fra Ribe.

Fra 1. Februar 1858 førtes Posterne ikke mere over Skærumbro, hvorfor Posten til Lemvig blev afgivet i Vejstrup.

Endelig i Juli 1858 etableredes en ny, tredie, Brev- og Personpost paa Ruten. Fra 1. Juli 1860 fremførtes Posterne med lukkede Vogne og fra 1. Juni 1863 daglig mellem Haderslev og Skive som forenede Brev-, Pakke og Personposter. Ikke længe efter kom Krigen og dermed Tabet af Hertugdømmerne, og Kolding blev atter Udgangspunktet for den vestjydske Rute. 3. Oktober 1874 aabnedes den sydjydske Jernbane mellem Lunderskov og Varde, og de kørende Poster bortfaldt. Ribe fik nu sin Post over Bramminge. Men allerede før dette Tidspunkt var man begyndt at tage Jernbane i Brug paa de nordlige Strækninger af den vestjydske Rute. De enkelte Anlæg aabnedes for Driften i følgende Orden: 17. Oktober 1864 Viborg-Skive, 17. November 1865 Skern-Struer, 3. November 1866 Struer-Holstebro, 31. Marts 1875 Holstebro-Ringkøbing og endelig 8. August samme Aar Ringkøbing-Varde. Med Aabningen af den sidste Strækning var Kæden sluttet. Som en Ring, langs den gamle Grænse, op langs Østkysten, fra Øst til Vest og ned langs Vestkysten, laa det jydske Jernbanelegeme, forenende Øst og Vest, Nord og Syd, Legemet, hvorfra der i de kommende Aar yderligere skulde udbygges Forbindelser. Men fra det Øjeblik, da Posterne ad Jernvejene førtes ad nye Veje, der dog laa ret nær op ad de gamle Trafiklinier, de kørende Posters, havde disse afsluttet deres Opgave og overladt denne til andre og mere moderne Trafikmidler.

Postforholdet til Udlandet.

Af Kontorchef i Generaldirektoratet E. V. HOLMBLAD

I Forordningen af 24. December 1624, ved hvilken det danske Postvæsen blev grundlagt, var der fastsat Takster for indenrigske Breve og givet Bestemmelser om Oprettelse af Postruter mellem en Række Byer i Riget, men om Postforholdet til Udlandet bestemtes kun, at Breve, der skulde ud over Hamburg, skulde være forudbetalt til denne By.

Hamburg havde allerede i lange Tider været et vigtigt Udvekslings-sted for Post mellem Nordtyskland og Mellem- og Sydeuropa. I sidstnævnte Lande var der fra Midten af det 16. Aarhundrede indrettet en efter Datidens Forhold sikker, regelmæssig og hurtig Postbesørgelse mellem de vigtigste Byer: Prag, Wien, Rom, Madrid, Paris, Brussel og Antwerpen, og med dette Postvæsen, hvis Ledelse og Drift for en stor Del var i Hænderne paa Fyrsterne af Thurn og Taxis, stod som nævnt Hamburg i Forbindelse.

Naar der ses hen til det livlige Samkvem, der fra gammel Tid havde bestaaet mellem Danmark og Hamburg, er det rimeligt at mene, at der allerede længe havde været Adgang til i alt Fald lejlighedsvis at faa Breve til og fra Udlandet besørgt over Hamburg, og man kan i det mindste sikkert gaa ud fra, at saadant har kunnet finde Sted fra 1602, da den hamburgske Handelsstand indrettede en Budgang mellem Staden og flere Byer i Danmark, deriblandt København.

I Hamburg havde det thurn- og taxiske Postvæsen siden 1615 haft sit eget Postkontor, og senere blev der oprettet et brandenburgsk, et mecklenburgsk og et svensk. Ogsaa Danmark fik omsider et Postkontor der; det blev oprettet i 1649 og bestod lige til 1868, og gennem det gik det allermeste af Danmarks Post med det sydlige Udland.

De første Takstbestemmelser for Breve fra Danmark til Udlandet blev givet ved Postforordningen af 25. December 1694. Portoene kunde i Reglen kun erlægges for en Del af Befordringsvejen, men skulde ogsaa erlægges for denne. Der er angivet Takster til flere Lande i Europa; Taksten for Breve til England og Frankrig var 24 Skilling pr. Lod og gjaldt til Amsterdam; Adressaten maatte saa betale for Resten af Vejen. I en Takst af 1732 fastsættes Takster for Breve til de fleste større Byer i Europa, og Taksten af 1767 har Takster til over 3000 europæiske Byer. I denne Takst gives for Breve til andre Verdensdele den Bestemmelse, at et saadant Brev skal adresseres til "en bekendt Ven enten i Venedig eller Marseille, hvis Brevet er til Asien, eller i Amsterdam eller London, hvis Brevet skal til Afrika eller Amerika". Efter denne Regel blev ogsaa Breve til de danske Kolonier i disse Verdensdele behandlet, indtil det i 1781 blev fastsat, at hvert Skib, der udklareredes fra København til disse Kolonier i Amerika, skulde medtage Brevposten fragtfrit; for Breve, der sendtes med saadanne Skibe, blev Taksten 16 Skilling; i 1803 blev den samme Ordning og Takst gældende for Breve til de danske Kolonier i Ostindien.

Iøvrigt forblev Takstforhold m. v. i det store og hele uforandret indtil 1814.

I Norge blev Postvæsenet oprettet 1647, og der er formentlig indrettet Postudveksling med dette Land samtidig. I 1650 udstedtes den første Forordning om Postvæsenet mellem Danmark og Norge; der oprettedes en ugentlig ridende Post mellem København og Kristiania, og Taksten for et Brev mellem disse Byer sattes til 10 Skilling.

Da det danske Postvæsen blev oprettet, hørte Skaane, Halland og Bleking m. v. under den danske Krone, og der blev fastsat

Takster til forskellige Byer i disse Landsdele. I Sverige blev Postvæsenet oprettet 1636, og da der samtidig blev indrettet en Postrute mellem Stockholm og Markaryd ved den daværende dansk-svenske Grænse, maa det antages, at der fra denne Tid er blevet udvekslet Post i sidstnævnte By. Efter Freden i København 1660, ved hvilken de førnævnte Landsdele blev afstaaet til Sverige, foregik Postudvekslingen i Helsingør, i hvilken By Sverige havde en Postkommissær; denne Ordning vedblev lige til 1814.

I dette Aar bortfaldt de Aftaler, der bestod mellem Danmark og Sverige med Hensyn til de to Landes Ret til at lade deres Post befordre over hinandens Omraader. Meget kan tyde paa, at Sverige allerede før Aar 1600 havde haft Ret til at lade sin Post til og fra Hamburg befordre over Danmark; officielt blev den bekræftet ved Fredstraktaten i Brømsebro 1645 og gjaldt baade Regeringspost og privat Post. Retten bekræftes i de mellem Danmark og Sverige senere afsluttede Fredstraktater, sidste Gang i Traktaten i Jønkøping 1809. Danmark har haft samme Ret for Posten til Norge; dette findes udtalt i Fredstraktaten af 1720 og følgende Traktater. Landene maatte selv sørge for Befordringen af Posten og afholde de dermed forbundne Udgifter, men svarede paa den anden Side ikke nogen Afgift til Transitlandet.

Efter Napoleonskrigene begynder Postudvekslingen med Udlandet at antage Former, der mere ligner Nutidens Postvæsen. Ny Principper kom frem med Hensyn til Takstberegning og Ekspeditionsform, og Postvæsenet udvidede sin Virksomhed til at omfatte Besørgelse af Pakker, Postanvisninger, Aviser m. m. Fremkomsten af Dampskibe og Jernbaner muliggjorde større Hurtighed, Regelmæssighed og Nøjagtighed i Postbefordringen og derigennem større Krav til mindre komplicerede Takster o. l.

Taksterne var hidtil blevet beregnet saaledes, at de enkelte Landes Takster var blevet sammenlagt til een Takst, og da hvert Land i Reglen anvendte baade Vægt- og Afstandsberegning saavel for de til Landet bestemte Breve som for transiterende Breve, blev den endelige Takst ofte meget høj og vanskelig at operere med; tillige var der ordinært foreskrevet Frankotvang, i alt Fald for en Del af Befordringsvejen.

Det var et almindeligt Ønske at faa Frankotvang afskaffet, og ved en med det thurn- og taxiske Postvæsen i 1819 afsluttet Konvention gennemførtes dette. Da det thurn- og taxiske Postvæsen omfattede en stor Del tyske Smaa-stater, Hansestæderne samt Fristaden Frankfurt a. M., var det overfor et ikke ringe Omraade, den ny Bestemmelse kom til Anvendelse.

Langt mere betydningsfuld var dog Overgangen til Taksering alene efter Brevenes Vægt uden Hensyn til Befordringsvejens Længde. Dette Takstprincip var efter Forslag af Rowland Hill indført i England i 1840 og blev gennemført i Danmarks indenrigske Tjeneste ved Postloven af 11. Marts 1851. Det blev dog allerede forinden bragt til Anvendelse i Danmarks Udveksling med Udlandet, idet det ved en med England i 1846 afsluttet Konvention blev fastsat, at Taksten for et Brev paa 1 Lod mellem alle Steder i Danmark og England blev 45 Skilling; man gik ved denne Ordning ogsaa bort fra den tidligere anvendte Sammenlægning af de korresponderende Landes indenrigske Takster; Portoene skulde nu deles lige mellem Landene. I de i denne Periode med Preussen og det thurn- og taxiske Postvæsen afsluttede Konvention blev der forholdt paa samme Maade.

Besørgelse af Postanvisninger og Postforsbud, hvilke sidste

DANMARKS POSTSTEMPLER

svarede til de nuværende Postopkrævninger, indførtes i Forbindelse med det thurn- og taxiske Postvæsen ved en Konvention af 1847, ved hvilken den hidtidige stykkevis Anførsel af almindelige Breve i Følgepapirerne (Kartene) aføstes af Angivelse alene af Antallet.

I Oktober Maaned s. A. deltog den danske Poststyrelse paa Holstens og Lauenborgs Vegne i en Postkongres, som Preussen havde sammenkaldt de tyske Forbundsstater til. Formaalet var at søge dannet en tysk Postforening med ensartede Regler for Taksering og Ekspedition af Breve og Pakker. Endvidere skulde der ikke opkræves Transitporto indenfor Foreningens Omraade, men de Stater, som havde haft Indtægt af denne Porto, skulde have Erstatning. Kongressen, der fandt Sted i Dresden, maatte paa Grund af de politiske Forhold opløses den 3. Februar 1848 uden at noget posi-tivt Resultat var naaet.

I 1850 blev den tysk-østerrigske Postforening dannet; der indførtes Transitfrihed for de forenede Lande og Ensartethed med Hensyn til Afstandsberægning, Vægt og Møntfod. Oprørsregeringen for Holsten og Lauenborg tiltraadte den 1. Juli s. A. Foreningen, men efter den slesvigske Krigs Afslutning maatte Holsten efter Aftale mellem Danmark og Preussen udtræde nogle Aar efter.

Ved de i de senere Aar afsluttede Konventioner var der sket adskillige Takstnedsættelser, og Takstberægningen og Ekspeditionsmaaden for Posterne var paa flere Maader blevet lettere. Brevtaksterne var dog gennemgaaende høje, navnlig naar der var Tale om Breve, som skulde transitere et eller flere Lande, idet Transittaksterne ofte var højere end vedkommende Landes egne Takster. Det er derfor let at forstaa, at Anvendelsen af Taksterne og Opstillingen af Transitafregningerne maatte forvolde meget Arbejde og Besvær overalt, og det var naturligt, at man mange Steder overvejede, hvorledes disse Ulemper kunde afhjælpes.

Det første Skridt i denne Retning gjordes, da den franske Poststyrelse efter Opfordring fra Nord-Amerikas Poststyrelse indbød de forskellige Stater til en Postkonference. Denne blev afholdt i Paris 1863 og 14 Lande, deriblandt Danmark, deltog.

Konferencens Opgave var ikke at træffe bindende Overenskomster, men at drøfte et af den nordamerikanske Poststyrelse fremsat Memorandum om, efter hvilke Principper Postkonventioner fremtidig burde afsluttes. Det viste sig, at der var meget forskellige Anskuelser om, hvilke Veje man i saa Henseende burde følge, men man enedes dog om at anbefale, at Taksterne for Breve, skulde beregnes pr. 15 g, og at Transittaksterne for Breve ikke blev højere end det halve af Transitlandets indenrigske Takster, to Regler, der vilde gøre Takst- og Transitberegningerne mere ensartede og Brevtaksterne lavere end hidtil.

I de følgende Aar afsluttede Danmark Konventioner med De forenede Stater i Nordamerika, Nederlandene, Preussen, Rusland og Storbritannien, i hvilke der er taget Hensyn til Pariser Konferencens Henstillinger, idet Brevtaksterne altid er beregnet pr. 15 g og Transittaksterne betydeligt nedsatte.

Krigen i 1866 mellem Preussen og Østerrig medførte Ophævelsen af det tyske Forbund og Dannelsen af det nordtyske Forbund, hvis enkelte Stater fra 1. Januar 1868 dannede et særligt Postforbund, med hvilket der den 7. April s. A. afsluttedes en Postkonvention. Ved denne bortfaldt Danmarks Postkonventioner med Hamburg, Hannover, Lübeck, Mecklenborg, Preussen og det thurn- og taxiske Postvæsen, og de danske Postkontorer i Hamburg og Lübeck blev nedlagt; Danmark fik Ret til at sende Brevpost i lukket Transit over Tyskland, ensformig Brevtakst mellem Danmark og hele Forbundsomraadet blev indført og

Besørgelse af Pakker, Postanvisninger og Aviser overtoges.

Endvidere blev i disse Aar den endnu gyldige Postanvisningsoverenskomst med Storbritannien afsluttet.

Ligesom Postforholdet overfor det egentlige Udland gennemgik store Ændringer, blev ogsaa de postale Forhold overfor Norge og Sverige betydeligt forandrede i denne Periode.

Norges Afstaaelse til Sverige bevirkede, at Danmark ikke mere havde Brug for en Post gennem Sverige, hvorfor dette Land maatte give Afkald paa sin Ret til at lade den svenske Post til og fra Hamburg befordre over Danmark. Ved en den 16. April 1814 afsluttet Konvention ordnedes Forholdene saaledes, at Danmark overtog Befordringen af den svenske Post til og fra Hamburg, og Sverige af den danske Post til Norge. Posterne skulde udveksles mellem Postkontorerne i Helsingør og Helsingborg, saaledes at den svenske Post afgaves førstnævnte Sted i forseglede Pakker, medens den danske Post blev overleveret stykkevis i Helsingborg. I denne By havde der i nogle Aar været en dansk Postkommisær; dette Embede blev ligesom det tilsvarende svenske i Helsingør nedlagt. For Befordringen af den svenske Post skulde Sverige betale 9 lybske Skilling pr. Brev á 1/3 Lod og for Posten til Sverige yderligere en Sundporto af 9 Rbsk. pr. Brev.

Da Danmark besørgede den til Norge og Sverige bestemte danske Post afleveret i Helsingborg, blev der ikke betalt nogen Afgift for den til Sverige, idet Adressaterne maatte betale for Befordringen fra Helsingborg. Taksten for Breve fra Danmark til Norge og Sverige blev den indenrigske Takst for Breve til Helsingør med Tillæg af en Sundporto af 7 Rbsk. pr. Brev.

Disse Forhold blev i det væsentlige uforandrede indtil i Slutningen af Fyrreerne, da der ligesom overfor det sydlige Udland blev indført en Række Reforme.

Saaledes indførtes i Aarene 1847-69 ensformig Brevtakst, Aviser, Pakker, Postanvisninger og Postopkrævninger med begge Lande; der blev endvidere truffet Aftale om, at der ikke skulde ske Afregning over Brevporto, medmindre en af Parterne forlangte det; hvilket Danmark gjorde overfor Sverige i 1868.

De i 1869 med Norge og Sverige afsluttede Konventioner, ved hvilke Taksten for et Brev til Norge blev sat til 8 Skill. og for et til Sverige til 6 Skill., er bygget paa samme Principper som en samtidig mellem Norge og Sverige afsluttet Konvention, saaledes at der fra denne Tid faktisk har bestaaet den Postunion mellem de tre skandinaviske Lande, som 50 Aar senere fik sin formelle Bekræftelse ved den i 1919 afsluttede Fællesoverenskomst mellem de tre Lande. I 1873 afsluttedes igen Konventioner, i hvilke Taksten for et Brev til Norge og Sverige blev ens, nemlig 12 øre.

I Island blev det særlige islandske Postvæsen organiseret i 1872 og ved en den 26. Septbr. s. A. af Finansministeriet og Islands Ministerium udstedt Fællesbekendtgørelse blev der fastsat Takster m. v. for Postforsendelser mellem Danmark og Island; Taksten for et Brev indtil 3 Kv. var 8 Skill. Ved de siden Pariser Konferencen afsluttede Konventioner var der i ikke ringe Grad taget Hensyn til de af Konferencen anbefalede Principper, og der var ogsaa foretaget en Række Takstnedsættelser og en Del andre Forbedringer. At Nedsættelserne i Takster i mange Tilfælde havde været endda meget væsentlige, ses af følgende Oversigt over Taksterne for et Brev paa 15 gr i 1860 og 1873.

Forenede Stater i N.-Amerika	64 Sk.	30 Sk.
Schweiz	30 Sk.	13 Sk.
Frankrig	35	16
Storbritannien	39	14
Nederlandene	30	10

DANMARKS POSTSTEMPLER

Sverige	16	6
Norge	24	6
Tyskland	22	16
Rusland	35	19

Det samme Forhold fandt Sted i Forbindelserne mellem andre Lande, men det var dog stadig forbundet med stort Besvær at ordne den internationale Postudveksling tilfredsstillende. Det var nødvendigt at sikre sig Transitlandenes Tilladelse til Fremsendelse, saasart der var Tale om direkte Brevpost mellem Ikke-Nabolande, og de mange forskellige Brevtakster forvoldte baade Publikum og Postvæsen megen Møje og Ulejlighed.

De Bestræbelser, der i de forløbne Aar fra forskellig Side var gjort for at forbedre disse Forhold, var i høj Grad blevet hæmmet af de urolige politiske Forhold i Europa i Slutningen af 60'erne og Begyndelsen af 70'erne. Da der var indtraadt nogenlunde Ro, opfordrede Tyskland den schweiziske Forbundsregering til at sammenkalde Staterne til en Kongres for at drøfte Mulighederne for at danne en almindelig Postforening. Schweiz efterkom Opfordringen, og den 15. September 1874 traadte Kongressen sammen i Bern; 22 Stater, deriblandt Danmark, deltog.

Allerede den 9. Oktober s. A. naaedes Maalet, idet der blev afsluttet den saakaldte "Berners-Traktat", ved hvilken der blev dannet en almindelig Postforening. Traktaten giver Medlemmerne Ret til Transitbefordring over hele Foreningens Omraade for bestemte, overfor alle Medlemmerne, ens Takster, der efter Datidens Forhold var lave; Transitgodtgørelsen skal beregnes paa Grundlag af periodiske statistiske Opgørelser. For Breve, Brevkort, Tryksager, Vareprøver og Forretningspapirer fastsattes følgende for hele Foreningsomraadet gældende Grundtakster: Breve pr. 15 g : 25 cts., Brevkort: det halve af Taksten for et Brev paa 15 g, Tryksager m. v.: 7 cts. pr. 50 g; Brevtaksten kan forhøjes til 32 cts. og nedsættes til 20 cts. og Tryksagstaksten til 11 cts. og 5 cts. ; for Søbefordring eller Befordring, som medfører særlige Udgifter, kan opkræves Tillægstakst; de i Centimer angivne Takster skal af de Lande, der ikke har Francen til Møntenhed, omsættes til vedkommende Lands Mønt efter Parikursen mellem denne og Francen; al Portodeling bortfalder, og hvert Land beholder udelt den af det opkrævede Porto; særlige Overenskomster om Udveksling af Brevpostforsendelser er kun nødvendig overfor Lande, der ikke har tiltraadt Traktaten; der oprettes i Bern et Centralkontor for Foreningen.

Ved disse Bestemmelser fjernedes de væsentligste Hindringer for en kraftig Udvikling af den internationale Udveksling af Brevpostforsendelser.

Traktaten blev straks tiltraadt af de Lande, som havde deltaget i Kongressen; den traadte i Kraft den 1. Juli 1875. Fra denne Dag blev Taksten for et Brev sat til 20 Øre pr. 15 g, for et Brevkort, til 10 Øre og for en Tryksag til 6 Øre pr. 50 g. Samtidig blev Taksterne for Forsendelser til Ikke-Foreningslandene beregnet efter Foreningens Vægtsatser.

Selv om Foreningen til at begynde med kun omfattede de vigtigste europæiske Stater, nogle af disses Kolonier, De forenede Stater i Nord-Amerika og Ægypten, betød de ny Regler dog en overordentlig stor Fordel for Publikum og meget væsentlige Lettelser for Postvæsenet. Der havde hidtil været Grundtakster pr. 10 g og 15 g for Breve og pr. 40 g og 50 g for Tryksagsforsendelser, og Antallet af forskellige Takster havde for Breve været 56 og for Tryksager 20; nu blev der kun 1 Grundtakst for Breve og 1 for Tryksager, og Taksternes Antal blev 25 for Breve og 9 for Tryksager, ja for Europa var der kun

5 Brevtakster mod før 22 og 1 Tryksagstakst mod tidligere 11.

De ny Takster betød endvidere gennemgaaende betydelig Nedsættelse overfor Foreningslandene; et Brev paa 15 g til Belgien eller Schweiz gik saaledes 6 Øre ned i Porto, et til Rusland 9 Øre og et til Frankrig 13 Øre; et Brev til Tyskland kostede derimod 4 Øre mere, idet Taksten tidligere var 16 Øre.

Overfor Forsendelser til overs*iske Lande skete ogsaa nogle Takstnedsættelser, men de var ikke saa talrige eller betydende, fordi kun saa faa af disse Lande var Medlemmer af Foreningen, og Taksterne for Forsendelser til de andre Lande kun kunde paavirkes i ringere Grad.

De ny Brev- og Brevkorttakster gjorde det nødvendigt at udstede 20 Øres Frimærker og 10 Øres Brevkort; de sidste med Værdistempel i grøn Farve udsendtes fra Juli 1875, medens 20 Øres Frimærker i rød og graa Farve blev udsendt fra August s. A.

De internationale Bestemmelser er videre udformet paa en Række Postkongresser, ialt 9, som er afholdt i Paris (1878 og 1880), Lissabon (1885), Wien (1891), Washington (1897), Rom (1906), Madrid (1920), Stockholm (1924) og London (1929). Da Verdenskrigen her, ligesom paa saa mange andre Omraader, danner et afgørende Skel, omtales den Udvikling, de for den afholdte Kongresser har givet Anledning til, for sig.

Paa Kongressen i Paris 1878 var man klar over, at det var ønskeligt ogsaa at faa fastsat internationale Regler for Udveksling af Værdibreve og Postanvisninger, men da man maatte gaa ud fra, at et stort Antal Lande i alt Fald foreløbig ikke vilde kunne gaa med til Udveksling af saadanne Forsendelser efter internationale Regler, besluttede man at afslutte særlige Overenskomster om saadan Udveksling, og paa Kongressen blev der da sluttet saadanne om Breve med angiven Værdi og om Postanvisninger. Denne Linie er senere fulgt, og der er paa den 2. Kongres i Paris afsluttet Overenskomst om Udveksling af Postpakker, paa Lissabon Kongressen om Postindkasseringer, og paa Kongressen i Washington om Æsker med angiven Værdi og om abonnerede Tidender og Tidsskrifter. Samtlige Overenskomster blev straks tiltraadt af Danmark med Undtagelse af Postindkasseringsoverenskomsten, der først tiltraadtes i 1907.

Paris-Konventionen af 1878, ved hvilken Navnet "Verdenspost-foreningen" blev antaget, nedsatte Taksten for Tryksagsforsendelser til 5 cts. pr. 50 g, og den danske Takst blev derfor fra 1. April 1879 nedsat fra 6 Øre til 5 Øre pr. 50 g. Den i Berner Traktaten hjemlede Ret til at forhøje Taksterne samt til at opkræve Tillæg for Søbefordring bortfaldt efterhaanden, og endvidere blev Transittaksterne adskillige Gange nedsat. Disse Forhold i Forbindelse med, at flere og flere Lande traadte ind i Verdenspost-foreningen, muliggjorde, at Foreningstaksterne efterhaanden kunde anvendes i Forbindelse med et stadigt større Antal Lande; den fuldstændige Gennemførelse fandt dog først Sted den 1. Januar 1899, fra hvilket Tidspunkt der kunde korresponderes over hele Jorden for Foreningens Takster. Postopkrævning paa Brevpost-forsendelser blev fra 1. Juli 1892 indført overfor Belgien, Italien, Luxemburg, Rumænien, Schweiz, Tyskland og Østerrig; Udveksling var tidligere indrettet overfor Dansk Vestindien, Norge og Sverige.

For at lette Behandlingen af de internationale Brevpost-forsendelser, opfordrede Foreningens Bureau i 1882 Poststyrelserne til at lade de Frimærker, der svarer til de mest almindelige Takster: 5, 10 og 25 cts, fremstille i grøn, rød og blaa Farve. Den danske Poststyrelse efterkom denne Henstilling, og i Løbet af Aaret udstedtes 5, 10 og 20 Øres Frimærker og 10 Øres Brevkort i disse Farver.

Før den internationale Værdibrevoverenskomst kunde der kun

DANMARKS POSTSTEMPLER

udveksles Værdibreve med Island, Norge, Sverige og Tyskland ; nu blev der tillige aabnet Udveksling med Belgien, Frankrig, Italien, Nederlandene og Schweiz, og Kredsen er senere blevet udvidet betydeligt. Forsikringsgebyret var først 18 Øre pr. 144 Kr., fra 1892 18 Øre pr. 216 Kr. og fra 1907 fra 15 Øre til 55 Øre pr. 216 Kr.

Med Britisk Indien, Frankrig, Island, Nederlandene, Norge, Storbritannien, Sverige og Tyskland samt De forenede Stater ved det tyske Postvæsens Mellemskomst var der tidligere indrettet Postanvisningsudveksling.

Nu blev der paa Grundlag af den internationale Overenskomst endvidere etableret Udveksling med Belgien, Italien, Portugal, Rumænien, Schweiz og Ægypten og senere med flere andre. Taksten var først 18 Øre pr. 18 Kr. og fra 1907 18 Øre pr. 36 Kr.

Ogsaa Pakkeudveksling fandt forinden den internationale Overenskomsts Afsluttelse Sted med en Række Lande saavel i Europa som i de andre Verdensdele, men den led af mange Ulemper. Taksterne blev nemlig beregnet ved Sammenlægning af de interne Pakketakster i alle de Lande, som deltog i Besørgelsen, og da disse anvendte forskellige Vægtsatser og havde forskellig Mønt, er det let at forstaa, at hele Systemet var tungt.

Ved den internationale Overenskomst fastsattes en for alle Lande lige stor Godtgørelse af 50 cts. for Landbefordring; for Søbefordring blev der forholdsvis faa Takster. Selv om Overenskomsten kun omfattede Pakker indtil 3 kg, betød den alligevel et stort Fremskridt, og Danmark bragte ogsaa straks dens Regler til Anvendelse overfor 15 Lande i Europa og adskillige oversøiske Lande. Overenskomsten af 1885 omfattede 5 kg Pakker for samme Takst og indførte Postoprævning.

Direkte Avisudveksling blev paa Grundlag af Wienerkonventionen etableret overfor Belgien, Schweiz og Østerrig og senere med flere Lande.

Med Frankrig, Norge, Sverige og Tyskland havde Aviser allerede kunnet udveksles.

Fra 1. Oktober 1907 blev Postindkasseringer indført overfor en Række Lande.

Medens Verdenspostkonventionen i Aarenes Løb blev tiltraadt af de allerfleste Stater, var der, som ventet, adskillige, der ikke tiltraadte de særlige Overenskomster. Med flere af disse Lande blev der saa sluttet særlige Aftaler, blandt hvilke Postanvisningsoverenskomsterne med Canada, De forenede Stater og Rusland, Pakkeoverenskomsterne med De forenede Stater og Storbritannien og Avisoverenskomsten med Frankrig kan nævnes; disse Overenskomster er med Undtagelse af de med Frankrig og Rusland afsluttede endnu gyldige.

Det tyske Kejserriges Oprettelse nødvendiggjorde en Omordning af Overenskomstforholdene, og i 1879 sluttedes derfor en Konvention med dette Rige. Denne Konvention, der omfattede alle Arter af Postforsendelser, er, efterhaanden som de internationale Bestemmelser blev udvidet, ophørt at gælde, saaledes at nu kun de Regler, der vedrører nedsat Porto i Grænseomraadet mellem Danmark og Tyskland, er gyldige.

Overfor Dansk Vestindien var Brevtaksten fra 1. Januar 1875 25 Øre pr. 15 g og først fra 1. Januar 1899 blev 20 Øres Takst anvendt. Fra 1. Oktober 1907 blev Postforholdet reguleret ved en Fælles-bekendtgørelse fra Indenrigsministeriet og Finansministeriet; Taksten for et Brev blev 10 Øre pr. 20 g.

Brevtaksten til Island var i 1876 fastsat til 16 Øre; i 1908 omordnedes Postforholdet ved en Fællesbekendtgørelse fra Indenrigsministeriet og Islands Ministerium; Taksten for Breve, der sendtes med direkte Skibe fra København, blev 10 Øre; gik Brevene over fremmede Lande, var Taksten 20 Øre.

Med Norge og Sverige var der i 1879 sluttet ny Overenskomster, der omfattede alle Forsendelsesarter, og der er siden blevet fulgt den Fremgangsmaade, at regulere og supplere de skandinaviske Overenskomster hver Gang dette fandt Sted med de internationale; Taksterne var lavere end de internationale, saaledes blev Brevportoens sat til 10 Øre overfor Sverige i 1885 og overfor Norge i 1886.

Paa Kongressen i Rom bestemtes, at den næste Kongres skulde afholdes i Madrid i 1912; den blev imidlertid udsat til Efteraaret 1914, men Verdenskrigen bevirkede, at den først kunde træde sammen i Oktober 1920 i Madrid.

Under Verdenskrigen blev Postudvekslingen uregelmæssig og til Tider helt indstillet overfor flere Lande. Besørgelse af Breve og Æsker med angiven Værdi til det sydlige Udland maatte straks afbrydes og blev først optaget igen adskillige Aar efter Krigens Afslutning. Udvekslingen af Postanvisninger maatte ligeledes suspenderes overfor mange Lande, og med nogle, bl. a. Rusland, er den ikke mere optaget. Valutaforholdene gjorde, at der maatte følges en ganske anden Fremgangsmaade overfor Indbetalingskurserne end hidtil. Disse havde tidligere ligget $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ % over Valutakursen og havde været uforandret i aarevis; nu maatte de forhøjes meget betydeligt og uafladelig forandres, ofte fra Dag til Dag, ja, der var Dage, hvor der blev skiftet Kurs gentagne Gange.

Det danske Postvæsen udførte et betydeligt Arbejde ved Besørgelse af Krigsfangepost; dennes Omfang var til Tider meget betydelig, saaledes blev der i 1917-18 befordret $1\frac{3}{4}$ Mill. Krigsfangepakker.

Efter Vaabenstilstanden i November 1918 begyndte Reetableringen af de afbrudte Forbindelser, ligesom ogsaa Postforholdet overfor de nydannede Stater efterhaanden ordnedes.

De finansielle Forhold Verden over medførte, at Landenes Stilling var meget forskellig overfor de internationale Posttakster, idet nogle Lande ønskede at kunne faa Adgang til at forhøje dem, medens andre Stater var tilbøjelig til at bevare dem uforandret. Det blev derfor Madrid-Kongressens Hovedopgave at ordne Takstforholdene paa en saadan Maade, at Landene fik en vis Bevægelsesfrihed overfor Taksterne, uden at disses Ensartethed blev fraveget.

Ordnningen blev den, at de internationale Takster og Afgifter blev fastsat i en særlig Mønt "Guldfranc", hvorved forstaaes en Franc af Vægt 10/31 af et Gram og en Lødighed af 0,900. De enkelte Takster skal af Landene omsættes til disses Mønt efter et Forhold, der aftales mellem vedkommende Poststyrelse og den schweiziske Poststyrelse. Brevposttaksterne maa ikke være højere end Konventionens Takster i Guldcentimer og ikke lavere end vedkommende Lands Takster den 1. Oktober 1920; Taksterne kan imidlertid forandres efter Kursen paa Landets Mønt, men maa dog ikke blive lavere end de ved Rom-Konventionens Ikrafttræden antagne Takster. Grundtaksterne blev sat til 50 cts. for et Brev indtil 20 g, 30 cts. for et Brevkort og 10 cts. pr. 50 g for en Tryksagsforsendelse.

For Postpakker sattes Taksterne ligeledes i Guldcentimer, og Landene fik Ret til at forhøje deres Andel for Landbefordring for afgaaende og ankommende Pakker med indtil 100 pCt. ; dog maatte Andelen i Størrelse ikke overstige Landets indenrigske Takst for Pakker af tilsvarende Vægt; Søbefordringsgodtgørelsen kunde forhøjes med indtil 100 pCt. For de andre Forsendelsesarter foretoges ogsaa forskellige Ændringer.

Stockholm-Kongressen nedsatte Brevposttaksterne til 25 cts. for et Brev indtil 20 g, 15 cts. for et Brevkort og 5 cts. pr. 50 g for en Tryksagsforsendelse, og tillod, at disse Takster kunde

DANMARKS POSTSTEMPLER

nedsættes med indtil 20 pCt. og forhøjes med indtil 60 pCt., hvilket sidste Tillæg ved London-Konventionen nedsattes til 50 pCt.

I Stockholm indførtes endvidere et nyt Princip for Taksterne for Postanvisninger og Postoprævninger; Taksten sammensattes af et fast Gebyr af højst 30 cts. samt ½ pCt. af Beløbet; det faste Gebyr blev i London nedsat til 25 cts. For Postpakketaksterne bortfaldt Begrænsningen med hensyn til de indenrigske Takster ogsaa i London.

Af andre Bestemmelser paa de tre Kongresser kan nævnes, at der i Madrid fastsattes Takster for Postpakker 1, 5 og 10 kg, og at der afsluttedes Overenskomst om international Postgiro. I London indførtes den ny Art Brevpostforsendelser, "Brevpakker", og fastsattes Transittakster for Pakker paa 15 og 20 kg.

Under Verdenskrigen var Luftbefordringen blevet saa meget udviklet, at den kunde tages i Postvæsenets Tjeneste. Forholdene var dog foreløbig saa lidt afklarede, at saavel Madrid- som Stockholm-Kongressen indskrænkede sig til at overlade Poststyrelserne til indbyrdes at træffe Aftale om saadan Befordring. I London blev der derimod afsluttet de første internationale Overenskomster om Befordring af Brevpost og Pakkepost ad Luftvejen. Disse Overenskomster er baseret paa en Række Bestemmelser om saadan Befordring, der er vedtaget paa en i September 1927 i Haag afholdt Luftpostkonference, i hvilken 35 Stater, deriblandt Danmark, deltog.

Samtlige ovenomtalte Overenskomster er blevet tiltraadt af Danmark.

Taksterne for Brevpostforsendelser herfra Landet er reguleret saaledes:

	Brev indtil 20 gr. (1907:15 gr.)	Brevkort	Tryksag pr. 50 gr.
1.7.1875	20 øre	10 øre	6 øre
1.4.1879	20 øre	10 øre	5 øre
1.2.1921	40 øre	25 øre	10 øre
1.11.1925	30 øre	20 øre	10 øre
1.5.1926	30 øre	20 øre	7 øre
1.1.1927	25 øre	15 øre	7 øre
1.7.1930	25 øre	15 øre	5 øre

De nugældende Takster er 25 pCt. højere for Breve og 50 pCt. højere for Brevkort end før Verdenskrigen, medens Tryksagstaksten er den samme; at Brevkorttaksten er saa meget højere nu end tidligere, ligger i, at Grundtaksten nu er 15 cts. mod før 10 cts.

Den 15. September 1921 afgik den første Luftpost fra København til Hamburg og Berlin og derfra til Amsterdam og London. Tillægstaksten var for Brevkort og pr. 20 gr for Breve 20 Øre til Tyskland, 40 Øre til Amsterdam og 60 Øre til London. Den 1. April 1926 fastsattes, ens Tillægstakst for Forsendelse til alle europæiske Lande, nemlig 15 Øre pr. 20 gr. for Breve og 10 Øre for Brevkort; for Forsendelser til de andre Verdensdele er fastsat Takster i Forhold til Afstand og Luftruterne Karakter.

For Postanvisninger blev Taksten væsentlig forhøjet efter Madrid-Konventionen, idet den forandredes fra 18 Øre pr. 36 Kr. til 50 Øre pr. 50 Kr. indtil 100 Kr. og derefter 50 Øre pr. 100 Kr.; den nedsattes paa Grund af det ved Stockholm-Kongressen indførte ny Takstsystem noget, og den 1. juli 1930 indførtes de nugældende Takster, der kun har 6 Satser fra 35 Øre for 25 Kr. til 3 Kr. for Beløb over 500 Kr. Taksterne for Postoprævninger er reguleret paa lignende Maade.

Indbetalingskurserne havde under Krigen stadig maattet

ændres, og det samme blev Tilfældet endnu i lange Tider efter dens Afslutning. Efterhaanden so Valutaforholdene faldt mere til Ro, kunde Kurserne nedsættes, og Ændringer behøvede ikke at foretages saa hyppigt; saaledes var man i 1927 kommet ned til et Kurstillæg paa ¼-½ pCt. Valutaforholdene siden Efteraaret 1931 nødvendiggjorde igen Anvendelse af højere Tillæg og hyppigere Ændringer. Tillægget blev efter Forhandling med Nationalbanken fra 24. Oktober 1931 sat til 3 pCt., fra 26. November til 6 pCt. og fra 2. December til 10 pCt., hvorefter det fra 7. Marts d. A. er nedsat til 5 pCt.

Taksterne for Postpakker til det internationale Udland blev paa Grundlag af Madrid-Konventionens Bestemmelser forhøjet fra 1. juli 1921; de er senere gentagne Gange blevet nedsat, dels fordi de indenrigske Pakketakster blev nedsat, og dels fordi den danske Valuta forbedredes. De vanskelige Valutaforhold siden Efteraaret 1931 nødvendiggjorde Forhøjelser, og saadanne har fundet Sted den 1. November 1931 og den 1. januar 1932.

Da ikke alene danske Forhold, men ogsaa de korresponderende Landes medvirker ved Fastsættelsen af disse Takster, kan der være stadige Ændringer i dem, og det kan som Eksempel nævnes, at Taksten for en 5 kg Pakke til Tyskland, der fra 1877 til 1921 var 72 Øre, fra 1. juli sidstnævnte Aar og indtil 1. Januar i Aar er forandret 9 Gange, af hvilke de 6 skyldes danske og de 3 tyske Forhold; Taksten er nu 1 Kr. 80 Øre.

Taksterne, der er fastsat i de forskellige særlige Overenskomster, er blevet reguleret paa tilsvarende Maade. Postgiro blev først etableret overfor Schweiz og er senere udvidet til de vigtigste europæiske Lande.

Forholdet overfor de nordiske Lande har naturligt ogsaa været Gen-stand for talrige Ændringer siden 1914. Det Samarbejde, der gennem lange Tider havde været med Norge og Sverige, blev yderligere udvidet under og efter Krigen, og der blev afholdt en lang Række Konferencer. Paa den i Kobenhavn i Maj 1919 afholdte, i hvilken ogsaa Island og Finland deltog, vedtoges at søge de hidtil mellem Danmark, Norge og Sverige afsluttede Enkeltoverenskomster afløst af en Fællesoverenskomst mellem de tre Lande, og en saadan blev ogsaa afsluttet i Løbet af Aaret, og herved fik den Postunion, der reelt havde bestaaet siden 1869, sin formelle Bekræftelse.

Ogsaa med Island, hvis ny statsretlige Stilling nødvendiggjorde en Omordning af Overenskomstforholdene, blev der i 1919 sluttet en ny Overenskomst, i hvilken Taksterne er fastsat efter samme Princip som i den skandinaviske Overenskomst.

Efter at Finland var blevet en selvstændig Stat, opstod Ønske om at knytte dette Land nærmere til de andre nordiske Lande i postal Henseende, og dette opfyldtes, da Finland i 1922 afsluttede ligelydende Overenskomster med Danmark, Norge og Sverige. Disse Aftaler, der vedrører Udveksling af Breve og Brevkort, er bygget paa samme Princip som den skandinaviske Fællesoverenskomst og anvender samme Takster, saaledes at der fra 1. Juni 1922 herfra har kunnet sendes Breve og Brevkort over hele Norden for de indenrigske Takster.

Den skandinaviske Overenskomst er senere afløst af nye, i 1924 og 1930; ved den første reguleredes Pakketaksterne, og ved den sidste blev Taksterne for Postanvisninger og Postoprævninger simplificeret og nedsat.

Med Island afsluttedes en ny Overenskomst i 1928, ved hvilken blandt andet Taksterne for Postanvisninger og Postoprævninger blev Afsendelseslandets indenrigske.

Tilknytningen til Finland blev yderligere fæstnet ved de i 1930 af dette Land med de tre skandinaviske Lande afsluttede Overenskomster, der foruden Breve og Brevkort omfatter Pakker

DANMARKS POSTSTEMPLER

og Aviser.

I denne Periode er de forskellige Takster ændret adskillige Gange. For Breve og Brevkort var de fra 1886 overfor Island, Norge og Sverige 10 Øre og 5 Øre. Fra 1918 til 1921 blev de forhøjet til 12, 15 og 20 Øre og 7, 10 og 15 Øre. I 1926 blev Brevkorttaksten nedsat til 12 Øre, og den 1. Januar 1927 indførtes de nugældende Takster af 15 og 10 Øre.

Ligesom Takstforholdene har ogsaa Postforbindelserne og Postgangen overfor Udlandet været Genstand for stærke Ændringer og kraftig Udvikling.

Den i 1624 indrettede Budgang mellem København og Hamburg fandt Sted 2 Gange ugentlig i hver Retning og udførtes først ved gaaende Bude, fra 1653 ved ridende og fra 1790 ved kørende Bude, som benyttede smaa rødmaalede Karioler, i hvilke der kun var Plads til Postillonen og Brevsækken. Posten gik over Korsør, Nyborg og Middelfart til Kolding, hvor den mødtes med den jyske Post, og derfra videre til Hamburg. Vejen, der senere blev lagt over Assens og Haderslev, skulde tilbagelægges i 3 Døgn.

Til Norge gik der en ugentlig Post over Helsingør; den fremførtes først med gaaende Bud og senere med ridende; fra 1735 var der Post to Gange ugentlig.

Posten med Sverige udveksledes i Helsingør og afgik fra København en Gang ugentlig indtil 1751, da der blev to Gange Forbindelse.

Der skete efterhaanden nogle Ændringer, men i det væsentlige forblev Forholdene uforandret indtil et godt Stykke ind i det 19. Aarhundrede.

I 1828 blev der sat et Dampskib i Gang mellem Korsør og Nyborg, og 6 Aar efter blev der indrettet en 3. ugentlig Tur til Hamburg og kort efter en 4. Tur. Befordringstiden var nu 60 Timer. Nogle Aar senere blev der 5 Gange Post til Hamburg, og dette i Forbindelse med de Dampskibslinier, der i disse Aar var mellem København og Lübeck og Kiel, gjorde, at der fra 1845 var daglig, ja paa nogle Ugedage endda to Gange Postforbindelse.

Aabningen af Jernbanen mellem København og Roskilde i 1847 betød ogsaa noget hurtigere Postgang, men det var dog først, da Jernbanen i 1856 forlængedes til Korsør, og der samtidig blev Dampskibsforbindelse mellem denne By og Kiel, at den virkelige Forbedring af Postforbindelsen med det sydlige Udland fandt Sted. Farten paa Korsør-Kiel var først daglig, men blev fra 1881 udført to Gange om Dagen.

Postgangen mellem København og Hamburg ad denne Rute var nu saaledes, at et Brev, der afgik fra København Kl. 8 Em., var i Hamburg den næste Formiddag Kl. 8.

Postbefordringen med Hestevogn over Fyn opretholdtes som et Supplement indtil den, da den fynske Jernbane i 1866 blev forlænget til Strib, blev inddraget.

Fra 1814 gik Befordringen af Posten til Norge over til det svenske Postvæsen, til hvilket den overleveredes sammen med Posten til Sverige i Helsingborg; der var Postforbindelse flere Gange ugentlig og fra 1833 daglig.

I 1828-72 var der forskellige Postskibsruiter mellem Norge og Danmark. Først mellem Frederikssten og Frederikshavn, senere mellem førstnævnte By og København og endelig mellem Kristiania og København. Farten var i Reglen kun i Sommerhalvaaret og 1 Gang ugentlig. I 1872 oprettedes Kristianssand-Frederikshavn Ruten med 2 Ture ugentlig hele Aaret.

Post til Sverige blev fra 1852 sendt til Malmø med privat Dampskib, og denne Rute blev efterhaanden Hovedforbindelsen. Dog vedblev Ruten over Helsingør at have Betydning, navnlig efter Aabningen i 1864 af Jernbanen til Helsingør fra København.

I 1886 blev Nykøbing-Gedser Jernbanen aabnet og Dampskibs-forbindelse oprettet mellem Gedser og Warnemünde en Gang daglig. Denne Rute blev nu Hovedforbindelsen for Posten til det sydlige Udland, navnlig efter at der i 1892 var blevet 2 Gange daglig Fart; i 1903 indsattes Dampfærger paa Ruten.

Medens Brevposten til det sydlige Udland og til oversøiske Lande stadig blev sendt over Tyskland, begyndte man at forsende Pakkepost til nævnte Lande med de danske Dampskibslinier.

Allerede fra 1886 havde man brugt Thingvalla-Liniens Skibe fra København til New York til Pakkebefordring, og de tidligere nævnte Pakkeaftaler med Storbritannien og De Forenede Stater var ogsaa baseret paa Benyttelse af de danske Skibslinier Esbjerg-Harwich og København-New York. Fra 1904-17 befordredes Brev- og Pakkepost til Dansk Vest-indien med Linien København-St. Thomas, og fra 1910-11 brugtes Øst-asiatisk Kompagnis Skibe til Pakkebefordring til Asien og Det forenede Dampskibsselskabs Baade til Østersøhavnene og Norge. Endelig blev der sendt Pakker til Finland med finske Skibe mellem København og forskellige finske Havne.

Ved Verdenskrigens Udbrud blev Postforbindelsen mer eller mindre afbrudt; med Tyskland og de andre Centralmagter vedblev den dog under hele Krigen at være saavel over Gedser-Warnemünde som over Land. Derimod maatte Posten til Vestmagterne og den oversøiske Post søge andre Veje. Denne Post - saavel Breve som Pakker - blev lige fra Krigens Begyndelse sendt med danske Skibe til England, først fra Esbjerg, senere fra andre Provinshavne og fra København og fra 1917 tillige fra norske og svenske Havne. Den danske Linie København-New York blev i høj Grad brugt til Befordring af al Slags Post til og fra hele Amerika og ikke alene Post fra og til Danmark, men ogsaa af Centralmagternes Post til og fra Amerika. Farten maatte indstilles i Maj 1917.

Efter Krigens Slutning blev de gamle Forbindelser optaget, og nu er Hovedforbindelsen med det sydlige Udland for Sjællands Vedkommende Gedser-Warnemünde og for det øvrige Land Fredericia-Flensborg; paa begge Ruter er 2 Gange daglig Forbindelse. Ogsaa Befordringen med de forskellige Skibslinier er optaget igen og suppleret med Det forenede Dampskibsselskabs Linier til Belgien og Frankrig, ad hvilke der forsendes Pakkepost fra og til nævnte Lande.

Det nyeste Befordringsmiddel, Flyvemaskinen, er fra 1921 benyttet af det danske Postvæsen til Transport af Breve, Pakker og Aviser, og der er nu regelmæssig Luftpostforbindelse mellem København og Hamburg, hvorfra Posten sendes videre ad andre Luftpostlinier. Befordringstiden for et Brev fra København til Hamburg med Luftpost er to Timer; i 1624 tog det 3 Døgn at befordre et Brev mellem de to Byer.

I høj Grad afhængig af Postforbindelsen er Transitbefordring af frem-med Post. Danmarks geografiske Beliggenhed medfører, at det danske Postvæsen aldrig har kunnet indtage en fremtrædende Plads som Transit postvæsen, men der har dog været Tider, hvor Posten mellem Norge og Sverige og det sydlige Udland hovedsagelig er befordret over Danmark. Den tidligere omtalte svenske Post til og fra Hamburg blev først fra 1814 en virkelig Transitpost; den bragte en ikke ubetydelig Indtægt, nemlig omkring 50,000 Rdlr. Sølv aarlig. Efter at Sverige fra 1821 havde truffet Aftale med Preussen om Oprettelse af Sjøpostforbindelse mellem Ystad og forskellige tyske Havne, gik en Del af Posten denne Vej.

Posten mellem Norge og Udlandet gik igennem Danmark, først udelukkende over Helsingør og senere ogsaa over de før omtalte Søforbindelser. Senere gik dog ogsaa en Del af denne

DANMARKS POSTSTEMPLER

Post over Sverige og videre over Ystad.

I 1835 blev der med Hamburg og Lübeck truffet Aftale om, at al Post mellem Preussen og Rusland, der sendtes mellem de to Byer for at viderebefordres, var dansk Transitpost; Ordningen bestod adskillige Aar.

Efterhaanden som Skibsforbindelsen mellem Sverige og Tyskland udvikledes, sendtes mere og mere af den svenske Post denne Vej, men det var dog først, da Trelleborg-Sassnitz Ruten aabnedes 1897, at Transitbefordringen af disse Poster over Danmark væsentlig forringedes; Norges Post til og fra det sydlige Udland blev ogsaa for en stor Del nu sendt ad førnævnte Rute. Tilbage var dog stadig De Forenede Staters Brevpost til Norge og Sverige, der vedblivende befordredes over Kiel-Korsør, men ogsaa denne Transitpost ophørte, da Korsør-Ruten ved Verdenskrigens Udbrud blev nedlagt, og derefter er Amerikas Post ogsaa gaaet over Sassnitz-Trelleborg. Nu befordres der over Danmark kun noget Brevpost mellem det sydlige Udland og Norden.

Medens Brevtransitbefordringen saaledes har udspillet sin Rolle, forsendes der et betydeligt Antal Pakker over Danmark, hovedsagelig mellem Tyskland og Norge over Frederikshavn-Kristianssand, mellem England og Sverige over Esbjerg og fra Belgien og Frankrig til Finland, Sverige og de baltiske Stater med de danske Dampskibe fra Dunkerque og Antwerpen til Esbjerg og København.

Endvidere har der været indrettet Transitbefordring af Pakker fra Frankrig til Norge, Sverige, Finland og de baltiske Stater; Pakkerne forsendes i en fransk Jernbanevogn, der løb fra Paris til Fredericia og derfra til København og Malmø. Befordringen begyndte Marts 1930, men blev paa Grund af Forholdene indstillet i Marts i Aar.

Medens Indtægten af Brevtransitbefordringen stadig er blevet mindre og nu er uden Betydning, er Udgiften til Transitbefordring af Brevpost fra Danmark stadig stigende. Den Nedsættelse af de internationale Transittakster, der er sket i Aarenes Løb, og som endda er ret betydelig, har ikke holdt Tridt med Tilvæksten i den danske Brevpost. Antallet af Brevpostforsendelser herfra Landet var i 1875-76 ca. 3 Mill., og der betaltes Transitaftagift for ca. 1 Mill. eller Trediedelen; i 1929-30 afsendtes der ca. 23 Mill. Forsendelser, og af disse var 12 Mill., eller over Halvdelen, underkastet Transitaftagift.

Verdenspostforeningens Aarsberetning for 1931 oplyser, at Foreningen nu rummer praktisk talt alle Jordens Lande, og at disses samlede Befolker henimod 2000 Millioner Mennesker. Overalt indenfor Foreningens Omraade kan Breve, Brevkort og Tryksager sendes herfra for 25, 15 og 5 Øre, og til den væsentligste Del kan ogsaa Pakker, Postanvisninger o. s. v. besørgeres.

For 60 Aar siden blev der fra Danmark aarlig afsendt ca. 3,5 Mill. Postforsendelser til Udlandet og modtaget 3,7 Mill. fra dette; nu er det aarlige Antal omkring 25 Mill. og 29 Mill.; Indtægten var dengang ca. 600,000 Kr. aarlig, nu udgør den over 5 Mill. Kr., Tal, der tilfulde belyser Udviklingen.

Landpostbudet, hans Arbejde og hans Forhold til Befolkningen.

Af Landpostbud KR. PETERSEN.

Landpostvæsenet i sin nuværende Form er en af de yngste Institutioner i Statsvirksomheden, idet Landpostbude med direkte Omdeling af Befolkningens Postforsendelser først indførtes i 1876 og saaledes kun har eksisteret i knapt 60 Aar.

Oprindelsen til Landpostvæsenet var Sognebudene, som Befolkningen privat antog til deres løbende - eller gaaende - Forretninger, for den Gang havde man jo ikke saa travlt. Visse Dage om Ugen eller om Maaneden ankom til Købstaden med Damper eller Diligence Posten fra Omverdenen, og naar Posten var rigtigt afgivet til det "Kgl. Postcomptoir", afventede Postmesteren taalmodigt, at Landbefolkningen selv afhentede de dem tilkommende Postforsendelser. Det var en af Sognebudets Opgaver at forhøre sig paa Postkontoret, om der var Breve til hans Kunder, og ligeledes at aflevere, hvad disse Kunder eventuelt havde over-givet ham til Viderebesørgelse med Postvæsenet. Men Budene havde jo ogsaa andre Opgaver, naar de kom til Staden, nemlig at udføre Befolkningens Smaaærinder til Købmænd og lignende, hvilke Opga-ver dog ikke har saa stor Interesse i denne Forbindelse.

Paa slig Vis klarede Postvæsenet sit Forhold til Landbefolkningen til omkring Treaarskrigen, men mente da at burde gøre Landdistrikternes Befolkning mere delagtig i de Fordele, som Postvæsenet ydede Byboerne, hvorfor der fra Postvæsenets Side blev tilstillet Amsraadene og Sogneforstanderskaberne Forslag til Oprettelse af Brevsamlingssteder og Landpostruter med direkte Omdeling af Breve m. m. mod Erlæggelse af en ringe Kendelse pr. Brev. Det var Meningen, at Postvæsenet vilde antage og lønne Budene og samtidig tage Ansvaret for Kontrollen ved Arbejdets Udførelse. Planens Gennemførelse vilde bevirke en mægtig Forøgelse af Poststedernes Antal og lette Landboernes Adgang til Afsendelse og Afhentning af Post, altsaa en betydelig Forbedring. Amsraadenes og Sogneforstanderskabernes Udtalelse om Forslaget gik ud paa almindelig Tilslutning til Tanken om Oprettelse af Brev-samlingssteder, hvorimod Postvæsenets Ansættelse af Landpostbude fraraadedes. Resultatet blev derfor Oprettelsen af en Del Brevsamlingssteder, medens Befolkningen beholdt Sognebudene indtil videre.

Postvæsenets næste Fremstød foretoges i 1860 med Ansættelse af de første Landpostbude - hele tre paa en Gang. Disse Landpostbude udgik fra et Postkontor visse Dage til det Antal Landsbyer, som var fastsat til hver især, og i hver By afleverede han paa Udvekslingsstedet - som Regel paa Kroen, hos Købmanden, Bageren eller et andet centralt Sted - den til Byen og dens Opland bestemte Post og medtog, hvad Beboerne havde afleveret paa Udvekslingsstedet til videre Befordring, hvorefter Landpostbudet travede til næste By.

I de kommende Aar foregik Udviklingen paa denne Maade med Oprettelsen af Ruter med Udvekslingssteder, Styrken paa tre Mand voksede stadig, men denne Form for Postbesørgelse var jo ikke aldeles upaaklagelig, f. Eks. var det undertiden meget uheldigt, at Udvekslingsstedet var paa Kroen, i andre Tilfælde kunde det vise sig meget generende, at Postsagerne henlaa for længe paa Udvekslingsstedet, inden Adressaten kom til Kundskab om, at der var et eller andet til ham.

Stationsforstander G. Jessen, Holte, genoptog da Postvæsenets førnævnte Plan om direkte Omdeling til Rutens Beboere uden dog at have Held med sine Bestræbelser i den Retning, skønt han ydede stor personlig Indsats. Men Tidspunktet for Planens

Gennemførelse maa alligevel have været inde, for i 1876 paabegyndte Postvæsenet Ansættelser af Landpostbude med direkte Omdeling; foreløbig oprettedes i Finansaaret 1876-77 15 Omdelingsruter, og siden er Antallet jo forøget betydeligt, efterhaanden som Landbefolkningens Trang til Oplysning og Forbindelse med Omverdenen voksede, og i den Henseende er Udviklingen jo sket med Stormskridt i den sidste halvt Hundredeaarige Periode, der for Landbefolkningens Vedkommende er præget særlig af Højskolebevægelsen, de unges Ophold paa Landbrugsskoler og deres Lyst til at komme ud at se andre Forhold. Selv om Landpostvæsenet ikke vil tilrane sig Æren for Landbefolkningens kulturelle Fremskridt, kan det ikke omtvistes, at Landpostbudet i Tidens Løb har transporteret adskillige Kilo af Kulturens Frembringelser saasom Dagblade og Tidsskrifter rundt til dem, som bor lidt afsides i Forhold til Kulturcentrerne, ligesom Landpostbudet er et særdeles nyttigt Mellemlid, hvis Manden paa den jyske Hede ønsker at komme i Forbindelse med Manden paa Øerne i en eller anden Anledning og derfor betror sine Tanker til Papiret. Han stoler da trygt paa, at hans gode Ven, Landpostbudet, har en Kollega ovre paa Øerne, som nok næste Dag skal hitte den Adresse, Hedeboen har skrevet paa Brevet, uanset om Adressaten bor nok saa langt borte fra Alfarvej.

Landbefolkningens Trang til Oplysning og dens Korrespondance belyses bedst ved et Par Tal, der tillige giver et godt Begreb om Omfanget af Landpostbudets Arbejde. I Finansaaret 1930-31 udbragtes 80,4 Mill. almindelige Brevforsendelser og 136,2 Mill. Avisnumre (eksklusive adresserede Aviser) ved Landpostbude, hvilket svarer til henholdsvis 1/3 og 3/4 af det samlede Antal af de i Danmark omdelte Breve og Aviser. Naar Andelen er saa relativ stor for Avisernes Vedkommende, skyldes det den Omstændighed, at Postvæsenet kun besørger en ringe Del af Omdelingen af Dagblade i Byerne.

Fra Barndomshjemmet mindes man den gamle Landpost med det kraftige Skæg; i Munden eller Lommen havde han Piben med Messingbeslag og i Haanden en svær Egetræsstock, thi paa den lange Vandring var det rart at have en solid Kæp i Haanden, saa han kunde støtte sig en Smule, naar Trætheden kom. En Gang imellem kunde han nok blive misundelig paa sin Kollega, den kørende Post, der tilsyneladende kom lidt lettere gennem Tilværelsen. Ruter med kørende Landpostbude oprettedes, hvor større Postmængder skulde transporteres til afsides liggende Udgangspunkter for almindelige Landpostruter. Disse Kørselsruter havde tidligere en anden Opgave, nemlig Personbefordring, idet den kørende Post havde Pligt til mod en af Postadministrationen godkendt Betaling at medtage Passagerer paa Ruten, et Forhold, som hørte sammen med, at vor Etat oprindelig var "Post- og Befordringsvæsen". Befordringsvæsenet fik Banerne efterhaanden Patent paa, saa Postvæsenet til Slut kun havde den Befordring, som Befolkningen undte den kørende Post; men det blev aldrig af større Betydning; hans Hovedopgave var og blev Postens Besørgelse.

Kort før Aarhundredskiftet optræder Landpostbudet i Uniform, den kendte mørkeblaa Jakke og Hue og de blanke Knapper med Posthornet, hvilke senere kompletteredes med Benklæder og en tyndere Jakke specielt til Sommerbrug. Naar hertil kommer, at Landpostbudene i Løbet af de sidste tyve Aar har taget Cyklen i Brug i Arbejdstiden, ser vi for os Landpostbudet fra i Dag, en

DANMARKS POSTSTEMPLER

ny Type, ung, vaagen, handlekraftig og nøgtern i sine Betragtninger, og efter ham haaber vi, at der kommer en endnu bedre Type, thi saadan er Udviklingen gaaet gennem Tiderne.

Landpostbudenes Antal udgjorde pr. 31. Marts 1931 ialt 3381, medens 405 Smaaruter udførtes ved Ekstrabude. I 1921 var Antallet oppe paa 4019. Nedgangen skyldes dels Gennemførelse af Cyklesystemet og dels Spareforanstaltningerne, som Sparekommissionen i 1921 iscenesatte, og ikke, at Landpostvæsenets Forretninger var formindskede, men en Omlægning af Ruterne, hvorved Arbejdstiden for hver, enkelt Landpostbud udnyttedes kraftigere. Lad os prøve at give Læserne et Billede af, hvorledes en af Aarets 311 Arbejdsdage forløber.

Det første, Landpostbudet foretager sig om Morgenen, er at efterse, om hans Frimærkebeholdning af alle gangbare Frimærker er tilstrækkelig til Kundekredsens Behov; dernæst møder han paa Posthuset for at sortere og sætte sin Post, og der er nok at tage fat i. Dagblade, Ugeblade og Maanedblade tælles, for at han kan være sikker paa at have faaet det Antal Eksemplarer, han skal have; derefter sættes de forskellige Blade sammen til hver enkelt i Beboernes rigtige Rækkefølge, og naar dette er tilendebragt, begynder der paa Brevene, som sættes i samme Orden. Endelig afhentes de bogførte Forsendelser, som sættes sammen med Brevene; det drejer sig om Postopkrævninger, Postindkasseringer, Postanvisninger, Udbetalingskort, anbefalede Forsendelser og Adressekort. Aviser og Blade samt ganske smaa Pakker er nu anbragt i den store Taske foran paa Cyklen, Værdiforsendelser og Breve i den mindre Taske, som hænger over Skulderen, større Pakker paa Bagagebæreren over Baghjulet, og først da er Landpostbudet klar til at starte sin tohjulede daglige Ledsager og til at begynde paa det Arbejde, som vender udad mod Befolkningen.

Begyndelsen gøres med Stationsbyen, og de første Steder gaar Afleveringen glat fra Haanden, det er jo i den tidlige Morgenstund, og Beboerne er knapt nok alle Steder kommet af Fjerene, men efterhaanden som Minutterne gaar, er Folk parate til at modtage den kommende Dag med dens Glæder og Sorger, med Krise og Bekymring for Udkommet, som Livet nu engang byder paa. Hos Købmanden møder Landpostbudet med et Par Opkrævninger. Efter at have set grundigt paa dem og erfaret, hvad det drejer sig om, faar Landpostbudet den Besked: "Aa, Post, skriv en Anmeldelse paa dem, jeg har lige for et Par Dage siden modtaget Varerne, saa de har været hurtige i Vendingen med at sende Opkrævning ud, jeg har jo ellers en Maaned Kredit". Turen gaar dernæst til andre Beboere med Taskens rige Indhold af Blade, Tidsskrifter og Breve, som er mere eller mindre velkommen; men saa er der igen en Postopkrævning, til Gaardejer Peter Larsen. Manden er i Stalden, og der gaar Bud derned, medens Landpostbudet venter; endelig kommer Gaardejeren, og Posten har forinden undersøgt, hvad Opkrævningen drejer sig om, for at meddele ham det straks ved hans Komme og saaledes fremme Ekspeditionen. Manden vil dog undersøge de nærmere Omstændigheder, det er den lovpligtige Ulykkesforsikring, hvor der ogsaa er paaført Beløbet til Arbejdsløshedsfonden og Invalideforsikringen. "Ja, det er mange Penge," siger han, "og Indtægterne er smaa, den Opkrævning maa helst ligge nogle Dage". Landpostbudet maa da have fat i sin Blækstift for atter at skrive Anmeldelse; det var Pokkers, det tog mig 10 Minutter med den Opkrævning, men nu er Vejen god et Stykke, saa maa du sætte Kraft paa, for at indvinde noget af den tabte Tid. Han sætter sig paa sin Cykel, nu skal Hjulene snurre, men hvad Pokker er den af, Vinden har jo rejst sig og staar lige imod, saa Tasken foran sluger Vind som en lungesyg Hest. Der maa trædes haardt i Pedalerne nu, da Vejen er god, og det gælder om at aflevere

Posten hurtigt og komme af Sted igen. Da der ingen er til Stede, raaber Posten sit "God Dag, vær saa god", og er ude af Døren med det samme, men den gaar ikke; en raaber: "Post, vi skulde gerne have nogle Penge med, det er jo paa høje Tid nu at faa betalt sin Radiolicens". Han maa tilbage, har under Farten ind trukket sin Blækstift frem for at have den parat til at skrive Kvitteringen og indføre den i sin Kontrabog, men saa viser det sig, at Blanketten ikke er udfyldt, og han maa da have sin Fyldepen frem for at tilfredsstille Statsradiofoniens Nysgerrighed med Hensyn til, om Afsenderen har Lampe- eller Krystalapparat. Nu gik der fem Minutter til, men Vejen er god endnu, og ude ved Mosen skal der drejes af for Vinden, saa er der Haab om, at der kan vindes Tid. Til Sogneraadetsformanden er der to Opkrævninger, han sidder i sin Kontorstol og er parat til at tage imod Landpostbudet, der præsenterer de to Opkrævninger, som Formanden uden unødigt Tidsspilde betaler, men saa fortæller han, at han har faaet et Cirkulære - naa, det faar han jo saa tit -; dette er imidlertid noget med Postvæsen. Amtet anbefaler Sogneraadet at bruge en Giro-Konto, og hvorledes skal han forholde sig med den Sag, det maa Posten da vide noget om? Landpostbudet giver ham Besked om den formelle Fremgangsmaade ved Tegning og om de nødvendige Blanketter og deres Anvendelse. "Naar du saa skal hæve eller sende Penge, skal du blot udfylde en Blanket til Giro-Kontoret og sende den i en dertil bestemt Konvolut, saa ordnes det hele derfra; naar Pengene er afsendt, faar du Besked derom i Brev fra Girokontoret, denne Meddelelse er et Udgiftsbilag, som er fuldt gyldig til dit Regnskab, du behøver slet ikke herefter at have Penge liggende i Kassen, det hele foregaar let og bekvemt, blot du altid sørger for, at der indestaar saa mange Penge paa Kontoen, som du ønsker at afsende". "Ja, Tak for Oplysningen, Post, men jeg tror, jeg vil tænke lidt over Sagen endnu, jeg har endnu ikke rigtig faaet fat i Fordelen derved".

Det var ogsaa kedeligt, at denne Samtale netop skulde ske i Dag, siger Landpostbudet for sig, der røg et Kvarter til, men nu tegner han alligevel i nær Fremtid en Giro-Konto; han skal blot ved Lejlighed have flere Oplysninger, for at det kan sætte sig fast i hans Bevidsthed, det skal nok komme.

Vejen gaar nu ud til Udflytterne, og her er det vist umuligt at indvinde Tid, thi Markvejene er endnu daarligere og tildels ufremkommelige, saadan var det i Gaar, og da det har frosset lidt sidste Nat, er det næppe blevet bedre siden; denne Anelse viser sig at være rigtig, thi selv om Solens Varme endnu ikke er generende, har den dog bevirket, at det øverste Lag paa Markvejen er blødt op til et Ælte. Forgafren paa Cyklen stoppes til, saa det er ganske umuligt at trække den, og der er ikke andet at gøre end at tage Cyklen paa Nakken; men den er tung og trykker paa Skuldrene, Foden glider i den fedtede Lerjord, og der skal Forsigtighed til for at balancere med Køretøjet. Endelig naas den første Gaard, og det lettede at faa Cyklen af Nakken, Posten afleveres hos Gaardejeren, som heldigvis ikke ønsker Oplysning om noget eller skal have Forsendelse med Landpostbudet i Dag. Nu er Halvdelen af Ruten tilbagelagt, og Resten er mere spredt Bebyggelse, men til Gengæld med daarligere Veje; lad os se engang, jo, der er endnu flere Opkrævninger, som kan tage Tid. Videre gaar det til Jens Nielsen, men her skal atter Penge med, og det medfører igen en Forsinkelse paa fem Minutter, som imidlertid et rart Vejstykke retter lidt paa; her skal Tempoet rigtig sættes op, thi nu er Vinden i Ryggen. Videre gaar det, det varede akkurat 10 Minutter paa den gode Vej, men nu kommer der igen Markveje med Søle; Cyklen, som er vadsket ren Aftenen forud, er tilsølet, og paa Egerne sidder tommetykt Snavs. Ind paa denne Gaard skal man med en Opkrævning, som

DANMARKS POSTSTEMPLER

man paa Forhaand ved ikke bliver indløst. "Jeg har ingen Penge, Landpost", siger Manden, "medmindre du vil tage en Slagterigris for den, det kan omtrent passe med Beløbet, 40 Kr. 50 Øre".

Landpostbudet maa naturligvis renoncere paa Tilbudet, han plejer ikke at færdes med saa "store" Penge, og skriver en Anmeldelse. Den næste Gaard har derimod Penge til Forsendelse; det er en henliggende Optrækning fra Telefonselskabet, og Dagen er af Henlæggelsesfristen den sidste. Blækstiften og Kontrabogen kommer igen frem, Pengene tælles, og videre gaar Landpostbudet paa sin daglige Gang. Nu gaar det hjemad, men desværre med 1/2 Times Forsinkelse; efter Hjemkomsten skal Optrækningerne noteres i Kontrabogen, og de forskellige Beløb sammenlægges, før Aflevering kan finde Sted. Resten af Dagen er han en fri - men noget træt - Mand, og det gør godt at komme hjem og faa noget af den varme Mad, som hans Kone har parat til hans Komme.

Saaledes former Arbejdsdagen sig for Landpostbudet i al Almindelighed, men til Tider er Landpostbudet spændt haardere for, f. Eks. ved Juletid med de tusindvis af Julekort og en Masse Pakker. Optrækning af Avispenge ved Kvartalsterminerne lægger ogsaa en Del Beslag paa den knapt afmaalte Tid, ligesom den ny Form for Optrækning af Aamtsstueskat har givet forøget Arbejde, og den ny Form for Postforsendelse, de adresseløse Forsendelser, kan ofte lægge Beslag paa en god Del af Kræfterne naar det drejer sig om store Kataloger o. lign.

Man vil af det foranstaaende kunne forstaa, at Landpostbudets Gerning er temnelig alsidig og til Tider meget anstrengende, og det kan derfor være paa sin Plads at fortælle lidt om, hvad Landpostbudet fortjener ved dette Arbejde.

Landpostbudene var indtil 1919 antagne paa Kontrakt, men denne Kontrakt omfattede kun den egentlige Omdeling paa Ruten og Sætning af Posten til Rutens Beboere, andet Postarbejde var han i Følge sin Kontrakt ikke pligtig til at udføre, og at Praksis viste noget andet, er en Sag for sig. Der var mange Ting, der blev paalagt Landpostbudene at udføre, saasom Skiftning af Post, Omlæsning, ja, det blev dem endog visse Steder paalagt at give Møde om Aftenen for at skifte Posten, men disse Forhold rettede sig, efterhaanden som Landpostbudenes Organisation tog Opgaverne op til Behandling med Administrationen. Landpostbudenes Bestræbelser gik imidlertid ikke ud paa Fritagelse for dette eller hint Arbejde, nej, de ønskede kun, at det Arbejde, de udførte, skulde betales og medregnes til Tjenesten. Tidligere blev Landpostbudenes Lønninger lagt efter Tiden pr. Mil; men dette maa dog ikke forstaaes saaledes, at jo længere han var om at tilbagelægge en Mil, desto mere Lønning fik han, nej, en Mil var opgjort til en Norm, og det var denne, der lagdes til Grund for Tiden, han fik Betaling for.

Adskillige Landpostbude var utilfreds med denne Beregning og ønskede den efter Vejlængde, idet man hævdede, at der var megen Forskel paa at tilbagelægge en Mil med faa og en Mil med mange Beboere, men denne Tanke mødte imidlertid Modstand i Administrationen - mærkeligt nok - og det var først senere, da der blev opfundet Opmaalingsapparater, som paa en langt lettere Maade satte os i Stand til at konstatere en Rutes Vejlængde, at man fik Øje paa denne Arbejdstidsberegningssmaade.

Nu foregaar Kontroleringen af en Rute paa den Maade, at en Kilometertæller sættes paa Cyklen, og det hører nu til Sjældenheder, at der tvistes om selve Vejlængden ud over, at der kan fremkomme Tvivl om, ad hvilke Veje Opmaalingen skal foretages, og ad hvilke Veje Landpostbudet kan eller maa passere. Disse Uoverensstemmelser er dog ikke saa udpræget i vor Tid; thi ved Cyklens Brug i Tjenesten er det en begrænset Fordel at

kunne skyde Genvej, da en saadan Strækning i mange Tilfælde skal tages ved Gang til en større Minutberegning, end hvor Cykel kan benyttes. Siden 1919 har Landpostbudet været statsansat og kan benyttes til alt Slags postalt Arbejde, saasom Omlæsertjeneste, Brevkassetømning, Afløsning i mange Slags Tjenester, og hans Virksomhed er ikke længere begrænset til den egentlige Omdeling i Landdistriktet; men dette gælder dog i det store og hele kun de Landpostbude, der udgaar fra et Postkontor. Rutens Vejlængde og Beboernes Antal er højst forskellige for de forskellige Ruter, men der findes ikke Ruter paa under 6 Timer, der besørger ved Landpostbude, undtagen de ganske faa, som før 1927 var ansat som Landpostbud paa disse Smaaruter; de besørger nu ved Ekstrabude.

Landpostbudene er i Modsætning til andre Tjenestemænd underkastet andre Regler paa det lønmæssige Omraade, idet deres Lønning beregnes efter Rutens Længde i Forbindelse med Antallet af Dagblade; begge Dele kan forandre sig, saa at Ruten let kan nedsættes i lavere Lønklasse, hvis den ikke længere kan holde den hidtidige efter Reglerne. Denne Trusel hænger stadig over Landpostbudets Hoved, men efter 16 Aars Tjeneste er han dog helt sikret ved det personlige Løntillæg. Med Statsansættelsen fulgte ogsaa, at Landpostbudene fik Adgang til Deltagelse paa Fagkursus, og det er ikke faa evnerige Kolleger, der har benyttet sig af denne Adgang. Med bestaaet Fagprøve kan Landpostbudet avancere til Overpakkemesterstillingen samt højere liggende Stillinger, og er han særlig dygtig, er der intet i Vejen for, at han kan blive Generaldirektør.

Det er ingen ringe Del af Danmarks Befolkning paa 3,550,000 Indbyggere, som Postvæsenet ved Landpostbudenes daglig Dont kommer i Forbindelse med, idet ca. 1,880,000 Indbyggere bor i Postvæsenets Land-distrikter, og heraf faar de fleste Post 1 Gang daglig, færre 2 Gange daglig og en lille Del 3 Gange daglig.

Hvorledes er da Forholdet mellem de 1,880,000 Landboere og Postvæsenets 3381 Landpostbude?

Man kan vist ganske roligt gaa ud fra, at af Statens Tjenestemænd kommer Landpostbudet mest i Berøring med Befolkningen; han gaar nemlig ind og ud af dens Døre som ingen anden, de fleste Gange altsaa 1 Gang daglig, og ved dette daglige Samkvem lærer han at kende Befolkningens Glæder og Sorger og en hel Del af det, der optager dens Tanker, hvorimod Personalet i andre Grene af Statsvirksomheden er ligesom mere paa Afstand.

Dette daglige Samkvem giver Landpostbudet en Viden om de forskellige Foreteelser i Befolkningens Liv og Gerning, og han kender derfor paa en Prik, hvorledes den enkelte ser paa de forskellige Problemer i Livet, en Viden, som ogsaa Befolkningen er interesseret i, netop fordi den er alsidig og spænder over et større Felt, end det er givet de fleste Landboere at have Overblik over. Man maa jo ikke forstaa denne Viden som et Resultat af en utidig Nysgerrighed fra Landpostbudets Side og ej heller som en Kilde, han daglig "poster" af, saa snart han kommer inden for Døren og siger "Goddag", nej, det turde vist være sjældent; men skulde Hans Petersen spørge, om man mon er begyndt at høste i Nabokommunen, saa begaar Landpostbudet næppe nogen større Forbrydelse ved at svare, hvad han har erfaret i den Retning. Som Regel er det tilfældigt, at Posten om Sommeren træffer Manden selv og særlig saadan lige ved Høstens Tid; men der kan jo være visse Tvivltilfælde, Optrækninger o. lign., hvor Mandens Nærværelse er absolut nødvendig, og han maa derfor hentes ind fra Marken for at afgøre, om Optrækningen skal betales. Det er ham da en naturlig Ting at benytte Lejligheden til samtidig at stille det ovennævnte Spørgsmaal og derigennem faa opklaret, hvor vidt man er andre Steder. Posten maa af

DANMARKS POSTSTEMPLER

Høflighedshensyn give Tid og høre, hvad der optager Kundens Tanker, skønt Opkrævningen i Forvejen har taget for meget af Postens Tid og faaet ham til at trippe af Utaalmodighed efter at komme paa Farten igen.

Befolkningens økonomiske Forhold lærer Landposten hurtigt at kende, han kan ganske simpelt ikke undgaa det; dertil medfører hans Gerning alt for ofte, at den berører Beboernes Pengeforhold, tænk blot paa Opkrævningerne vedrørende Skatter, Forsikringer m. m. Men til Trods for, at han saaledes hyppigt maa berede sine Medmennesker bedrøvelige Stunder, betragter de ham alligevel som deres gode Ven, som de kan tale fortroligt med om mangt og meget, ikke mindst Familieforhold, og heri ligger den Romantik og Idyl, som Landpostbudets Gerning indeholder. Mange af de unge har Posten kendt som Børn, snart legende og glade, snart med Taa-rerne løbende i stride Strømme, har set dem blive konfirmeret, komme ud at tjene, og naar Posten saa bringer deres Budskaber fra fremmede Egne til Mor og Far, er det kun naturligt, at Moderen med Stolthed fortæller, hvor godt det gaar Sønnen eller Datteren ude blandt fremmede. Posten kan man da ogsaa fortælle, at Søren maaske har været uheldig og faaet en grumme streng Plads, saa det vist er bedst, at man faar ham hjem igen til Skiftedag. Posten er heller ikke uinteressert, hvis Forældrene fortæller ham, at nu er Skønjomfruen bleven forlovet; men da kan det jo hænde, at Posten er ligesom lidt forberedt paa Nyheden, specielt naar Kæresten er lidt paa Afstand. Hvis Lars Jørgensen ved Diget gaar og spekulerer over Anbringelsen af den nykonfirmerede, kunde det maaske klare lidt paa Begreberne at snakke med Posten, som kommer saa meget omkring; det kunde jo tænkes, at han vidste Besked om en eller anden, som kunde bruge en saadan Knægt. Et saa stort fortroligt Spørgsmaal vil Posten absolut behandle med den Forstaaelse, som Sagens Vigtighed kræver, og denne Forstaaelse

er der ligeledes Bud efter, naar Enken henne i det gamle straatækte Hus, gamle Stine, hvis Børn for længst er fløjet fra Reden, gør Posten delagtig i sin Glæde over, at Børnene har haft Held til at skabe sig et Hjem eller god Stilling.

Der findes ogsaa andre Omraader, hvor Landpostbudet kommer i Kontakt med Befolkningen; man ser rundt omkring i Landet Landpostbude beklæde offentlige Stillinger, som Medlemmer af Sogneraad, Byraad, Skatteraad, Hjælpekasser, som Sygekasse-formænd og Kasserere, Stillinger som disse Landpostbude indtager i Kraft af Befolkningens Tillid til deres daglige Budbringer. Vintertiden er Landpostbudets værste Tid, da indtræffer daarligt Føre og opblødte Veje, som sinker meget; men Vintertiden er ogsaa den Tid, der bedst illustrerer det gode Forhold mellem Befolkningen og Landpostbudet. Det er da en dagligdags Begivenhed, at den forblæste og forfrosne Post inviteres paa en Kop Kaffe, naar han i Embeds medfør kigger ind ad Døren til dem, der sidder og hygger sig i den varme Stue, og er Føret aldeles ufremkommeligt paa Grund af store Snedriver, sker det ofte, at Hesten bliver spændt for Kanen, medens den stivfrosne Landpost tør lidt op ved den varme Kaffe, saa ser man straks lidt lysere paa Livet, naar man faar lidt Varme i Kroppen og pludselig bliver agende Post Resten af Dagen uden selv at skulle lægge Kræfter til. Særlig i den strenge Vinter 1929 kom denne Hjælpsomhed og Forstaaelse Landpostbudene tilgode. Landet var i ca. 2 Maaneder næsten ufremkommeligt til Fods og paa Cykel, og skønt Beboerne stadig maatte rydde Sneen væk fra Vejene, blev der ofte, saa det ene, saa det andet Sted, Lejlighed til at høre den kærkomne Vending: "Sid ned, Post, og nyd Kaffen, mens vi spænder den Brune for, saa kører Du Resten af Turen!".

DANMARKS POSTSTEMPLER

Stempelkontrol

Det er en omfattende opgave at katalogisere selv så lille et område indenfor danmarks poststempler, som lapidarstemplerne udgør, men det er en endnu større opgave at holde rede på hvad de forskellige indskud står for. Staten har da heller ikke altid selv været klar over hvilke stempler de respektive posthuse rådede over, endsige hvordan de blev anvendt. Ved cirkulære nr. 29 af 24.11.1868, med virkning fra 1.12.1868, bestemmes det at stemplernes indskud skal udvise tognumrene i køreplanerne, og dette synes også at være tilfældet for bureauernes vedkommende - de faste posthuse havde for størstepartens vedkommende "POST"-indskud, og kun få steder hvor man anvendte "TOG"-indskud, var man i stand til at følge tognumrene.

I cirkulærene og senere i "Officielle Meddelelser" ses flere gange at der indkaldes stempelaftryk fra samtlige posthuse, og det er så heldigt at indkaldelserne fra Officielle Meddelelser nr. 30 af 18.9.1884 (k84) og nr. 41 af 18.12.1886 (k86) er bevarede. Som man kunne vente, så er "besværelserne" af meget varierende karakter, nogle posthuse indsender blot et aftryk af dagstemplet med en notits om at pågældende stempel bruges til ankomende og afgående post, mens andre posthuse omhyggeligt redegør for hvad de forskellige indskud anvendes til.

Nedenstående redegøres for indholdet af k84 og k86, vel vidende at oplysningerne er af tvivlsom værdi uden en samtidig køreplan.

Afgående poster

Ankomende poster

AABYBRO LAP VIIa, K84, K86

1 POST Til posterne såvel i østlig som i vestlig retning

AAKIRKEBY LAP Ia, k84, K86

Samtlige

Samtlige

AALBORG IVb-1, k84

5-7¼F Østbanen tog 18, Vendsysselbanen tog 11
7¼-10¼F Tog 24 ladepost, Vendsysselbanen tog 13, Nibe 1. post
10¼-2E Tog 28 ladepost, Tog 15 ladepost
2-6¼E Østbanen tog 30, Tog 19 ladepost
6¼-11E Østbanen tog 18 næste morgen, Diligencerne til sideruterne kl. 23.00

Diligencerne fra sideruterne

fra Østbanen
Tog 28 ladepost, Tog 15 ladepost
Vendsysselbanen tog 30, Tog 19 ladepost, Østbanen tog 23, Nibe 2. post

AALBORG LAP IVb-1, k86

5-7½F Tog 31 nordpå, Tog 42 sydpå
7½-10½F Tog 37 nordpå, Nibe
10½-2½E Tog 52 sydpå, Tog 39 nordpå
2½-6¾E Tog 41 nordpå, Tog 56 sydpå
6¾-11E Thisted, Frederikshavn, Løgstør, Hals

Thisted, Frederikshavn, Løgstør, Hals
Tog 42 nordfra
Tog 37 sydfra
Tog 52 nordfra, Tog 39 sydfra
Tog 41 sydfra, Tog 56 nordfra, Tog 47 sydfra, Nibe

AALBORG.J.B.P. LAP IIIa, k84

1 TOG Østbanen tog 12 kl. 6.20, Vendsysselbanen tog 11 kl. 6.40
2 TOG Østbanen tog 24 kl. 10.00 ladepost, Vendsysselbanen tog 13 kl. 10.10 ladepost
3 TOG Østbanen tog 28 kl. 14.25 ladepost, Vendsysselbanen tog 15 kl. 14.25 ladepost
4 TOG Østbanen tog 30 kl. 18.45, Vendsysselbanen 1 tog 19 kl. 1850
5 TOG Kassebreve kl. 19.00 til 23.00 som afgår næste morgen
6 TOG benyttes ej

AALBORG.J.B.P. LAP IIIa, k86

1 TOG Tog 31 nordpå, Tog 42 sydpå
2 TOG Tog 37 nordpå
3 TOG Tog 52 sydpå, Tog 39 nordpå
4 TOG Tog 41 nordpå, Tog 56 sydpå

Tog 42 nordfra
Tog 37 sydfra
Tog 52 nordfra, Tog 39 sydfra
Tog 41 sydfra, Tog 56 nordfra, Tog 47 sydfra

AARHUS I LAP IVb-2, k84

5-8F
8-10F Tog 18
10½-1E Tog 19, Tog 73, pr. Dampskib til Samsø, Kalundborg og Vestsjælland MOF
3-4E Tog 24
4-5E
5-6E Tog 23, Tog 75
6-7E Houbanen tog 6
7-10E Tog 30, Tog 13, Tog 71, Houbanen tog 2

Tog 13, Tog 30, Houbanen tog 1
Tog 72
Tog 18, Tog 19

Tog 24
Tog 74, pr. Dampskib fra Samsø, Kalundborg og Vestsjælland TTL
Tog 23, Houbanen tog 5
Tog 76

AARHUS I LAP IVb-2, k86

5-8F
8-10F
10½-1E Tog 42, Tog 41, Tog 163, Samsø, Kalundborg og Vestsjælland pr. dampskib MOF
3-4E Tog 48
4-5E
6-7E Tog 165, Tog 6
7-10E Tog 56, Tog 37, Tog 161, Tog 2, Tog 39, Klank

Tog 37, Tog 56
Tog 162
Tog 42, Tog 41

Tog 48
Tog 47, Tog 5
Tog 166

AARHUS II LAP VIIIb-2, k84

1 TOG
2 TOG Tog 14, Tog 15
3 TOG Tog 18
4 TOG Tog 19

Tog 13, Houbanen tog 1
Tog 18

DANMARKS POSTSTEMPLER

5 TOG	Tog 24	
6 TOG	Tog 23	
7 TOG	Tog 30, Tog 13, Tog 71, Houbanen tog 2	Tog 28, Tog 27, Tog 30
AARHUS II LAP VIIIb-2, k86		
1 TOG	Tog 36	Tog 1
2 TOG	Tog 37, Tog 2	Tog 37
3 TOG	Tog 38, Tog 39	
4 TOG	Tog 41, Tog 42	Tog 42
5 TOG	Tog 48	
6 TOG	Tog 47, Tog 6, Tog 165	
7 TOG	Tog 56, Tog 37, Tog 161, Tog 2, Klank	Tog 52, Tog 56, Tog 51, Klank
AARHUS Nr.3 LAP VIIIa, k84		
1 TOG	Tog 71	
2 TOG		Tog 72
3 TOG	Tog 73	
4 TOG		Tog 74
5 TOG	Tog 75	
6 TOG		Tog 76
AARHUS Nr.3 LAP VIIIa, k86		
1 TOG	Tog 161	
2 TOG		Tog 162
3 TOG	Tog 163	
4 TOG		Tog 164
5 TOG	Tog 165	
6 TOG	Tog 56, Tog 37, Tog 161, Tog 2, Klank	Tog 166
AARS LAP VIIa, k84, (k86 kun stempelftryk)		
1 POST	Post til Vester Hornum og Løgstør	Post fra Hobro
2 POST	Post til Hobro	Post fra Vester Hornum og Løgstør
AARUP LAP IIa-2, k84		
1 POST	Tog 1, Posten til Bogense	Tog 1, Posten fra Bogense
2 POST	Tog 2	Tog 2
3 POST	Tog 3	Tog 3
4 POST	Tog 4	Tog 4
5 POST	Tog 5	Tog 5
6 POST	Tog 6	Tog 6
7 POST	Tog 7	Tog 7
8 POST	Tog 8	Tog 8
POST	Tog 10	Tog 10
AARUP LAP IIa-2, k86		
1 POST	Ekstraordinære poster ad landevejen	
AARUP LAP IIIb, k84		
1 TOG	Tog 1, Posten til Bogense	Tog 1, Posten fra Bogense
2 TOG	Tog 2	Tog 2
3 TOG	Tog 3	Tog 3
4 TOG	Tog 4	Tog 4
5 TOG	Tog 5	Tog 5
6 TOG	Tog 6	Tog 6
7 TOG	Tog 7	Tog 7
8 TOG	Tog 8	Tog 8
TOG	Tog 10	Tog 10
AARUP LAP IIIb, k86		
1 TOG	Tog 1, Tog 2, Assens, Bogense	Tog 1, Tog 2, Assens, Bogense
3 TOG	Tog 3 ladepost	
6 TOG	Tog 6 ladepost	
7 TOG	Tog 7	Tog 7
9 TOG	Tog 10, Tog 9 og 12 ladepost	Tog 10
ALLINGAABRO LAP VIIIb, k84		
1 TOG	Tog 78 kl. 6.58	Tog 78 kl. 6.58
2 TOG	Tog 77 kl. 8.15, Ørsted 1. post	Tog 77 kl. 8.15, Ørsted 1. post
3 TOG	Tog 82 kl. 19.18, Ørsted 2. post	Tog 82 kl. 19.18, Ørsted 2. post
4 TOG	Tog 81 kl. 20.35	Tog 81 kl. 20.35
ALLINGAABRO LAP VIIIb, k86		
1 TOG	Randers - Ryom jb. 1. post, Ørsted 1. post	Randers - Ryom jb. 1. post, Ørsted 1. post
2 TOG	Randers - Ryom jb. 2. post	Randers - Ryom jb. 2. post
3 TOG	Randers - Ryom jb. 3. post	Randers - Ryom jb. 3. post, Ørsted 2. post
4 TOG	Randers - Ryom jb. 4. post, Ørsted 2. post	Randers - Ryom jb. 4. post
ALLINGE LAP VIIb, k84, (k86 kun stempelftryk)		
1 POST	Post til Rønne og Hasle, ikke søndag	Post fra Rønne og Hasle, ikke mandag

DANMARKS POSTSTEMPLER

2 POST 2. post til Rønne og Hasle, Nov. - Febr.

2. post fra Rønne og Hasle, Nov. - Febr.

ARDEN LAP VIIIb, k84

1 TOG Tog 18
2 TOG Tog 13
3 TOG Tog 30
4 TOG Tog 23

Tog 18
Tog 13
Tog 30
Tog 23

ARDEN LAP VIIIb, k86

1 TOG Tog 42
2 TOG Tog 39
3 TOG Tog 52
4 TOG Tog 47

Tog 42
Tog 39
Tog 52
Tog 47, Tog 56

ASAA LAP VIIb, k84, k86

1 POST Afgående post

Ankommende post

ASKEBY LAP IIb, K86

1 POST kl. 16.15

kl. 9.20

ASSENS ANT VIII, k84

1 POST Tog 83
2 POST Tog 85
3 POST Diligence til Faaborg
4 POST Tog 87

Tog 84
Diligence fra Faaborg
Tog 86
Tog 88

ASSENS LAP VIIb, k86

1 POST Tog 23
2 POST Tog 25
3 POST Tog 27
4 POST Aarup

Tog 22, Aarup
Tog 24
Tog 26

AUNING LAP IIIb, k84

1 TOG Tog 78
2 TOG Tog 77
3 TOG Tog 82
4 TOG Tog 81

Tog 78
Tog 77
Tog 82
Tog 81

AUNING LAP IIIb, k86

1 TOG Tog 172
2 TOG Tog 171
3 TOG Tog 176
4 TOG Tog 175

Tog 172
Tog 171
Tog 176
Tog 175

BALLERUP LAP VIIb, k84

1 POST Tog 42 til København, Tog 43 til Frederikssund
2 POST Tog 44 ladepost, Tog 45 ladepost
3 POST Tog 46 til København, Tog 41 til Frederikssund

BALLERUP LAP VIIb, k86

1 POST Tog 81 og 82
2 POST Tog 83 og 86
3 POST Tog 87 og 88

BANDHOLM LAP IIa, k84

1 POST Tog 18 kl. 11.30
2 POST Tog 22 kl. 19.15 til Nakskov, pr. dampskib til Fejø 16.45

Tog 18 fra Maribo kl. 9.00, pr. dampskib fra Fejø kl. 11.00
Tog 21 fra Maribo kl. 16.30

BANDHOLM LAP IIa, k86

1 POST Tog 28 til Maribo, Pr. dampskib til Fejø
2 POST Tog 32 til Maribo

Tog 27 fra Maribo
Tog 31 fra Maribo, Pr. dampskib fra Fejø

BARRIT LAP VIIb, k84

1 POST

BARRIT LAP VIIb, k86

1 POST Tog 3 kl. 10.56
2 POST Tog 5 kl. 17.40

Tog 2 kl. 8.56
Tog 4 kl. 16.01

BIRKERØD LAP IIb, k86

1 POST Tog 2 sydpå
2 POST Tog 1 nordpå
3 POST Tog 5 nordpå
4 POST Tog 8 sydpå ladepost
5 POST Tog 10 sydpå
6 POST Tog 9 nordpå ladepost
7 POST Tog 12 sydpå
8 POST Tog 13 nordpå

Tog 2 nordfra
Tog 1 sydfra
Tog 5 sydfra
Tog 8 nordfra ladepost
Tog 10 nordfra
Tog 9 sydfra ladepost
Tog 12 nordfra
Tog 13 sydfra

DANMARKS POSTSTEMPLER

Søn- og helligdage

1 POST	Tog 2 sydpå	Tog 2 nordfra
2 POST	Tog 1 nordpå	Tog 1 sydfra
3 POST	Tog 5 nordpå	Tog 5 sydfra
4 POST	Tog 10 sydpå	Tog 10 nordfra
5 POST	Tog 12 sydpå	Tog 12 nordfra
6 POST	Tog 13 nordpå	Tog 13 sydfra

BJERGET LAP IIb, k84

1 POST	Kassebreve kl. 20.05 - 8.50	Diligence fra Aalborg kl. 8.30
2 POST	Kassebreve kl. 9.00 - 20.05	Diligence fra Thisted kl. 19.45

BJERGET LAP IIb, k86

1 POST	Thisted kl. 9.05	Aalborg kl. 8.30
2 POST	Aalborg kl. 21.35	Thisted kl. 21.00

BJERRINGBRO LAP VIIIb, k84

1 TOG	Tog 35	Tog 35
2 TOG	Tog 34	Tog 34
3 TOG	Tog 41	Tog 41
4 TOG	Tog 40	Tog 40

BOGENSE LAP VIIb-1, k84

1 POST	Tog 1 kl. 5.45	Diligence fra Aarup kl. 4.00
2 POST	Tog 3 kl. 10.05	Tog 2 fra Odense kl. 9.20
3 POST	Tog 5 kl. 18.10	Tog 4 fra Odense kl. 15.45
4 POST	Diligence til Aarup kl. 21.30	Tog 6 fra Odense kl. 23.05

BOGENSE LAP VIIb-1, k86

1 POST	Tog 1 til Odense kl. 6.10	Aarup kl. 6.00
2 POST	Tog 3 til Odense kl. 10.20	Tog 2 fra Odense kl. 9.35
3 POST	Tog 5 til Odense kl. 18.10	Tog 4 fra Odense kl. 16.05
4 POST	Aarup kl. 21.30	Tog 6 fra Odense kl. 22.10

BORRE LAP IIb, k86

1 POST

BORUP LAP IIa, k84

1 POST	Tog 12 ladepost til Roskilde, Tog 2	Tog 1
2 POST	Tog 5, Tog 6, Tog 10	Tog 5, Tog 6, Tog 10
3 POST	Tog 9 post til Ringsted, Tog 3, Tog 4	Tog 9, Tog 3, Tog 4

BORUP LAP IIa, k86

1 POST	Tog 24, Tog 21	Tog 24, Tog 21
2 POST	Tog 28, Tog 29	Tog 28, Tog 29
3 POST	Tog 36	Tog 36

BRAMMINGE LAP IIIb, k84

1 TOG	Tog 77, Tog 122	Tog 77, Tog 121
2 TOG	Tog 76, Tog 124	Tog 76, Tog 123
3 TOG	Tog 85, Tog 126	Tog 85, Tog 125
4 TOG	Tog 82, Tog 128	Tog 82, Tog 127

BRAMMINGE LAP IIIb, k86

1 TOG	Vestpå kl. 7.20, Sydpå kl. 7.25	Østfra kl. 7.12, Sydfra kl. 7.11
2 TOG	Østpå kl. 11.19, Sydpå kl. 11.35	Vestfra kl. 11.14, Sydfra kl. 11.10
3 TOG	Vestpå kl. 16.41, Sydpå kl. 16.45	Østfra kl. 16.38, Sydfra kl. 16.35
4 TOG	Østpå kl. 20.44, Sydpå kl. 21.21	Vestfra kl. 20.38, Sydfra kl. 20.37

BROBYVÆRK LAP VIIb, k84

1 POST	Post til Odense kl. 12.40	Post fra Faaborg kl. 12.30
2 POST	Post til Faaborg kl. 15.40	Post fra Odense kl. 15.30

BROBYVÆRK LAP VIIb, k86

1 POST		Faaborg kl. 24.00
2 POST		Odense kl. 5.30

BRÆDSTRUP LAP IIa, k84

1 POST	Post til Silkeborg om morgenen	
2 POST	Østbanen tog 30, Østbanen tog 13, Diligence til Horsens om aftenen	

BRÆDSTRUP LAP IIa, k86

1 POST	Post til Silkeborg om morgenen	
2 POST	Østbanen, Horsens om aftenen	

BRØNDERSLEV LAP IIIb, k84

1 TOG	Tog 11 kl. 7.46	
3 TOG	Tog 13 kl. 10.55	
4 TOG	Tog 28 kl. 13.10	

DANMARKS POSTSTEMPLER

5 TOG Tog 15 kl. 15.41
 6 TOG Tog 30 kl. 17.48
 7 TOG Tog 19 kl. 19.58
 8 TOG Tog 32 kl. 20.45

BRØNDERSLEV LAP IIIb, k86

1 TOG Tog 42 sydpå kl. 7.01
 2 TOG Tog 31 kl. 7.54
 3 TOG Tog 37 kl. 11.12
 4 TOG Tog 32 sydpå kl. 13.44
 5 TOG Tog 39 kl. 16.28
 6 TOG Tog 56 sydpå kl. 18.06
 7 TOG Tog 41 nordpå kl. 20.28

BÆLUM LAP Ia, k84, k86

BØRKOP LAP VIIIb, k84

1 TOG	Tog 19, benyttes kl. 7.00 - 8.00	Tog 19
2 TOG	Tog 14, benyttes kl. 9.00 - 10.05	Tog 14
3 TOG	Tog 18, benyttes kl. 10.05 - 13.45	Tog 18
4 TOG	Tog 23, benyttes kl. 13.45 - 14.55	Tog 23
5 TOG	Tog 27, benyttes kl. 14.55 - 18.50	Tog 27
6 TOG	Tog 24, benyttes kl. 18.50 - 20.35	Tog 24

BØRKOP LAP VIIIb, k86

1 TOG Landposter kl. 8.15, Tog 36
 2 TOG kl. 8.15 - 9.00, Tog 41
 3 TOG kl. 9.00 - 13.42, Tog 38
 4 TOG kl. 13.42 - 14.55, Tog 42
 5 TOG kl. 14.55 - 17.45, Tog 51
 6 TOG kl. 17.45 - 20.35, Tog 48

CHARLOTTENLUND LAP VIIa, k84

1 POST	Tog fra Klampenborg kl. 7.15 brevpost Tog fra Klampenborg kl. 10.15 pakkepost	Tog fra København kl. 7.00
2 POST	Tog kl. 10.15 brevpost, Tog kl. 17.15 pakkepost	Tog kl. 13.40 brevpost
3 POST	Tog kl. 17.15 brevpost	Tog kl. 17.30
4 POST	Tog kl. 20.15 brevpost	Tog kl. 19.30 brevpost

CHARLOTTENLUND LAP IIb, k86 - vintersæsonen

1 POST	Tog fra Klampenborg kl. 9.35	Tog fra København kl. 7.30
2 POST	Tog fra Klampenborg kl. 16.45	Tog fra København kl. 17.30
4 POST	Tog fra Klampenborg kl. 21.15	Tog fra København kl. 19.30

CHARLOTTENLUND LAP IIb, k86 - sommersæsonen

1 POST	Tog fra Klampenborg kl. 7.15	Tog fra København kl. 7.00
2 POST	Tog fra Klampenborg kl. 10.15	Tog fra København kl. 11.30
4 POST	Tog fra Klampenborg kl. 21.15	Tog fra København kl. 19.30

DRAGØR LAP Ia, k84, k86

1. og 2. post til Christianshavn 1. og 2. post fra Christianshavn

EBELTOFT LAP Ia, k84, k86

EIBY LAP IIb, k86

1 POST	Tog 6 ladepost	Tog 6 ladepost
2 POST	Tog 3 ladepost	Tog 3 ladepost
3 POST	Tog 9 ladepost	Tog 9 ladepost
4 POST	Tog 10	Tog 10
5 POST	Tog 12 ladepost	Tog 12 ladepost

ESBJERG LAP IIa, k84

1 POST	Vestbanen tog 38, Nordby 1. post	Tog 31, taske fra Varde, Vestbanen tog 38, Nordby 1. post
2 POST	Vestbanen tog 33	Vestbanen tog 33
3 POST	Vestbanen tog 42, Nordby 2. post	Vestbanen tog 42, Nordby 2. post
4 POST	Vestbanen tog 37	Vestbanen tog 37

ESBJERG LAP IIb, k86

1 POST	Tog 77, Fanå 1. post	Tog 72 fra Varde, Tog 77
2 POST	Tog 76	Tog 76, Fanø
3 POST	Tog 85, Fanø 2. post	Tog 85, Fanø
4 POST	Tog 82	Tog 82

ESROM LAP IIa-1, k84

1 POST	Fredensborg 1. post, Tog 36 sydpå	Fredensborg 1. post, Tog 27 nordpå
2 POST	Fredensborg 2. post, Tog 30 sydpå	

ESROM LAP IIa-1, k86

1 POST	Fredensborg 1. post, Tog 10 sydpå	Fredensborg 1. post, Tog 1 nordpå
--------	-----------------------------------	-----------------------------------

DANMARKS POSTSTEMPLER

2 POST Fredensborg 2. post, Tog 12 sydpå

FAABORG LAP IIb-1, k84

1 POST Diligence til Assens kl. 6.30
2 POST Tog 11 kl. 9.25 Tog 10 kl. 9.10
3 POST Tog 13 kl. 14.20 Tog 12 kl. 14.10
4 POST Tog 15 kl. 19.10 Tog 14 kl. 18.55, Diligence fra Assens kl. 18.23
5 POST Diligence til Odense kl. 22.30

FAABORG LAP IIb-1, k84

1 POST Assens kl. 8.00 Odense kl. 1.40
2 POST Tog 11 kl. 9.40 Tog 10 kl. 9.25
3 POST Tog 13 kl. 15.15 Tog 12 kl. 15.05
4 POST Tog 15 kl. 20.00 Tog 14 kl. 19.50
5 POST Diligence til Odense kl. 22.00 Assens kl. 20.23

FAARUP LAP VIIIb, k84

1 TOG Tog 13 kl. 7.55, Tog 18 kl. 8.24 Tog 13 kl. 7.55, Tog 18 kl. 8.24
4 TOG Tog 23 kl. 20.13, Tog 30 kl. 20.45 Tog 23 kl. 20.13, Tog 30 kl. 20.45

FAXE LAP VIIb, k84

1 POST Tog 1, Post til Præstø Tog 4
2 POST Tog 5 Tog 8, Post fra Præstø

FAXE LAP IIa, k86

1 POST Tog 1, Tog 2, Præstø Tog1, Tog 2

FAXE LAP VIIb, k86

2 POST Tog 7, Tog 8 Tog 7, Tog 8, Præstø

FAXE JB:PE: LAP VIIIb, k84

1 TOG Tog 1
5 TOG Tog 5

FAXE JB:PE: LAP VIIIb, k86

1 TOG Tog 1
2 TOG Tog 2
7 TOG Tog 7
8 TOG Tog 8

FAXE LADEPLADS LAP IIb, k86

1 POST Tog 1 kl. 5.40 Tog 2 kl. 10.35
2 POST Tog 7 kl. 19.05 Tog 8 kl. 23.36

FEIØ LAP Ib, k84, k86

Afgående post
Ankommende post

FEIØ LAP Ia, k86: reservestempel

FJERRITSLEV LAP Ia, k84, k86

FJERRITSLEV ANT IV, k86

FLAUENSKJOLD LAP VIIb, k84

1 POST Post sydpå Post nordfra
2 POST Post nordpå Post sydfra

FLAUENSKJOLD LAP VIIb, k86

1 POST Aalborg kl. 2.30 Frederikshavn kl. 2.15
2 POST Frederikshavn kl. 3.30 Aalborg kl. 3.15

FREDENSBORG LAP IIa, k84

1 POST Tog 28 sydpå, Tog 27 nordpå, Post til Esrom Tog 28 nordfra, Tog 27 sydfra
2 POST Tog 34 sydpå, Tog 31 nordpå Tog 34 nordfra, Tog 31 sydfra
3 POST Tog 36 sydpå, Tog 35 nordpå Tog 36 nordfra, Tog 35 sydfra, Post fra Esrom
4 POST Tog 30 sydpå, Tog 29 nordpå, Esrom 2. post Tog 30 nordfra, Tog 29 sydfra

FREDENSBORG LAP IIa, k86

1 POST Tog 13, Tog 2
2 POST Tog 1, Tog 8
3 POST Tog 5, Tog 10
4 POST Tog 9, Tog 12

FREDENSBORG LAP IIIb, k86

1 TOG Tog 13, Tog 2
2 TOG Tog 1, Tog 8
3 TOG Tog 5, Tog 10
4 TOG Tog 9, Tog 12

DANMARKS POSTSTEMPLER

FREDERICIA LAP VIIa, k84

- | | |
|---|---|
| <p>1 POST Tog 30 Fyn vestpå kl. 2.30, Tog Fyn 2 østpå kl. 2.40
Tog 13 Østjyll. kl. 2.37, Tog 38 Vestjyll. kl. 4.00</p> <p>2 POST Tog 19 til Frederikshavn ladepost kl. 7.00</p> <p>3 POST Tog 6 Fyn østpå kl. 10.50, Tog 14 til Kolding kl. 10.52</p> <p>4 POST Tog 18 Fyn vestpå kl. 14.27, Tog 8 Fyn østpå kl. 14.35
Tog 23 Østjyll. kl. 14.30, Tog 42 Vestjyll. kl. 14.27</p> <p>5 POST Tog 27 til Aarhus ladepost kl. 18.25</p> | <p>Tog 13 Fyn vestpå kl. 2.17, Tog 1 Fyn østpå kl. 2.05
Tog 30 Østjyll. kl. 2.05, Tog 37 Vestjyll. kl. 24.00
Tog 24 fra Frederikshavn ladepost</p> <p>Tog 14 fra Aarhus ladepost kl. 10.25, Tog 21 fra Kolding
ladepost kl. 10.20</p> <p>Tog 23 Fyn vestpå kl. 13.55, Tog 5 Fyn østpå kl. 13.50
Tog 18 Østjyll. kl. 14.00, Tog 33 Vestjyll. kl. 13.55
Tog 7 Fyn østpå kl. 17.50</p> |
|---|---|

FREDERIKSBORG LAP VIIa, k84

- | | |
|---|--|
| <p>1 POST Tog 28 sydpå, Tog 27 nordpå, Poster til Frederikssund,
Frederiksværk, Helsingør og Slangerup</p> <p>2 POST Tog 31 nordpå, Tog 34 sydpå ladepost</p> <p>3 POST Tog 36 sydpå, Tog 35 nordpå ladepost, Tog 30 sydpå
pakkepost, Tog 29 nordpå pakkepost</p> <p>4 POST Tog 30 sydpå, Tog 29 nordpå</p> | <p>Tog 28 nordfra, Tog 27 sydfra</p> <p>Tog 31 sydfra, Tog 34 nordfra ladepost
Post fra Helsingør, Tog 36 nordfra, Tog 35 sydfra ladepost</p> <p>Poster fra Frederikssund, Frederiksværk og Slangerup,
Tog 30 nordfra, Tog 29 sydfra</p> |
|---|--|

FREDERIKSBORG LAP IIb, k86

- | | |
|---|--|
| <p>1 POST Tog 2 sydpå, Tog 1 nordpå
Frederikssund, Frederiksværk, Helsingør, Slangerup</p> <p>2 POST Tog 5 nordpå, Tog 8 sydpå</p> <p>3 POST Tog 10 sydpå, Tog 9 nordpå, Tog 12 sydpå pakkepost</p> <p>4 POST Tog 12 sydpå, Tog 13 nordpå</p> | <p>Tog 2 nordfra, Tog 1 sydfra</p> <p>Tog 5 sydfra, Tog 8 nordfra
Helsingør, Tog 10 nordfra, Tog 9 sydfra
Tog 12 nordfra, Tog 13 sydfra,
Frederikssund, Frederiksværk, Slangerup</p> |
|---|--|

FREDERIKSHAVN LAP IIa, k84

- 1 POST kl. 8.00 - 10.55
2 POST kl. 10.55 - 16.15
3 POST kl. 16.15 - 18.20
4 POST kl. 18.20 - 22.00

FREDERIKSHAVN LAP IIb, k86

- | | |
|---|--|
| <p>1 POST kl. 23.00 - 5.25, Tog 42 kl. 5.25</p> <p>2 POST kl. 5.25 - 11.00, Læsø kl. 8.00, Skagen kl. 10.50
Tog 52 kl. 11.15 ladepost</p> <p>3 POST kl. 11.00 - 16.35, Norge kl. 13.00, Sverige kl. 13.00
Sæby kl. 13.00, Tog 56 kl. 16.35</p> <p>4 POST kl. 16.35 - 23.00, Aalborg kl. 22.45</p> | <p>Tog 42
Aalborg kl. 7.00, Tog 31 kl. 10.10, Læsø kl. 11.00</p> <p>Norge kl. 11.00, Tog 37 kl. 12.40, Sverige kl. 15.00
Skagen kl. 15.05, Sæby kl. 16.15
Tog 39 kl. 18.49 ladepost, Tog 41 kl. 22.35 ladepost</p> |
|---|--|

FREDERIKSSUND LAP VIIb-1, k84

- | | |
|--|---|
| <p>1 POST Tog 42 kl. 6.30
Slangerup kl. 12.15, Post fra Frederiksværk og Skibby kl.</p> <p>2 POST Tog 44 kl. 11.30, Tog 46 kl. 17.00, Post til Nordbanen,
Frederiksborg og Slangerup kl. 17.30</p> <p>3 POST Post til Frederiksværk kl. 22.15, Post til Skibby kl. 22.15</p> | <p>Tog 43 kl. 10.45, Post fra Nordbanen, Frederiksborg og
11.00</p> <p>Tog 45 kl. 16.30</p> <p>Tog 41 kl. 22.00</p> |
|--|---|

FREDERIKSSUND LAP VIIb-2, k86

- | | |
|---|---|
| <p>1 POST Tog 82 kl. 6.30</p> <p>2 POST Tog 84 kl. 11.25 ladepost</p> <p>3 POST Tog 86 kl. 16.45, Frederiksborg kl. 16.15</p> <p>4 POST Tog 88 kl. 20.15, Frederiksværk og Skibby kl. 23.00</p> | <p>Tog 81 kl. 9,40
Frederiksværk og Skibby kl. 11.00, Frederiksborg kl. 12.15
Tog 83 kl. 13.20
Tog 85 kl. 16.45 ladepost
Tog 87 kl. 22.45</p> |
|---|---|

FREDERIKSSUND LAP IIb, k86

- | | |
|---|---|
| <p>1 POST Tog 82 kl. 6.30</p> <p>2 POST Tog 84 kl. 11.25 ladepost</p> <p>3 POST Tog 86 kl. 16.45, Frederiksborg kl. 16.15</p> <p>4 POST Tog 88 kl. 20.15, Frederiksværk og Skibby kl. 23.00</p> | <p>Tog 81 kl. 9,40
Frederiksværk og Skibby kl. 11.00, Frederiksborg kl. 12.15
Tog 83 kl. 13.20
Tog 85 kl. 16.45 ladepost
Tog 87 kl. 22.45</p> |
|---|---|

FREDERIKSVÆRK LAP IIb-1, k84

- | | |
|--|--|
| <p>1 POST Post til Frederikssund kl. 9.00</p> <p>2 POST Post til Frederiksborg kl. 17.30</p> | <p>Post fra Frederikssund kl. 24.00
Post fra Frederiksborg kl. 12.15</p> |
|--|--|

FREDERIKSVÆRK LAP IIb-1, k86

- 1 POST
2 POST

FUGLEBJERG ANT VII, k84

- Post til Slagelse og Næstved
- Post fra Slagelse og Næstved

FUGLEBJERG LAP IIb, k86

- | | |
|---|--------------------------------------|
| <p>1 POST Sorø</p> <p>2 POST Næstved</p> <p>3 POST Slagelse</p> | <p>Sorø
Næstved
Slagelse</p> |
|---|--------------------------------------|

DANMARKS POSTSTEMPLER

GJEDSTED LAP VIIb, k84

1 POST Post til Viborg kl. 7.00
2 POST Post til Hobro kl. 8.00

Post fra Viborg kl. 14.30
Post fra Hobro kl. 16.30

GJEDSTED LAP VIIb, k86

1 POST Post til Viborg kl. 7.00
2 POST Post til Hobro kl. 8.00

Post fra Viborg kl. 15.00
Post fra Hobro kl. 19.00

GJENTOFTE LAP VIIa, k84

1 POST Tog 27, Tog 28
2 POST Tog 31
3 POST Tog 34 søgnedage, Tog 36 helligdage
4 POST Tog 35 og 36 søgnedage, Tog 29 og 30 helligdage
5 POST Tog 29 og 30 søgnedage

GJENTOFTE LAP VIIa, k86

1 POST Tog 2 kl. 7.00
2 POST Tog 1 kl. 8.24
3 POST Tog 5 kl. 11.24
4 POST Tog 8 kl. 13.40 ladepost, ikke søn- og helligdage
5 POST Tog 10 kl. 17.40
6 POST Tog 12 kl. 20.45
7 POST Tog 13 kl. 23.38

GLOSTRUP LAP Ia, k84, k86

Samtlige poster

Samtlige poster

GRENAA LAP IIIb, k84

1 TOG Tog 72 kl. 6.25, Landposter kl. 9.30
2 TOG Tog 74 kl. 13.40 ladepost
3 TOG Tog 76 kl. 16.45

Tog 71 kl. 8.45
Tog 73 kl. 16.40 ladepost
Tog 75 kl. 21.05, Landposter

GRENAA LAP VIIa-2, k86

1 POST Afgående landposter
2 POST Ankommande landposter
3 POST benyttes ikke

GRENAA LAP IIIb, k86

1 TOG Tog 162 kl. 7.45
2 TOG Tog 164 kl. 14.15
3 TOG Tog 166 kl. 19.00

Tog 161 kl. 9.53
Tog 163 kl. 15.05
Tog 165 kl. 21.00

GRINDSTED LAP VIIa, k84

1 POST Varde kl. 4.00, Vejle kl. 7.00

Vejle kl. 21.25, Varde kl. 23.55

GRINDSTED LAP VIIa, k86

1 POST Varde kl. 6.30, Vejle kl. 8.00

Vejle kl. 22.30, Varde kl. 20.30

GRÆSTED LAP IIIb-1 k84, k86

1 TOG Tog 1 kl. 6.16
2 TOG Tog 5 kl. 15.25

Tog 2 kl. 10.35
Tog 4 kl. 13.40

GUDHJEM LAP IIa, k84

1 POST kl. 18.00 undtagen mandag

Tirsdag, Onsdag, Fredag og Lørdag kl. 8.00, Søndag og Torsdag kl. 9.00

GUDHJEM LAP IIa, k86

1 POST

1.11. - 28.2. Mandag, Onsdag, Fredag og Lørdag kl. 19.00
Tirsdag og Torsdag kl. 18.00
1.3 - 31.10. Mandag - Lørdag kl. 18.00

Søndag, Tirsdag og Torsdag kl. 20.00
Tirsdag og Torsdag kl. 9.00, Lørdag kl. 8.00
Tirsdag - Søndag kl. 8.00

HADSTEN LAP IIIb, k84

1 TOG Tog 18 kl. 9.54
2 TOG Tog 23 kl. 18.49, Nattoget sydpå

Tog 18, Tog 30, Tog 13
Tog 23

HADSTEN LAP IIIb, k86

1 TOG Tog 39 kl. 9.58
2 TOG Tog 42 kl. 11.12
3 TOG Tog 47 kl. 19.21
4 TOG Tog 52 kl. 20.27

Tog 39 kl. 9.58
Tog 42 kl. 11.12
Tog 47 kl. 19.21
Tog 52 kl. 20.27

HADSUND LAP Ia, k84

Hobro kl. 16.00, Landposter

Hobro kl. 12.00, Landposter

HADSUND LAP Ia, k84

Hobro kl. 15.30, Landposter

Hobro kl. 12.30, Landposter

HALS LAP VIIb, k84

DANMARKS POSTSTEMPLER

1 POST Daglig omnibus, Dampskib fra Kbh. 2 gange ugentlig ugentlig Daglig omnibus, Post til Aalborg pr. dampskib 2 gange ugentlig
 2 POST Post fra Aalborg pr. dampskib 2 gange ugentlig

HALS LAP VIIb, k86

1 POST Kørende til Aalborg Kørende fra Aalborg
 2 POST København pr. dampskib Aalborg pr. dampskib

HAMMEL LAP VIIb, k86

1 POST Landposter kl. 10.15
 2 POST

HASLE LAP VIIb, k84

1 POST Post til Allinge, Post til Rønne Post fra Allinge, Post fra Rønne
 2 POST 2. post til Allinge og Rønne i vintertiden

HASLE ANT IV, k84

Ældre reservestempel (Tildels ubrugeligt)

HASLE LAP VIIb, k86

1 POST Post til Allinge, Post til Rønne Post fra Allinge, Post fra Rønne
 2 POST 2. post til Allinge og Rønne i vintertiden 2. post fra Allinge og Rønne i vintertiden

HASLEV LAP IIIa-2, k84

1 TOG Tog 16 Tog 16, Rønnede 1. post
 2 TOG Tog 15, Tog 20, Rønnede 1. post Tog 20
 3 TOG Tog 19
 4 TOG Tog 18 Tog 18, Rønnede 2. post
 5 TOG Tog 17, Rønnede 2. post Tog 17

HASLEV LAP IIb, k86

1 POST Tog 42 nordpå kl. 6.47 Rønnede 1. post
 2 POST Tog 41 sydpå kl. 9.38, Tog 46 til Kbh. kl. 14.35 ladepost Rønnede 1. post kl. 9.45, Tog 47 ladepost fra Kbh. kl. 17.36
 3 POST Rønnede 2. post kl. 22.45, Tog 52 nordpå kl. 20.13 Rønnede 2. post kl. 19.40
 Tog 51 sydpå kl. 22.36

HAVNDAL LAP VIIIb, k84

1 TOG Tog 1, benyttes kl. 22.30 - 6.45 Tog 1
 2 TOG Tog 2, benyttes kl. 6.45 - 10.15 Tog 2
 3 TOG Tog 5, benyttes kl. 10.15 - 19.00 Tog 5
 4 TOG Tog 6, benyttes kl. 19.00 - 22.30 Tog 6

HAVNDAL LAP VIIIb, k86

1 TOG Tog 1 kl. 5.25, benyttes kl. 21.47 - 5.25 Tog 1
 2 TOG Tog 2 kl. 9.47, benyttes kl. 5.25 - 9.47 Tog 2
 3 TOG Tog 5 kl. 16.45, benyttes kl. 9.47 - 16.45 Tog 5
 4 TOG Tog 6 kl. 21.47, benyttes kl. 16.45 - 21.47 Tog 6

HELLEBÆK LAP VIIb, k84

1 POST Post til Helsingør og Nordbanen kl. 6.15 Post fra Helsingør og Nordbanen kl. 10.30

HELLEBÆK LAP VIIb, k86

1 POST Post til Helsingør og Nordbanen kl. 5.00 Post fra Helsingør og Nordbanen kl. 10.30

HELLEBÆK LAP IIa, k84

2 POST Post til Helsingør og Nordbanen kl. 19.00 15.5. - 15.9. Post fra Helsingør og Nordbanen kl. 20.30 15.5. - 15.9.

HELLEBÆK LAP IIa, k86

2 POST Post til Helsingør og Nordbanen kl. 18.15 15.5. - 15.9. Post fra Helsingør og Nordbanen kl. 20.30 15.5. - 15.9.

HELLERUP LAP VIIa, k84

1 POST Tog 27 nordpå, Tog 28 sydpå Tog 27 sydfra, Tog 28 nordfra
 2 POST Tog 5 nordpå, Tog 8 ladepost Tog 5
 3 POST Tog 10 Tog 9 ladepost, Tog 10
 4 POST Tog 12, Tog 13 nordpå Tog 12, Tog 13

HELLERUP LAP VIIa, k86

1 POST Tog fra Klampenborg kl. 7.00, Tog 1 nordpå Tog 1
 2 POST Tog 31 nordpå, Tog 34 sydpå Tog 31 sydfra
 3 POST Tog 36 sydpå Tog 35 sydfra, Tog 36 nordfra
 4 POST Tog 29 nordpå, Tog 30 sydpå Tog 29 sydfra, Tog 30 nordfra

HELSINGE LAP Ia, k84 - klager samtidig over at stemplet er slidt, har været i brug siden 1867

Kun en daglig post

HELSINGE LAP

1 POST Frederiksborg kl. 14.15 Frederiksborg kl. 11.15

HELSINGØR LAP VIIIb, k84

DANMARKS POSTSTEMPLER

1 TOG Tog 28 kl. 7.00, Hellebæk kl. 10.00, Helsingborg kl. 10.00	Hellebæk kl. 7.00, Tog 27 kl. 10.00
2 TOG Tog 34 kl. 12.00, Helsingborg kl. 13.15	Tog 31 kl. 13.15, Helsingborg kl. 11.30
3 TOG Tog 36 kl. 16.00, Helsingborg kl. 18.00 19.30, Hellebæk kl. 19.30 15.5. - 15.9.	Helsingborg kl. 15.30, Helsingborg kl. 19.30, Tog 35 kl.
4 TOG Tog 30 kl. 20.00, Hellebæk kl. 20.00 15.5. - 15.9.	Tog 29 kl. 22.45

HELSINGØR LAP VIIIb, k86

1 TOG Tog 2 kl. 5.40, Hellebæk kl. 10.00, Helsingborg kl. 10.00	Hellebæk kl. 5.30, Tog 1 kl. 9.45
2 TOG Tog 8 kl. 12.00, Helsingborg kl. 13.15	Tog 5 kl. 13.00, Helsingborg kl. 11.30
3 TOG Tog 10 kl. 16.00, Helsingborg kl. 18.00	Helsingborg kl. 15.30 og 20.30, Tog 9 kl. 19.35
4 TOG Tog 12 kl. 19.05, Hellebæk kl. 19.45 15.5. - 15.9.	Hellebæk kl. 18.50 15.5. - 15. - 15.9. Tog 13 kl. 1.00

HERLUFMAGLE LAP Ia, k84, k86

HERNING LAP VIIb, k84

1 POST Tog 53	Tog 54
2 POST Tog 54	Tog 59
3 POST Tog 55	Tog 56, Holstebro og Vejle
4 POST Tog 56	Tog 57
5 POST Tog 57	Tog 58

HERNING LAP VIIb, k86

1 POST Tog 104	
2 POST Tog 103, Holstebro	Tog 103, Videbæk, Tog 110 ladepost
3 POST Tog 110 ladepost, Videbæk	Vejle, Holstebro, Tog 109 ladepost
4 POST Tog 109 ladepost	Landposterne
5 POST Tog Tog 114	Tog 114, Tog 111

HINNERUP LAP VIIIb, k84

1 TOG	Tog 13 sydfra
2 TOG Tog 18 sydpå	Tog 18 nordfra, Post fra Hammel
3 TOG Tog 23 nordpå, Post til Hammel	Tog 23 sydfra
4 TOG Tog 30 sydpå, Tog 13 nordpå, Post til Hammel kl. 6.30	Tog 30 nordfra, Post fra Hammel

HINNERUP LAP VIIIb, k86

1 TOG	Tog 37
2 TOG Tog 39	Tog 39
3 TOG Tog 42	Tog 42, Hammel
4 TOG Tog 47, Hammel kl. 19.30	Tog 47
5 TOG Tog 52	Tog 52
6 TOG Tog 56, Tog 51	Tog 56, Hammel kl. 22.05

HJALLERUP LAP VIIa, k84, k86

1 POST Alle poster	Alle poster
--------------------	-------------

HJØRRING LAP VIIb, k84

1 POST Tog 11, Post til Løkken. Post til Taars	Tog 11
2 POST Tog 13	Tog 13
3 POST Tog 15	Tog 15
4 POST Tog 28	Tog 28
5 POST Tog 30	Tog 30, Post fra Løkken, Post fra Taars
6 POST Tog 32	Tog 32
7 POST Tog 19	Tog 19

HJØRRING LAP VIIb, k86

1 POST Tog 42 sydpå	Tog 42 østfra
2 POST Tog 31 østpå, Løkken	Tog 31 sydfra
3 POST Tog 37 østpå	Tog 37 sydfra, Sæby, Øster Vraa, Taars
4 POST Tog Tog 52 sydpå ladepost	Tog 52 østfra ladepost
5 POST Tog 39 østpå	Tog 39 sydfra
6 POST Tog 56 sydpå, Taars, Øster Vraa, Sæby	Tog 56, Løkken
7 POST Tog 41 østpå, Tog 42	Tog 41

HOBRO LAP IIb, k84

1 POST Tog 13, Tog 18, Post til Løgstør, Post til Hadsund	Tog 13, Tog 18
2 POST Tog 15, Tog 24	Tog 15, Tog 24
3 POST Tog 19, Tog 28	Tog 19, Tog 28
4 POST Tog 23, Tog 30	Tog 23, Tog 30, Post fra Løgstør, Post fra Hadsund

HOBRO LAP IIb, k86

1 POST Tog 37, Tog 42, Post til Løgstør, Mariager og Hadsund	Tog 37, Tog 42
2 POST Tog 39	Tog 39, Landposter
3 POST Tog 41, Tog 52	Tog 41, Tog 52, Løgstør
4 POST Tog 47, Tog 56	Tog 47, Tog 56, Post fra Hadsund og Mariager

HOBRO JB.P. LAP IIIa, k84

1 TOG Tog 13, Tog 18, Post til Løgstør, Post til Hadsund	Tog 13, Tog 18
2 TOG Tog 15, Tog 24	Tog 15, Tog 24

DANMARKS POSTSTEMPLER

3 TOG Tog 19, Tog 28
4 TOG Tog 23, Tog 30

Tog 19, Tog 28
Tog 23, Tog 30, Post fra Løgstør, Post fra Hadsund

HOBRO JB.P. LAP IIIa, k86

1 TOG Tog 37, Tog 42
2 TOG Tog 39
3 TOG Tog 41, Tog 52
4 TOG Tog 47, Tog 56

HOLBÆK LAP VIIb, k84

1 POST Tog 22 østpå
2 POST Godstog 26 østpå, Tog 21 vestpå, Diligence til Ringsted Diligence til Nykøbing
3 POST Tog 24 østpå, Godstog 25 vestpå
4 POST Tog 23 vestpå

Tog 22 vestfra, Diligence fra Nykøbing
Godstog 26 vestfra, Tog 21 østfra
Tog 24 vestfra, Godstog 25 østfra, Diligence fra Ringsted
Tog 23 østfra

HOLBÆK LAP VIIb, k86

1 POST Tog 62 østpå
2 POST Tog 61 vestpå, Nykøbing, Ringsted
3 POST Tog 63 vestpå, Båd til Orø
4 POST Tog 66 østpå
5 POST Tog 65 vestpå, Tog 68 østpå
6 POST Tog 70 østpå
7 POST Tog 69 vestpå

Tog 62 vestfra, Nykøbing
Tog 61 østfra, Båd fra Orø
Tog 63 østfra,
Tog 66 vestfra
Tog 65 østfra, Tog 68 vestfra
Tog 70 vestfra, Ringsted
Tog 69 østfra

HOLEBY LAP IIa, k84

1 POST Tog 10 til Rødby kl. 8.45, Tog 11 til Maribo kl. 13.17
2 POST Tog 12 til Rødby kl. 16.12, Tog 13 til Maribo kl. 19.23

Tog 10 fra Maribo kl. 8.45, Tog 11 fra Rødby kl. 13.17
Tog 12 fra Maribo kl. 16.12, Tog 13 fra Rødby kl. 19.23

HOLEBY LAP IIa, k86

1 POST kl. 8.00 - 13.30, Tog 19 til Rødby kl. 8.48, Tog 22 til Maribo kl. 13.03
2 POST kl. 15.30 - 18.00, Tog 21 til Rødby kl. 15.56, Tog 24 til Nakskov kl. 19.23

Tog 19 fra Maribo kl. 8.48, Tog 22 fra Rødby kl. 13.03
Tog 21 fra Maribo kl. 15.56, Tog 24 fra Rødby kl. 19.23

HOLSTEBRO LAP IIa-1, k84

1 POST Tog 33
2 POST Tog 36
3 POST Post til Herning
4 POST Tog 38, Tog 37
5 POST Tog 40
6 POST Tog 39
7 POST Tog 42

Tog 33
Tog 36
Tog 35
Tog 38, Tog 37
Tog 39
Tog 42

HOLSTEBRO LAP IIb, k86

1 POST Tog 76
2 POST Tog 77, Herning
3 POST Tog 83
4 POST Tog 79
5 POST Tog 84
6 POST Tog 85

Tog 85, Tog 76
Tog 77, Tog 80
Herning
Tog 82
Tog 84

HOLSTED LAP IIa, k84

1 POST Tog 38 kl. 6.38
2 POST Tog 33 kl. 11.45
3 POST Tog 42 kl. 16.14
4 POST Tog 37 kl. 21.18

Tog 38
Tog 33
Tog 42
Tog 37

HOLTE LAP VIIb, k84

1 POST Tog 27, Tog 28, Hørsholm 1. post
2 POST Tog 31, Tog 36, Hørsholm 2. post
3 POST Tog 30, Tog 29, Hørsholm 3. post

Tog 27, Tog 28, Hørsholm 1. post
Tog 31, Tog 36, Hørsholm 2. post
Tog 30, Tog 29, Hørsholm 3. post

HOLTE LAP VIIb, k86

1 POST Tog 2 kl. 6.45, Tog 1 kl. 8.38, Hørsholm kl. 8.40
2 POST Tog 5 kl. 11.42, Hørsholm kl. 11.45, Tog 10 kl. 17.22
3 POST Hørsholm kl. 18.05, Tog 12 kl. 20.24, Tog 13 kl. 23.53
13 kl. 23.53

Hørsholm kl. 6.30, Tog 2 kl. 6.45, Tog 1 kl. 8.38
Tog 5 kl. 11.42, Tog 10 kl. 17.22 Hørsholm kl. 17.00
Tog 9 kl. 18.02, Hørsholm kl. 20.00, Tog 12 kl. 20.24, Tog

HORSSENS LAP IVa-2, k84

12¼-8F
8-10F Tog 14, Tog 19, Tog 2 til Juelsminde
10-1E Tog 18
1-4¼E Tog 23
4¼-7½E Tog 24
7-12E Tog 27

Kassebreve efter midnat, Tog 30, Tog 13
Tog 14, Tog 19, 1. kassetømning
Tog 18, Nørre Snede, 2. kassetømning
Tog 23, Nørre Snede, 3. kassetømning
Tog 24, 4. kassetømning
Tog 27, Tog 5 fra Juelsminde, Brædstrup, Odder, Uldum,
Landposterne, Sidste kassetømning

HORSSENS LAP IVb-1, k86 - rekvirerer samtidig indskud i overensstemmelse med de nye togtider

DANMARKS POSTSTEMPLER

12¼-8F		Kassebreve efter midnat, Tog 56, Tog 37, 1. kassetømning
8-10F	Tog 36, 41 og 37, Tog 2 til Juelsminde	Tog 36, 41 og 37, Nørre Snede
10-1E	Tog 42, Tog 4 til Juelsminde	Tog 42, Tog 3 fra Juelsminde, 2. kassetømning
1-4¼E		
4¼-7½E	Tog 47, Nørre Snede	Tog 47, Landposter, 3. kassetømning
7-12E	Tog 48, Tog 51 Odder, Landposter	Tog 48, Tog 51, Tog 5 fra Juelsminde, Brædstrup, Uldum,
HUMBLE LAP VIIb, k84, k86		
1 POST	Rudkøbing kl. 14.30	Rudkøbing kl. 10.45
HURUP LAP IIIb, k84		
1 TOG	Tog 22	Tog 22
2 TOG	Tog 21	Tog 21
3 TOG	Tog 24	Tog 24
4 TOG	Tog 23	Tog 23
HURUP LAP IIIb, k86		
1 TOG	Tog 134	Tog 134
2 TOG	Tog 131	Tog 131, Mors
3 TOG	Tog 135, Mors	Tog 135
4 TOG	Tog 138, Vestervig	Tog 138, Vestervig
5 TOG	Tog 140	Tog 140
6 TOG	Tog 139	Tog 139
HVALSØ LAP IIa, k84		
1 POST		
2 POST		
3 POST		
4 POST		
HVALSØ LAP IIb, k86		
1 POST	Tog 62	Tog 62
2 POST	Tog 61	Tog 61
3 POST	Tog 63	Tog 63
4 POST	Tog 68	Tog 68
5 POST	Tog 70	Tog 70
6 POST	Tog 69	Tog 69
HVIDBJERG LAP VIIIb, k84		
1 TOG	Tog 63	Tog 63
2 TOG	Tog 65	Tog 65
3 TOG	Tog 66	Tog 66
4 TOG	Tog 68	Tog 68
HØRSHOLM LAP VIIb, k84		
1 POST	kl. 7.00	kl. 9.45
2 POST	kl. 16.00	kl. 13.00
3 POST	kl. 20.00	kl. 23.00
HØRSHOLM LAP VIIb, k86		
1 POST	kl. 5.30	kl. 9.45
2 POST	kl. 16.00	kl. 12.50
3 POST	kl. 19.00	kl. 19.10
IKAST LAP IIIb, k84		
1 TOG	Tog østpå kl. 7.29	Tog vestfra kl. 7.29
2 TOG	Tog vestpå kl. 9.22, Post til Nørre Snede	Tog østfra kl. 9.22
3 TOG	Tog vestpå kl. 19.00	Tog østfra kl. 19.00, Post fra Nørre Snede
4 TOG	Tog vestpå kl. 20.48	Tog østfra Kl. 20.48
IKAST LAP IIIb, k86		
1 TOG	Tog 104	Tog 104
2 TOG	Tog 103, Nørre Snede	Tog 103
3 TOG	Tog 111, Tog 114	Tog 111, Tog 114, Nørre Snede
JELLINGE LAP VIIa, k84		
1 POST	Post til Herning kl. 6.00	Post fra Vejle og Østbanen tog 13 og 30 kl. 5.30
2 POST	Post til Vejle og Østbanen tog 18 og 23 kl. 11.15	Post fra Herning kl. 12.00
3 POST		Post fra Vejle kl. 18.15
JELLINGE LAP VIIa, k86		
1 POST	Post til Herning kl. 8.00	Post fra Vejle og Østbanen kl. 7.30
2 POST	Post til Vejle og Østbanen kl. 12.30	Post fra Herning kl. 12.00
3 POST		Post fra Vejle kl. 18.30
JYDERUP LAP IIa, k84		
1 POST	Tog 22	Tog 22
2 POST	Tog 26	Tog 26

DANMARKS POSTSTEMPLER

3 POST Tog 21, Ruds Vedby	Tog 21, Ruds Vedby
4 POST Tog 24, Tog 25	Tog 24, Tog 25, Nykøbing
5 POST Tog 23, Nykøbing	Tog 23

JYDERUP LAP IIb, k86

1 POST Tog 62	Tog 62, Ruds Vedby
2 POST Tog 61, Ruds Vedby	Tog 61
3 POST Tog 66, Tog 63	Tog 66, Tog 63
4 POST Tog 68	Tog 68, Nykøbing
5 POST Tog 65, 70 og 69, Nykøbing	Tog 65, 70 og 69

KALLEHAVE LAP IIa, k84

1 POST Natpost (Morgen)	Natpost (Morgen)
2 POST Dagpost (Formiddag, Middag)	Dagpost (Formiddag, Middag)

KALLEHAVE LAP IIa, k86

1 POST Tog 42, Stege, Vordingborg	Tog 51, Stege, Vordingborg
2 POST Præstø	Præstø
3 POST Tog 52, Stege, Vordingborg	Tog 41, Stege, Vordingborg

KALLUNDBORG LAP VIIb, k84

1 POST Tog 22	Tog 21
2 POST Tog 26 ladepost, Diligence til Slagelse og Philipsdal, Koldby og Aarhus	Post fra Slagelse og Philipsdal kl. 17.00, Tog 25 ladepost kl. 19.00
3 POST Tog 24 kl. 17.25	Tog 23 kl. 22.45

KALLUNDBORG LAP VIIb, k86

1 POST Tog 62, Philipsdal	Tog 61, Philipsdal
2 POST Tog 66, Samsø og Aarhus	Tog 63
3 POST Tog 68	
4 POST Tog 70	Tog 65, Samsø og Aarhus
5 POST	Tog 69

KARBY LAP VIIb, k84

1 POST Thybanen tog 63 og 66, Vestervig	
2 POST Nykøbing, Thisted, Skive og Tværbanen tog 40	

KARBY LAP VIIb, k86

1 POST Hurup	Nykøbing, Thisted, Sallingbanen
2 POST Nykøbing, Thisted, Sallingbanen	Hurup

KARREBÆKSMINDE LAP VIIa, k84

1 POST kl. 8.00	kl. 13.30
-----------------	-----------

KARREBÆKSMINDE LAP VIIa, k86

1 POST 1. post	1. Post
2 POST 2. post	2. post

KJELLERUP LAP IIa, k84

1 POST Rødkærsbro kl. 6.00	Rødkærsbro kl. 10.00
2 POST Silkeborg kl. 10.20	Silkeborg kl. 18.20
3 POST Rødkærsbro kl. 18.40	Rødkærsbro kl. 21.45

KJELLERUP LAP IIa, k86

1 POST Rødkærsbro kl. 7.00	Rødkærsbro kl. 10.25
2 POST Silkeborg kl. 10.45	Silkeborg kl. 18.50
3 POST Rødkærsbro kl. 19.10	Rødkærsbro kl. 22.15

KJERTEMINDE LAP VIIb, k84

1 POST kl. 10.00	kl. 8.20
2 POST kl. 17.30	kl. 16.20

KJERTEMINDE LAP VIIb, k86

1 POST Ullerslev kl. 11.00	Ullerslev kl. 8.05
----------------------------	--------------------

KJØBENHAVN LAP VIa-2, k86

KJØBENHAVN K B LAP IVa-8, k84 - løse breve, afgående poster

5-6½M Vestbanen tog 1 kl. 7.00, 1. post V, N, Ø og Valby kl. 6.25	
6½-7F 1. post C kl. 7.10, 1. ombæring kl. 7.30	
7-8½F Nordbanen tog 27 kl. 8.00, Vestbanen tog 5 kl. 8.10, Syd- og Nordvestbanen kl. 9.00, 2. og 3. post V	
8½-9¼F Frederikssundsbanen tog 43 kl. 9.15, 2. post C kl. 9.30, 2. ombæring kl. 9.45	
9¼-10¼F Svensk-norsk hovedpost kl. 11.15	
10¼-11F Nordbanen tog 31 kl. 11.00, 4. post V, 3. post C, 2. post N og Ø, 5. post V, 3. ombæring kl. 11.30	
11-12F Vestbanen tog 7 kl. 12.30, 2. post Valby kl. 12.10, 6. post V	
12-1¾E Sydbanen tog 19 kl. 13.25, Nordvestbanen tog 25 kl. 14.15, 7. post V, 4. post C kl. 13.50, 4. ombæring kl. 14.15, Svensk-norsk post kl. 14.15	
1¾-3¾E Frederikssundsbanen tog 45 kl. 15.00, 5. post C kl. 15.50, 5. ombæring kl. 16.15, 3. post N og Ø, 8. post V kl. 14.15, Tysk post pr. dampskib til Lübeck kl. 15.00	

DANMARKS POSTSTEMPLER

- 3¼-4¾E 4. post N og Ø, 9. post V kl. 16.15, Nordbanen tog 35 kl. 17.15, 10. post V, 3. post Valby kl. 17.15
4¾-6E Vestbanen tog 9 (Roskilde) kl. 17.50, 6. post C kl. 18.10, 6. ombæring kl. 18.30
6-6.50E Vestbanen tog 3 kl. 19.20, 5. post N og Ø, 11. post V kl. 18.45
6.50-7.5E Syd- og Nordvestbanen kl. 19.35, 7. post C kl. 19.10, 7. ombæring kl. 19.30
7.5-8½E Frederikssundsbanen tog 41 kl. 20.45, Nordbanen tog 29 kl. 21.00
8½-9½A de den følgende morgen afgående poster

KJØBENHAVN K B LAP IVa-8, k86 - løse breve, afgående poster

- 5-6½M V, N, Ø, Valby, Charlottenlund og Klampenborg 1. post
6½-7F Nordvestbanen tog 61, Sydbanen tog 41, Malmø, Landskrona, Engelholm, Frederiksberg I og C 1. post
7-8½F Vestbanen tog 21, Nordbanen tog 1, Frederikssundsbanen tog 81, Sydbanen tog 43, Vestbanen tog 23, Helsingborg, V 2. og 3. post
8½-9¼F Nordvestbanen tog 63, Toldboden 1. post, C, N og Ø 2. post, V 4. post
9¼-10¼F Sverige og Norge
10¼-11F Nordbanen tog 5, Frederiksberg 2. post, C 3. post, V 5. og 6. post, N og Ø 3. post
11-12F Frederikssundsbanen tog 83, V 7. post, Valby 2. post, Malmø
12-1¼E Toldboden 2. post, Sydbanen tog 47 ladepost, C 4. post, Nordvestbanen tog 65 ladepost, V 8. post
1¼-3¾E V 9. post, N og Ø 4. post, Frederiksberg 3. post, Frederikssundsbanen tog 85 ladepost, Vestbanen tog 27 ladepost, C 5. post, Malmø, Bureau 52, Helsingborg
3¾-4¾E V 10. og 11. post, N og Ø 5. post, Nordbanen tog 9 ladepost, Malmø, Bureau 10, Bureau 33
4¾-6E Valby 3. post, Vestbanen tog 29, Frederiksberg 4. post, C 6. post
6-6.50E V 12. post, N og Ø 6. post, Frederiksberg 5. post, Vestbanen tog 31 (sydlige udland)
6.50-7.5E C 7. post
7.5-8½E Nordvestbanen tog 69, Sydbanen tog 51
8½-8.50A Vestbanen tog 33, Norge via Frederikshavn, Udlandet via Fyn
8.50-9A Frederikssundsbanen tog 87
9-10.45A Nordbanen tog 13

KJØBENHAVN LAP IVa-3, k84 - Indleveringsstempel (NB breve, PA og løse breve)

- 8-10¼F Svensk-norsk hovedpost kl. 11.15
10¼-11F Post til N, Ø og C kl. 11.30, Ombæring kl. 11.30
11-11½F Vestbanen tog 7 kl. 12.30
11½-1¼E Nordvestbanen tog 25 kl. 14.15
1¼-2E Svensk-norsk post kl. 14.30, Tysk post pr. dampskib til Lübeck kl. 15.00
2-4¼E Nordbanen tog 35 kl. 17.15
4¼-5¾E Vestbanen tog 3 kl. 19.20
5¾-6½E Syd- og Nordvestbanen kl. 19.35
6½-8E Nordbanen tog 29
8-9A de den følgende morgen afgående poster

KJØBENHAVN LAP IVa-3, k86 - Indleveringsstempel (NB breve, PA og løse breve)

- 8-10¼F Nordvestbanen tog 63, Nordbanen tog 5, Sverige, Norge,
10¼-11F Frederikssundsbanen tog 83
11-11½F V 7. post, Valby 2. post
11½-1¼E Sydbanen tog 47 ladepost, Nordvestbanen tog 65 ladepost, Malmø
1¼-2E Landskrona, Bureau 36
2-4¼E Frederikssundsbanen tog 85 ladepost, Vestbanen tog 27 ladepost, Nordbanen tog 9 ladepost, Malmø, Bureau 52
4¼-5¾E Vestbanen tog 29, Malmø, Bureau 10, Bureau 33, Vestbanen tog 31
5¾-6½E
6½-8.20E Nordbanen tog 69, Sydbanen tog 51, Vestbanen tog 33
8.20-9A Frederikssundsbanen tog 87, Nordbanen tog 13, Morgentogene næste dag

K OMB: OMB-10, k84 Ankomststempel

- OMB:1 K 1. post, V 1. post, Pr. dampskib fra Aarhus, Aalborg, Frederikshavn, Göteborg, Lübeck, Neksø, Randers, Rønne og Stettin, K 8. post, V 12. post, N 8. post, Ø 6. post, C 8. post, G 6. post, F 6. post, Klampenborg og Charlottenlund 4. post, Vestbanen tog 10, Sydbanen tog 18, Nordvestbanen tog 24, Nordbanen tog 30, Vestbanen tog 4
OMB:2 K 2. post, V 2. post, N 1. post, C 1. post, Valby 1. post, Frederikssundsbanen tog 42, Nordbanen tog 28, Klampenborg og Charlottenlund 1. post
OMB:3 K 3. post, V 3. post, V 4. post, N 2. post, N 3. post, N 4. post, Ø 1. post, Ø 2. post, C 2. post, C 3. post, F 1. post, G 1. post, Klampenborg og Charlottenlund 2. post, Sverige pr. Malmø dampskib, Nordvestbanen tog 22, Sydbanen tog 18, Sverige pr. Landskrona dampskib, Helsingør pr. dampskib, Vestbanen tog 2, Sverige og Norge pr. Malmø dampskib
OMB:4 K 4. post, V 5. og 6. post, N 5. post, Ø 3. post, C 4. post, Valby 2. post, Toldbod postekspeditionen 2. og 3. post, G 2. post, F 2. og 3. post, Post pr. Malmø dampskib, Frederikssundsbanen tog 44, Nordvestbanen tog 26
OMB:5 K 5. post, V 7., 8. og 9. post, N 6. post, Ø 4. post, C 5. post, G 3. post, F 4. post, Nordbanen tog 34, Sydbanen tog 20, Sverige og Norge pr. Malmø dampskib
OMB:6 K 6. post, V 10. post, N 7. post, Ø 5. post, C 6. post, Toldbod postekspeditionen 4. post, G 4. post, F 5. post, Valby 3. post, Klampenborg og Charlottenlund 3. post, Vestbanen tog 8, Nordbanen tog 36, Christiania pr. dampskib, Landskrona pr. dampskib
OMB:7 K 7. post, V 11. post, C 7. post, G 5. post, Frederikssundsbanen tog 46, Malmø pr. dampskib

K OMB: OMB-9, k86 Ankomststempel

- OMB.1 V 1 post, Frederiksberg 1. post
OMB.2 Nordbanen tog 2, Frederikssundsbanen tog 82, Nordvestbanen tog 62, Sydbanen tog 42, Vestbanen tog 24, Valby 1. post, C 1. post, V 2. post, N og Ø 1. post
OMB.3 Vestbanen tog 26, Toldboden 1. post, G 1. post, Voldkvarteret 1. post, C 2. og 3. post, V 3. og 4. post, N 2., 3. og 4. post, Ø 2. og 3. post, Frederiksberg 2. post, Landskrona pr. dampskib kl. 10.30, Malmø pr. dampskib kl. 10.15
OMB.4 Vestbanen tog 28, Frederikssundsbanen tog 84 ladepost, Valby 2. post, Toldboden 2. post, G 2. post, Voldkvarteret 2. og 3. post, C 4. post, V 5 post, N 5. post, Ø 4. post, Frederiksberg 3. post, Malmø pr. dampskib kl. 12.30 og 13.30
OMB.5 Nordbanen tog 8 ladepost, Toldboden 3. post, Voldkvarteret 4. post, C 5. post, V 6. og 7. post, N 6. post, Ø 5. post,

DANMARKS POSTSTEMPLER

Frederiksberg 4. post, G 3. post

OMB.6 Nordbanen tog 10, Nordvestbanen tog 66 ladepost, Sydbanen tog 46 ladepost, Vestbanen tog 30 ladepost, Valby 3. post, Toldboden 4. post, G 4. post, Voldkvarteret 5. post, C 6. post, V 8. post, N 7. post, Ø 6. post, Malmø pr. dampskib kl. 16.15, Landskrona pr. dampskib kl. 17.00

OMB.7 Frederikssundsbanen tog 86, G 5. post, C 7. post, V 9. post, Frederiksberg 5. post, Malmø pr. dampskib kl. 18.30

OMB.1 Ankommet kl. 19.30 - 23.00: Nordbanen tog 12, Frederikssundsbanen tog 88, Nordvestbanen tog 68 og 70, Sydbanen tog 50 og 52, Vestbanen tog 34 og 36, G 6. post, Voldkvarteret 6. post, C 8. post, V 10. post, N 8. post, Ø 7. post, Frederiksberg 6. post

KJØBENHAVN P P LAP Ia-4, k84

Alle afgående adresse- og postoprævningsbreve

KJØBENHAVN P P LAP Ia-5, k86

Alle afgående adresse- og postoprævningsbreve

KJØBENHAVN LAP Ia-3, k84, k86

Alle afgående pengebreve

KJØBENHAVN P P LAP VIIa, k84

1 POST	kl. 9.00 - 13.00
2 POST	kl. 13.00 - 19.00
3 POST	kl. 19.00 - 21.00

KJØBENHAVN P P LAP VIIa, k86

1 POST	kl. 7.30 - 13.00
2 POST	kl. 13.00 - 19.00
3 POST	kl. 19.00 - 7.30

KJØBENHAVN.V LAP IVb-1, k84

7M 1. kassetømning, 1. post K, C, N, Ø, Valby, Charlottenlund og Klampenborg, 1 ombæring

8F Nordbanen tog 27, Vestbanen tog 5

9F Sydbanen tog 15, Nordvestbanen tog 21, K kl. 9.00, Pakkepost Frederikssundsbanen tog 43 og Klampenborgbanen kl.

9.00

9¼F Frederikssundsbanen tog 43

10F 2. kassetømning, K 3. post kl. 10.00

10½F K 4. post, C, N og Ø 2. post

11F Nordbanen tog 31

11½F 2. ombæring, Charlottenlund og Klampenborg med toget kl. 11.30

12½E Vestbanen tog 7, K 5. post, Pakkepost til K kl. 12.30

1½E 3. kassetømning, Sydbanen tog 19, K 6. post, C, N og Ø 3. post

2¼E Nordvestbanen tog 25, K 7. post

3E Frederikssundsbanen tog 45, K 8. post

3½E 4. kassetømning, K 9. post, C, N og Ø 4. post, 3. ombæring

5E Nordbanen tog 35, Vestbanen tog 9 pakkepost, Klampenborgbanen kl. 17.30 pakkepost

5¼E Klampenborgbanen kl. 17.30 brevpost

6E 5. kassetømning, Vestbanen tog 9 (Roskilde), K 10. post, C, N og Ø 5. post, Sydbanen tog 17 og Nordvestbanen tog

23 pakkepost

7¼E 6. kassetømning, Vestbanen tog 3, K 11. post, C 6. post, 4. ombæring, Charlottenlund og Klampenborg tog kl. 19.30

7½E Sydbanen tog 17, Nordvestbanen tog 23

9A Nordbanen tog 29, Frederikssundsbanen tog 41

11A K 12. post, De til den følgende dags morgenposter indleverede brev- og pakkeforsendelser

KJØBENHAVN.V LAP IVb-3, k86

7M Valby, K, C, N, Ø, Frederiksberg, Nordvestbanen tog 61, Sydbanen tog 41, Vestbanen tog 21, 1. ombæring

8F Nordbanen tog 1, Frederikssundsbanen tog 81, Sydbanen tog 43

9F Vestbanen tog 23, K, C, N, Ø

9¼F Nordvestbanen tog 63

10F K, 2. ombæring

10½F K, C, N, Ø

11F Nordbanen tog 5, Frederiksberg

11½F Frederikssundsbanen tog 83, 3. ombæring

12½E 4. kassetømning

1½E Sydbanen tog 47, K, C, N, Ø

2¼E Nordvestbanen tog 65, K, 4. ombæring

3E Frederikssundsbanen tog 85, Vestbanen tog 27

3½E K, C, N, Ø

5E 5. ombæring

5¼E Nordbanen tog 9

6E K, C, N, Ø, Vestbanen tog 29

6¾E K, C, Frederiksberg, 6. ombæring

7¼E Vestbanen tog 31

7½E Nordvestbanen tog 69, Sydbanen tog 51

9A Vestbanen tog 33, Frederikssundsbanen tog 87, K

11A Nordbanen tog 13

KJØBENH.BANEG. K B LAP IXb-1, k84

6½-7E Kassebreve fra kontorets forstue kl. 18.50 - 19.15 til vestbanen tog 3

KJØBENH.BANEG. K B LAP IXb-2, k86

DANMARKS POSTSTEMPLER

6¾-7¼E Kassebreve til vestbanen tog 31

V. OMB. OMB-1, k84

- OMB.1 1. ombæring kl. 7.30
- OMB.2 2. ombæring kl. 11.30
- OMB.3 3. ombæring kl. 15.30
- OMB.4 4. ombæring kl. 19.15

V. OMB. OMB-1, k86

- OMB.1 Nordvestbanen tog 68 og 70, Nordbanen tog 12, Frederikssundsbanen tog 88, Frederiksberg, Vestbanen tog 34 og 36, Sydbanen tog 52, K, C
- OMB.2 Nordbanen tog 2, Valby, Frederikssundsbanen tog 82, K, Vestbanen tog 24, Sydbanen tog 42, Nordvestbanen tog 62, C
- OMB.3 N, Ø, K, Frederiksberg, Vestbanen tog 26, C
- OMB.4 Vestbanen tog 28, K, Frederikssundsbanen tog 84, Frederiksberg, Nordbanen tog 8, N, Ø, C
- OMB.5 Frederiksberg, Nordvestbanen tog 66, K, C, N, Ø
- OMB.6 Vestbanen tog 30, K, N, Ø, Sydbanen tog 46, Nordbanen tog 10, Frederiksberg, Frederikssundsbanen tog 86, C

KJØBENH: BANEG: LAP VIIa, k84, k86

- 1 POST De fra udlandet med aftentogene ankomne pakkepostforsendelser
- 2 POST De fra udlandet med formiddagstogene ankomne pakkepostforsendelser

KBHVNS TOLDBOD P.E. LAP VIIb, k84, k86

- 1 POST K kl. 9.30 K kl. 9.30, Pakkepost fra Lübeck fra dagen forud
- 2 POST K kl. 12.30 Pakkepost fra Malmø samme dag
- 3 POST K kl. 13.30 pakkepost, Brevpost til Lübeck, Hamburg, K kl. 13.30
Lübeck-Lüneburg og (hver onsdag) Stettin og Svinemünde kl. 15.00
- 4 POST K kl. 16.00, Vestbanen tog 9, Sydbanen tog 17, Nordvestbanen tog 23, V og pakkepost pakkepost
Søn- og helligdage sammendrages 2., 3. og 4. POST til 2. POST

KBHVN.CHRHAVN LAP IVa-3, k84

- 7¼-9F K 1. post, Dragør 1. post, Dragør 1. pakkepost
- 9-9¾F K 2. post, Nordbanen tog 31
- 9¾-10¼F K 3. post, V, N og Ø 1. post, K 1. pakkepost
- 10½-1¼E K 4. post, V, N og Ø 2. post
- 1¼-3¼E K 5. post, Dragør 2. post, V, N og Ø 3. post, K 2. pakkepost, Dragør 2. pakkepost, V 1. pakkepost, Vestbanen tog 9
pakkepost
- 3¼-5¼E K 6. post, V, N og Ø 4. post, V 2. pakkepost, Sydbanen tog 17 pakkepost, Nordvestbanen tog 23 pakkepost
- 5½-6½E K 7. post, V 5. post, Vestbanen tog 3, Sydbanen tog 17, Nordvestbanen tog 23
- 6½-7E K 8. post, V 6. post, N og Ø 5. post, Nordbanen tog 29, K 3. pakkepost, V 3. pakkepost, Nordbanen tog 29 pakkepost,
Vestbanen tog 1 næste dag pakkepost, Sydbanen tog 15 næste dag pakkepost, Nordvestbanen tog 21 næste dag
pakkepost

KJØBENHAVN.C. LAP IIb, k86

- 7¼-9F K, V, N, Ø og Dragør 1. post
- 9-9¾F K 2. post, Frederiksberg 1. post, Nordbanen tog 5
- 9¾-10¼F K 3. post, V, N, Ø og Frederiksberg 2. post
- 10½-1¼E K 4. post, V, N, Ø og Frederiksberg 3. post
- 1¼-3¼E K 5. post, V, N, Ø og Frederiksberg 4. post, Dragør 2. post
- 3¼-5¼E Vestbanen tog 29, K 6. post, V, N, Ø og Frederiksberg 5. post
- 5½-6½E K 7. post, V og Frederiksberg 6. post, Vestbanen tog 31, Nordvestbanen tog 69
- 6½-7E K 8. post, V og Frederiksberg 7. post, N og Ø 6. post, Sydbanen tog 51, Vestbanen tog 33, Nordbanen tog 13

C. OMB-2, k84

- 5½-7¾F K 1. post, V 1. post, N 6. post og Ø 6. post fra foregående dag
- 7¾-10F K 2. post, Dragør 1. post, K 1. pakkepost, Dragør 1. pakkepost
- 10-11¼F K 3. post, V 2. post, N 1. og 2. post, Ø 1. post, Sydbanen tog 16, Nordvestbanen tog 22, Vestbanen tog 2, K 2.
pakkepost
- 11¼-2½E K 4. post, K 3. pakkepost
- 2½-4¼E K 5. post, V og N 3. post, Ø 2. post, K 4. pakkepost
- 4¼-6¾E K 6. post, Dragør 2. post, V og N 4. post, Ø 3. post, Dragør 2. pakkepost
- 6¾-7¾E K 7. post, V 5. og 6. post, N 5. post, Ø 4. post, Nordbanen tog 36, Frederikssundsbanen tog 46

C. OMB-2, k86

- 5½-7¾F K, V og Frederiksberg 1. post, N og Ø 6. post
- 7¾-10F K og V 2. post, N og Ø 1. post, Vestbanen tog 24, Sydbanen tog 42, Nordvestbanen tog 62, Dragør 1. post
- 10-11¼F K og V 3. post, N, Ø og Frederiksberg 2. post, Vestbanen tog 26
- 11¼-2½E K 4. post
- 2½-4¼E K 5. post, V 4. post, N, Ø og Frederiksberg 3. post
- 4¼-6¾E K 6. post, V 5. post, N, Ø og Frederiksberg 4. post, Dragør 2. post
- 6¾-7¾E K 7. post, V 6. og 7. post, N, Ø og Frederiksberg 5. post, Nordbanen tog 10, Frederikssundsbanen tog 86

FREDERIKSBERG P. LAP IVb-2, k84 - k86: samme indskud, ingen specifikation

- 9F V 1. post
- 10F V 2. post, K 1. pakkepost, V 1. pakkepost, Nordbanen tog 31 pakkepost
- 12½E V 3. post
- 2½E V 4. post
- 4E V 5. post, K 2. pakkepost, V 2. pakkepost, Vestbanen tog 9 pakkepost
- 5E V 6. post, Sydbanen tog 17 pakkepost, Nordvestbanen tog 23 pakkepost
- 6E V 7. post, Vestbanen tog 3, Sydbanen tog 17, Nordvestbanen tog 23

DANMARKS POSTSTEMPLER

7E V 8. post, Nordbanen tog 29, Vestbanen tog 1 pakkepost, Sydbanen tog 15 pakkepost, Nordvestbanen tog 21 pakkepost, Nordbanen tog 29 pakkepost, K 3. pakkepost, V 3. pakkepost

FREDERIKSBERG 1 LAP IVb-1, k86

6F	1. tømning, K, V, N, Ø, C, Nordbanen tog 1	
8F	Tog 61, Tog 41, Tog 21	K, V, N, Ø, C, Tog 82
9F	Tog 81, Tog 63	Tog 24, Tog 42, Tog 62
10F	2. tømning, K, V, N, Ø, C, Nordbanen tog 5	
12M	Tog 83	K, V, N, Ø, C, Tog 26, Tog 28
2E	3. tømning, K, V, N, Ø, C, Tog 47, Tog 65	
3E	4. tømning, K, V, N, Ø, C, Tog 27	
4E		K, V, N, Ø, C, Tog 66
6E	5. tømning, K, V, N, Ø, C, Tog 29	Tog 30, Tog 46
8E		K, V, N, Ø, C, Tog 68
9E	Tog 51, Tog 33, Tog 87	Tog 88
11E		Tog 70, Tog 52, Tog 36

KIØBENHAVN.G. LAP IVb-2, k84

9½F K kl. 11.30
1½E K kl. 14.15
3E K kl. 16.15
4E K kl. 18.30
5½E K kl. 18.30
6¼E K kl. 19.30
7E

Søn- og helligdage

9F 1. post samtlige brevfor­sendelser
2E 2. post samtlige brev- og pakkepostfor­sendelser
11¼F Brevpost via Malmø kl. 11.15 (også hverdage)
11¼F Brevpost via Landskrona kl. 11.50 (også hverdage)
2½E Brevpost via Malmø kl. 14.30
3½E Brevpost via Helsingborg kl. 15.30
5½E Brevpost via Malmø og Landskrona kl. 17.30

KJØBENHAVN-F. LAP IVb-1, k84, k86

10F K 1. post, V 1. post, V 1. pakkepost, Tog 31 brev- og pakkepost
12F K 2. post og 1. pakkepost
2E K 3. post
4E K 4. post og 2. pakkepost, V 2. post og 2. pakkepost, Tog 9 pakkepost
6E K 5. post

7E K 6. post og 3. pakkepost, V 3. post og 3. pakkepost, Sydbanen tog 17 brev- og pakkepost, Nordvestbanen tog 23 brev- og pakkepost, Vestbanen tog 3 brevpost

KIØBENHAVN.N. LAP IVb-2, k84

7-8F 2. ombæring i K
9-10F Nordbanen kl. 11.00 brev- og pakkepost, Sverige pr. dampskib kl. 11.15
10-11F 2. ombæring i N, V og Ø, 3. ombæring K og C, Godstogene på Sydbanen, Vestbanen og Nordvestbanen
1-2E 3. ombæring V og Ø, 4. ombæring K og C, Frederikssundsbanen kl. 15.00
3-4E 3. ombæring N, 4. ombæring V og Ø, 5. ombæring K og C, Pakkepost til V og Vestbanen
4-5E Pakkepost til Sydbanen og Nordvestbanen, Klampenborgbanen brevpost, Nordbanen brevpost kl. 17.15
5-6½E 4. ombæring N, V og Ø, 6. og 7. ombæring K og C, Brevpost til Vestbanen, Sydbanen og Nordvestbanen (aftentogene)
6½-7E Nordbanen og Frederikssundsbanen brev- og pakkepost (aftentogene), Vestbanen, Sydbanen og Nordvestbanen brev- og pakkepost (morgentogene)

Søn- og helligdage

9-10F 2. ombæring N, V og Ø, 3. ombæring K og C, Godstogene på Sydbanen, Vestbanen og Nordvestbanen
1-2E sammenfatter aktiviteterne 1-7E

KIØBENHAVN.N. LAP IVb-2, k86

7-8F K, C, V, Ø og N 2. ombæring
9-10F K, C, V, Ø og N 3. ombæring, Frederiksberg 2. ombæring, Nordbanen tog 5, Sverige og Norge via Malmø
10-11F K, C, V, Ø, Frederiksberg og N 3. ombæring,
1-2E K, C, V, Ø og N 4. ombæring, Frederiksberg 3. ombæring, Vestbanen tog 27, Nordbanen tog 9, Klampenborgbanen, Frederikssundsbanen
3-4E K, C, V, Ø og N 5. ombæring, Frederiksberg 4. ombæring, Nordbanen tog 9, Klampenborgbanen, Frederikssundsbanen
4-5E Vestbanen tog 29, Klampenborgbanen, Frederikssundsbanen, V 6. ombæring
5-6½E K, C, V, Ø og N 6. ombæring, Frederiksberg 4. ombæring, Vestbanen tog 31, Nordbanen tog 69
6½-7E Vestbanen tog 33, Sydbanen tog 51, Nordbanen tog 1, Bybreve til næste morgen

N. OMB. OMB-1, k84

OMB.1 kl. 7.30
OMB.2 kl. 11.30
OMB.3 kl. 15.30
OMB.4 kl. 19.15

N. OMB. OMB-1, k86

OMB.1 Aftentogene, Bybreve
OMB.2 Vestbanen tog 24, Frederikssundsbanen tog 82, Nordbanen tog 2
OMB.3 Vestbanen tog 26, Sydbanen tog 42, Nordbanen tog 62
OMB.4 Bybreve

DANMARKS POSTSTEMPLER

OMB.5 Bybreve
 OMB.6 Nordbanen tog 10, Frederikssundsbanen tog 86

KJØBENHAVN Ø.B. ANT VII, k84

Breve til morgentogene og 1. ombæring i K og forstæder

KJØBENHAVN-Ø. LAP IVb-1, k84

7F		1. kassetømning, Foregående dags aftentog
10F	Nordbanen tog 31, Vest-, Syd-, Nordvest- og Frederikssundsbanens godstog, Middagsombæringerne i K og forstæder	
11F	Godstogene og middagsombæringen i K	
12M		Samtlige morgentog, K og V 2. post, N og C 1. post
2E	Ombæring i K kl. 14.15, Ombæring i forstæderne kl. 15.30	
3E	K og V 3. post, N og C 2. post	
4E	Nordbanen tog 35, Ombæring K kl. 16.15, Ombæring i forstæderne kl. 17.15	
5E	K og V 4. post, N og C 3. post	
6E	Ombæring i K kl. 18.30, Ombæring i forstæderne kl. 19.15, Aftentogene ad Vest-, Syd-, Nordvest og Frederikssundsbanen	
7E	Nordbanen tog 29, Frederikssundsbanen tog 41, Morgentogene, K og forstæderne 1. ombæring	K og V 5. post, N og C 4. post, Nordbanen tog 36

KJØBENHAVN-Ø. LAP IVb-1, k86

7F	1. ombæring	K, V, Frederiksberg 1. post, C 6. post
9F	K, C, N, V 1. post	
10F	2. ombæring, K, C, N, V, 2 post, Frederiksberg 1. post, Nordbanen tog 5	Vestbanen tog 24, K og V 2. post, C 1. post, 3. kassetømning kl. 9.00
11F	K 3. post	
12M	3. ombæring Frederiksberg 2. post,	Vestbanen tog 26, K og V 3. post, C 2. post, N 1. post,
2E	k 4. post, C, N og V 3. post, Frederiksberg 2. post	4. kassetømning kl. 12.30
3E	4. ombæring post	K 4. post, C 3. post, N 2. post, V 4 post, Frederiksberg 3.
4E	K 5. post, C, N og V 4. post, Frederiksberg 3. post	5. kassetømning kl. 14.30
5E	5. ombæring, N og V 5. post, Vestbanen tog 29	K og V 5. post, C og Frederiksberg 4. post, N 3. post
6E	K, N og V 6. post, C 5. post, Frederiksberg 4. post, Vestbanen tog 31, Nordvestbanen tog 69	6. kassetømning kl. 17.00
7E	K, N og V 7. post, C 6. post, Frederiksberg 5. post, Nordbanen tog 13, Sydbanen tog 51, Vestbanen tog 33 6. ombæring	K og V 6. post, C 5. post, N 4. post, Frederiksberg 5. post, Nordbanen tog 10, Frederikssundsbanen tog 86

KJØGE LAP VIIb, k84

1 POST	Sydbanen tog 16	Sydbanen tog 16, Østbanen tog 1
2 POST	Sydbanen tog 15, Østbanen tog 4	Sydbanen tog 15, Østbanen tog 4
3 POST	Godstog 20	Godstog 20
4 POST	Godstog 19	Godstog 19
5 POST	Sydbanen tog 18	Østbanen tog 5, Sydbanen tog 18
6 POST	Sydbanen tog 17	Østbanen tog 8, Sydbanen tog 17

KJØGE LAP IIIb-1, k86

1 POST	Sydbanen tog 42 nordpå	Sydbanen tog 42, Østbanen tog 1
2 POST	Sydbanen tog 41 sydpå, Østbanen tog 2	Sydbanen tog 41
3 POST	Sydbanen tog 43, 44 og 46	Sydbanen tog 43 og 45
4 POST	Sydbanen tog 47	Sydbanen tog 47
5 POST	Sydbanen tog 50	Sydbanen tog 50
6 POST	Sydbanen tog 51 og 52, Østbanen tog 8	Sydbanen tog 51 og 52, Østbanen tog 7

KLANK LAP IIb. k84 (12.11.1885)

1 POST		Post fra Aarhus kl. 9.30
2 POST	Post til Aarhus kl. 18.30	

KLANK LAP IIb. k86

1 POST		kl. 11.00
2 POST	kl. 19.30	

KLAMPENBORG LAP IIa-1, k84

1 POST	kl. 7.15	kl. 7.30
2 POST	kl. 10.15	kl. 12.00
3 POST	kl. 17.15	kl. 18.00
4 POST	kl. 20.15	kl. 20.00

KLAMPENBORG LAP IIa-1, k86

1 POST	kl. 9.35	kl. 7.30
2 POST	kl. 16.45	kl. 17.30

KOLDING LAP IIb-1, k84

1 POST	kl. 19.30 - 9.00
2 POST	kl. 9.00 - 9.30
3 POST	kl. 9.30 - 13.20
4 POST	kl. 13.20 - 15.30

DANMARKS POSTSTEMPLER

5 POST kl. 15.30 - 19.30

KOLDING JB. LAP IIIa, k84

1 TOG kl. 22.30 - 13.00
2 TOG kl. 13.00 - 22.30

KORINTH JB.P.E. LAP VIIb, k84

1 POST	Tog 10 til Faaborg kl. 8.41, Tog 11 til Ringe kl. 10.00	Tog 10 fra Ringe kl. 8.41, Tog 11 fra Faaborg kl. 10.00
2 POST	Tog 12 til Faaborg kl. 13.46, Tog 12 til Ringe kl. 14.48	Tog 12 fra Ringe kl. 13.46, Tog 12 fra Faaborg kl. 14.48
3 POST	Tog 14 til Faaborg kl. 18.32, Tog 15 til Ringe kl. 19.39	Tog 14 fra Ringe kl. 18.32, Tog 15 fra Faaborg kl. 19.39

KORSØR LAP IIa-1, k84

1 POST	Tog 2 kl. 8.00, Dampskib til Nyborg og Kiel kl. 9.45	Dampskib fra Kiel og Nyborg kl. 7.30, Skælskør kl. 7.30 Tog 1 kl. 9.30
2 POST	Tog 8 og dampskib til Nyborg og Rudkøbing kl. 12.00	Tog 5 kl. 12.15
3 POST	Tog 10 kl. 16.00	Dampskib fra Nyborg kl. 16.00, Tog 7 kl. 17.30
4 POST	Tog 4 kl. 19.30, Dampskib til Nyborg og Kiel kl. 22.00	Dampskib fra Kiel kl. 18.00, Dampskib fra Nyborg kl. 19.00, Tog 9 kl. 21.20, Tog 3 kl. 21.50

KORSØR LAP IIa-1, k86

1 POST	Tog 24	Nyborg kl. 5.30, Kiel kl. 7.00, Skælskør kl. 7.30
2 POST	Tog 26, Tog 28	Nyborg kl. 8.10
3 POST	Nyborg kl. 11.15, Kiel kl. 11.20, Ladepost kl. 12.00	Tog 21 og 23
4 POST	Tog 34 og 36, Nyborg kl. 21.30, Kiel kl. 22.00 Skælskør kl. 00.45	Kiel kl. 18.00, Ladepost kl. 19.30, Nyborg kl. 19.25, Tog 29, 31 og 33

KVÆRNDRUP LAP IIa, k84, k86

1 POST	Tog 1	Tog 1
2 POST	Tog 2	Tog 2
3 POST	Tog 3	Tog 3
4 POST	Tog 4	Tog 4
5 POST	Tog 5	Tog 5
6 POST	Tog 6	Tog 6
7 POST	Tog 7	Tog 7
8 POST	Tog 8	Tog 8

LANGAA LAP VIIIb, k84

1 TOG	Tog 13, Tog 35	Tog 13
2 TOG	Tog 18	Tog 18, Tog 34
3 TOG	Tog 23, Tog 41	Tog 24 og 36 ladepost, Tog 23
4 TOG	Tog 30	Tog 30, Tog 40

LAVEN LAP VIIb, k84

1 POST	Tog 54 vestpå	Tog 54 østfra
2 POST	Tog 53 østpå	Tog 53 vestfra
3 POST	Tog 58 Vestpå	Tog 58 østfra
4 POST	Tog 57 østpå	Tog 57 vestfra

LEIRE LAP VIIIb, k84

1 TOG	Tog 22 østpå, Tog 21 vestpå	Tog 22 vestfra, Tog 21 østfra
2 TOG	Tog 24 østpå, Tog 23 vestpå	Tog 24 vestfra, Tog 23 østfra

LEIRE LAP VIIIb, k86

1 TOG	Tog 61 og 62	Tog 61 og 62
2 TOG	Tog 63 og 68	Tog 63 og 68
3 TOG	Tog 69 og 70	Tog 69 og 70

LEMVIG LAP IIb, k84

1 POST	Vestbanen tog 33	Vestbanen tog 33
2 POST	Vestbanen tog 37 og 38	Thybanen tog 66
3 POST	Thybanen tog 66	Vestbanen tog 38
4 POST	Vestbanen tog 4	Vestbanen tog 37, 39 og 42

LEMVIG LAP IIb, k86

1 POST	Vestbanen tog 76	Vestbanen tog 76 og 77
2 POST	Vestbanen tog 77	Thybanen tog 135
3 POST	Thybanen tog 138	Vestbanen tog 82 og 85
4 POST	Vestbanen tog 82 og 85	

LUNDBY LAP IIIa, k84

TOG	Alle poster	Alle poster
-----	-------------	-------------

LUNDBY LAP IIIa, k86

1 TOG	Tog 42	Tog 42, Præstø
2 TOG	Tog 41, Tog 46, Præstø	Tog 41, Tog 46
3 TOG	Tog 52, Tog 47	Tog 52, Tog 47, Præstø
4 TOG	Tog 51, Præstø	Tog 51

LYNGBY LAP IIIb, k84

DANMARKS POSTSTEMPLER

1 TOG Tog 27, Tog 28
 2 TOG Tog 31, Tog 34
 3 TOG Tog 35, Tog 36
 4 TOG Tog 29, Tog 30

Tog 27, Tog 28
 Tog 31, Tog 34
 Tog 35, Tog 36
 Tog 29, Tog 30

LYNGBY LAP IIIb, k86

1 TOG Tog 2 sydpå kl. 6.56, Tog 1 nordpå kl. 8.30
 2 TOG Tog 5 nordpå kl. 11.33, Tog 8 sydpå kl. 13.31
 3 TOG Tog 10 sydpå kl. 17.34, Tog 9 nordpå kl. 17.52
 4 TOG Tog 12 sydpå kl. 20.40, Tog 13 nordpå kl. 23.45

Tog 2 nordfra kl. 6.53, Tog 1 sydfra kl. 8.27
 Tog 5 sydfra kl. 11.30, Tog 8 nordfra kl. 13.29
 Tog 10 nordfra kl. 17.32, Tog 9 sydfra kl. 17.49
 Tog 12 nordfra kl. 20.35, Tog 13 sydfra kl. 23.42

LÆSØ ANT VII, k84 - har kun det ene stempel

LÆSØ LAP Ib, k86

Vendsysselbanen og Frederikshavn

Frederikshavn

LØGSTØR LAP Ia, k84 - k86 kun aftryk

Hobro kl. 8.45, Fjerritslev kl. 16.30, Aalborg kl. 22.30

Aalborg kl. 5.30, Fjerritslev kl. 8.15, Hobro kl. 16.00

LØGTEN LAP VIIb, k84

1 POST Tog 71, Rønede 1. post, Ebeltoft 1. post, Tog 72
 2 POST Tog 73 ladepost, Tog 74 ladepost, Rønede 2. post, Ebeltoft 2. post
 3 POST Tog 75
 4 POST Tog 76

LØGTEN LAP VIIb, k86

1 POST Tog 161, Rønede 1. post, Ebeltoft 1. post
 2 POST Tog 162, Tog 163
 3 POST Tog 164, Tog 165, Rønede 2. post, Ebeltoft 2. post
 4 POST Tog 166

LØKKEN LAP VIIb, k84, k86

1 POST Hjørring

Hjørring

MARIAGER LAP IIb, k84

1 POST Hobro kl. 7.00, Hadsund kl. 11.00
 2 POST Hobro kl. 16.30

Hobro kl. 11.00
 Hadsund kl. 16.30, Hobro kl. 23.00

MARIAGER LAP IIb, k86

1 POST Hobro kl. 5.30, Hadsund kl. 10.00
 2 POST kl. 17.00

Hobro kl. 11.00
 Hadsund kl. 17.00, Hobro kl. 22.45

MARIBO LAP IIa-3 og 4, k84

1 POST Tog 2 til Nakskov kl. 8.20, Tog 3 til Sakskøbing kl. 8.22,
 Tog 10 til Rødby kl. 8.25, Tog 17 til Bandholm kl. 8.45,
 Landpost
 2 POST Tog 5 til Sakskøbing kl. 13.55, Tog 4 til Nakskov kl. 15.45,
 Tog 12 til Rødby kl. 15.50, Tog 21 til Bandholm kl. 16.00
 3 POST Tog 6 til Nakskov kl. 20.05, Tog 7 til Sakskøbing kl. 20.08

Tog 3 fra Nakskov kl. 8.10, Tog 2 fra Sakskøbing kl. 8.15,
 Kassebreve fra morgentogene fra Bandholm og Rødby
 Tog 18 fra Bandholm kl. 11.50, Tog 11 fra Rødby kl. 13.45,
 Tog 5 fra Nakskov kl. 13.50, Tog 4 fra Sakskøbing kl. 15.40
 Tog 22 fra Bandholm kl. 19.35, Tog 18 fra Rødby kl. 19.50,
 Tog 6 fra Sakskøbing kl. 19.55, Tog 7 fra Nakskov

MARIBO LAP IIa-3 og 4, k86

1 POST Tog 11 til Nakskov kl. 8.20, Tog 12 til Sakskøbing kl. 8.22,
 Tog 19 til Rødby kl. 8.25, Tog 27 til Bandholm kl. 8.45,
 Landposterne
 2 POST Tog 14 til Sakskøbing kl. 11.45, Tog 15 til Nakskov kl.
 13.50, Tog 16 til Sakskøbing kl. 15.25, Tog 21 til Rødby kl.
 15.30, Tog 31 til Bandholm kl. 15.40
 3 POST Tog 17 til Nakskov kl. 18.05, Tog 18 til Sakskøbing kl.
 20.08
 19.55

Tog 12 fra Nakskov kl. 8.08, Tog 11 fra Sakskøbing kl.
 8.10, Kassebreve fra morgentogene
 Tog 28 fra Bandholm kl. 11.35, Tog 14 fra Nakskov kl. 11.40
 Tog 22 fra Rødby kl. 13.30, Tog 15 fra Sakskøbing kl. 13.45
 Tog 16 fra Nakskov kl. 15.20, Tog 30 fra Bandholm kl. 15.20
 Landposterne
 Tog 32 fra Bandholm kl. 19.35, Tog 24 fra Rødby kl. 19.50
 Tog 17 fra Sakskøbing kl. 19.55, Tog 18 fra Nakskov kl.

MARSTAL ANT III, k84

Begge daglige poster

Begge daglige poster

MARSTAL ANT III, k86

i 8 sommermåneder 4 poster
 i 4 vintermåneder 3 poster

i 8 sommermåneder 4 poster
 i 4 vintermåneder 3 poster

MIDDELFART LAP IIIa-1, k84

1 TOG Tog 1

MIDDELFART LAP IIIa-1, k86

1 TOG Tog 1
 0 TOG Tog 10

Tog 10

MIDDELFART LAP IIIb, k84

2 TOG Tog 2, Tog 4

DANMARKS POSTSTEMPLER

3 TOG	Tog 3
5 TOG Tog 5	Tog 5
6 TOG Tog 6	Tog 6
7 TOG Tog 7	Tog 7
8 TOG Tog 8	Tog 8
9 TOG Tog 10	

MIDDELFART LAP IIIb, k86 - Bogholderi- og Materialafdelingen: Middelfart har ikke anmodet om reparation af stempler, det anbefales at sagen overlades hertil.

2 TOG Tog 2	
3 TOG	Tog 3 ladepost
6 TOG Tog 6 ladepost	
7 TOG Tog 7	Tog 7
9 TOG Tog 9 ladepost	
• TOG Tog 12 ladepost	

MIDDELFART JB. LAP IIIa, k84

1 TOG	Tog 1
2 TOG	Tog 2

MIDDELFART JB. LAP IIIa, k86

1 TOG Tog 1	Tog 1
2 TOG Tog 2	Tog 2
6 TOG Tog 6 ladepost	

MØRKE LAP VIIb, k84

1 POST Tog 71, Tog 72	Tog 71, Tog 72
2 POST Tog 73, Tog 74	Tog 73, Tog 74
3 POST Tog 75, Tog 76	Tog 75, Tog 76

MØRKØV LAP IIa, k84

1 POST Tog 22	Tog 22, Svinninge 1. post
2 POST Tog 21, Svinninge 1. post	Tog 21
3 POST Tog 24	Tog 24, Svinninge 2. post
4 POST Tog 23, Svinninge 2. post	Tog 23

MØRKØV LAP IIa, k86

1 POST Tog 62	Tog 22, Svinninge 1. post
2 POST Tog 61, Svinninge 1. post	Tog 21
3 POST Tog 63	Tog 63
4 POST Tog 68	Tog 68
5 POST Tog 70	Tog 70, Svinninge 2. post
6 POST Tog 69, Svinninge 2. post	Tog 69

NAKSKOV LAP VIIb-2, k84

1 POST Tog 3, Langelandsposten, Landpost	Tog 2
2 POST Tog 5	Tog 4, Langelandsposten, Landpost
3 POST Tog 7	Tog 6

NAKSKOV LAP VIIb-2, k86

1 POST Tog 12, Fyn og Jylland pr. Mjølner, Landposter	Tog 12
2 POST Tog 14	Jylland og Fyn pr. Mjølner
3 POST Tog 15	Tog 16
4 POST Tog 18	Tog 17, Landposter

NEXØ LAP Ia, k84

afgående poster ankommende poster

NIBE LAP IIa, k84

1 POST Løgstør kl. 1.45, Aalborg kl. 2.45	Aalborg kl. 1.15, Løgstør kl. 2.15
2 POST Aalborg kl. 16.00	Aalborg kl. 12.45

NIBE LAP IIa, k86

1 POST Løgstør kl. 1.45, Aalborg kl. 4.00	Aalborg kl. 1.15, Løgstør kl. 3.30
2 POST Aalborg kl. 16.00	Aalborg kl. 13.00

NORDBY LAP VIIb-1, k84

1 POST Formiddag	Formiddag
2 POST Eftermiddag	Eftermiddag

NORDBY LAP VIIb-1, k86

1 POST Tog 76 østpå morgen, Esbjerg 1. post, Sønderho, Tog 85 nordpå	
2 POST Tog 82 østpå eftermiddag, Tog 85 nordpå, Esbjerg 2. post	

NYBORG LAP IIa, k84

1 POST Fyn kl. 23.50, Ørbæk kl. 24.00, Svendborg kl. 24.00, Sjælland kl. 5.45	Fyn kl. 5.30, Ørbæk og Svendborg
2 POST Fyn kl. 11.20	Middelfart kl. 10.00 ladepost, Sjælland kl. 11.30
3 POST Fyn kl. 14.25, Sjælland kl. 14.30	Sjælland kl. 13.30, Fyn kl. 14.00

DANMARKS POSTSTEMPLER

4 POST	Sjælland kl. 17.30, Odense kl. 18.45 ladepost	Fyn kl. 17.15
NYBORG LAP IIb-2, k86		
1 POST	Tog 13, Tog 1, Tog 3 ladepost, Ørbæk, Svendborg, Korsør 1. post	Korsør 1. post, Tog 2, Tog 12, Ørbæk 1. post, Svendborg
2 POST	Tog 7, Tog 9 ladepost, Ørbæk	
3 POST	Korsør 2. post,	Tog 10, Ørbæk 2. post
NYBORG JB. LAP VIIIa, k84		
1 TOG	Banegårdskassebreve, som ovenfor 1 POST	Odense kl. 22.30 ladepost, Sjælland
3 TOG	Banegårdskassebreve og breve fra BRS på Svendborgruten med ladepost til Middelfart kl. 6.15	
5 TOG	Banegårdskassebreve til Fyn kl. 11.20	
7 TOG	Banegårdskassebreve til Fyn kl. 14.25, til Sjælland kl. 14.30	
8 TOG	Banegårdskassebreve og breve fra BRS på Svendborgruten til Sjælland kl. 17.30	
9 TOG	Banegårdskassebreve til Odense kl. 18.35 ladepost	
NYBORG JB. LAP VIIIa, k86		
1 TOG	Tog 13, Tog 1, Tog 3 ladepost, Ørbæk, Svendborg, Korsør 1. post	Korsør 3. post, Tog 12 ladepost
2 TOG	Tog 9 ladepost, Ørbæk	
3 TOG	Korsør 2. post	
NYKJØBING P FALST: LAP VIIa-1, k84		
1 POST	Nysted 1. post, Tog 2, Tog 3	Tog 7, Tog 17, Nysted 1. post, Tog 2, Tog 3
2 POST	Tog 4, Tog 18, Tog 2, Tog 6	Nysted 2. post, Tog 15, Tog 5
NYKJØBING i JYLL: LAP VIIb, k84		
1 POST	Natpost til Thisted, Tog 90, Karby	Thisted, Tog 93
2 POST	Tog 92	Tog 89, Thisted
3 POST	Tog 94, Thisted	Tog 91, Karby
NYKJØBING i JYLL: LAP VIIb, k86		
1 POST	Natpost til Thisted, Karby, Sallingbanen tog 152	Thisted, Sallingbanen tog 155
2 POST	Tog 154	Tog 151
3 POST	Tog 156	Tog 153, Karby
NYKJØBING i SJÆLL: LAP VIIb, k84		
1 POST	Holbæk kl. 3.00	Jyderup kl. 4.10
2 POST	Jyderup kl. 12.00	Holbæk kl. 15.45
NYKJØBING i SJÆLL: LAP VIIb, k86		
1 POST	kl. 2.15	kl. 4.10
2 POST	kl. 11.00	kl. 14.30
NYSTED LAP IIa, k84		
1 POST	kl. 2.25	mellem kl. 3.00 og 4.00
2 POST	kl. 12.10	kl. 17.00
NÆSTVED LAP IIa, k84		
1 POST	Tog 16 kl. 7.18	Tog 16 kl. 7.18
2 POST	Tog 20 kl. 10.30	Tog 20 kl. 10.30
3 POST	Tog 15 kl. 11.36, Fuglebjerg, Slagelse, Karrebæksminde, Sorø	
4 POST	Tog 19 kl. 17.58, Tog 18 kl. 18.03, Herlufmagle	
5 POST	Tog 17 kl. 22.11	
NÆSTVED LAP VIIb, k86		
1 POST		Tog 42
2 POST	Tog 44	Karrebæksminde, Rude
3 POST	Tog 41, Tog 43, Fuglebjerg, Karrebæksminde, Rude, Sorø	
4 POST	Tog 46	Tog 46, Herlufmagle, Sorø, Tog 45
5 POST	Tog 47, Tog 50	Tog 50
6 POST	Tog 52	Karrebæksminde, Fuglebjerg, Tog 52
7 POST	Tog 51, Karrebæksminde	Tog 51
NØRRE AABY LAP Ia, k84		
NØRRE-ALSLEV LAP Ia, k84, k86		
	alle poster	alle poster
NØRRE-NEBEL LAP Ib, k84, k86		
NØRRE SNEDE LAP VIIb, k84		
1 POST	Horsens, Tog 18	Tog 54, Ikast, Skanderborg, Skjern, Brædstrup
2 POST	Ikast, Skanderborg, Skjern, Tog 57	Horsens, Tog 23
NØRRE SNEDE LAP VIIb, k86		
1 POST	Brædstrup, Horsens, Østbanen tog 42	Tog 103, Ikast, Skanderborg, Skjern, Brædstrup

DANMARKS POSTSTEMPLER

2 POST Ikast, Skanderborg, Skjern, Tog 114

Horsens, Østbanen tog 47

NØRRE-SUNDBY ANT VI, k84, k86

ODDER LAP Ia-2, k84

ODDER LAP IIIb, k86

1 TOG Tog 1, Tog 2

Tog 2

2 TOG Tog 5, Horsens

Tog 6

ODENSE LAP VIIIb-2, k84

1 TOG Tog 1 Fynske Jb., Tog 84 Assens, Faaborg

Tog 87 Assens, Tog 5 Nordfyn, Tog 7 Sydfyn, Tog 1

2 TOG Tog 2, Tog Sydfyn, Tog 2 Nordfyn,

Tog 2, Faaborg

5 TOG Tog 5, Tog 4 Sydfyn, Tog 4 Nordfyn,

Tog 5, Tog 3 Sydfyn, Tog 3 Nordfyn

6 TOG Tog 6

Tog 6

7 TOG Tog 7

Tog 7

8 TOG Tog 8, Tog 6 Sydfyn

Tog 8, Tog 5 Sydfyn

ODENSE LAP VIIIb-2, k86 - De hidtil benyttede stempler

1 TOG Tog 1, Brobyværk, Faaborg, Nordfyn tog 5, Assens tog 27, Sydfyn tog 7

Tog 1, Brobyværk, Faaborg, Nordfyn tog 5, Assens tog 27, Sydfyn tog 7

2 TOG Tog 2, Sydfyn tog 2, Assens tog 22, Nordfyn tog 2, Tog 3 og 6 ladepost

Tog 2, Sydfyn tog 2, Assens tog 22, Nordfyn tog 2, Tog 3 og 6 ladepost

7 TOG Tog 7, Sydfyn tog 4, Nordfyn tog 4, Tog 9 ladepost

Tog 7, Sydfyn tog 4, Nordfyn tog 4, Tog 9 ladepost

10 TOG Tog 10, Sydfyn tog 6, Tog 12 ladepost, Sydfyn tog 8 ladepost, Nordfyn tog 6 ladepost

Tog 10, Sydfyn tog 6, Tog 12 ladepost, Sydfyn tog 8 ladepost, Nordfyn tog 6 ladepost

13 TOG Tog 13

ODENSE LAP IIb-1, k86 - De senest tilsendte men ikke hidtil benyttede stempler

1 POST Tog 1, Brobyværk, Faaborg, Nordfyn tog 5, Assens tog 27, Sydfyn tog 7

Tog 1, Brobyværk, Faaborg, Nordfyn tog 5, Assens tog 27, Sydfyn tog 7

2 POST Tog 2, Sydfyn tog 2, Assens tog 22, Nordfyn tog 2, Tog 3 og 6 ladepost

Tog 2, Sydfyn tog 2, Assens tog 22, Nordfyn tog 2, Tog 3 og 6 ladepost

3 POST Tog 7, Sydfyn tog 4, Nordfyn tog 4, Tog 9 ladepost

Tog 7, Sydfyn tog 4, Nordfyn tog 4, Tog 9 ladepost

4 POST Tog 10, Sydfyn tog 6, Tog 12 ladepost, Sydfyn tog 8 ladepost, Nordfyn tog 6 ladepost

Tog 10, Sydfyn tog 6, Tog 12 ladepost, Sydfyn tog 8 ladepost, Nordfyn tog 6 ladepost

5 POST Tog 13

ODENSE INDL:C: LAP IIa-1, k84

1 POST kl. 11.00 Tog 5, Tog 4 Sydfyn, 2. ombæring

2 POST kl. 12.00 Tog 6, Tog 4 Nordfyn, 2. ombæring

3 POST kl. 14.30 Tog 7, 3. ombæring

4 POST kl. 15.45 Tog 8, Tog 6 Sydfyn, 3. ombæring

5 POST kl. 18.30 Tog 1, Tog 2, Tog 8 og 2 Sydfyn, Tog 6 Nordfyn, Faaborg, Tog 84 Assens, 1. ombæring

ODENSE INDL.KT. LAP IIb, k86

1 POST Tog 7 og 9, Sydfyn tog 4, Nordfyn tog 4

2 POST Tog 10, Sydfyn tog 6

3 POST Tog 12, Sydfyn tog 8, Nordfyn tog 6

4 POST Tog 13, 1, 2 og 3, Sydfyn tog 2, Nordfyn tog 2, Brobyværk, Faaborg

OTTERUP LAP VIIIb, k84, k86

1 TOG Tog 1, Tog 2

Tog 1, Tog 2

3 TOG Tog 3, Tog 4

Tog 3, Tog 4

5 TOG Tog 5, Tog 6

Tog 5, Tog 6

RHILIPSDAL LAP Ia, k84, k86

Slagelse, Kalundborg

Slagelse, Kalundborg

PRÆSTØE. ANT V, k84

9E-8F Lundby kl. 17.15, Kalvehave kl. 17.30, Landposter kl. 6.00 Lundby kl. c.24.00, Lokale kassebreve kl. 16.00 - 8.00

PRÆSTØE. ANT V, k86

9E-8F Lundby kl. 4.00, Kalvehave kl. 5.30, Landposter kl. 6.00 Lundby kl. 1.00, Lokale kassebreve kl. 17.30 - 8.00

PRÆSTØ LAP VIIb, k84

2 POST Fakse kl. 14.15, Lundby kl. 16.00 Landposter, Lokale kassebreve kl. 8.00 - 16.00

Fakse kl. 8.30, Lundby kl. 13.30, Kalvehave kl. 14.30,

PRÆSTØ LAP VIIb, k86

2 POST Fakse kl. 14.15, Lundby kl. 17.30

Fakse kl. 8.30, Lundby kl. 12.00, Kalvehave kl. 14.30, Landposter kl. c.15.00, Lokale kassebreve kl. 8.00 - 17.30

RANDERS LAP VIIb-1, k84

1 POST Ryombanen kl. 6.20, Tværbanen kl. 6.00, Nordpå kl. 7.30, Havndal, Syd på kl. 9.00

Havndal kl. 6.40, Post fra foregående dag

2 POST Nordpå kl. 13.00 ladepost, Vestpå kl. 10.00

Nordfra kl. 9.00, Ryombanen kl. 9.00, Aarhus

3 POST Syd- og vestpå kl. 13.30 ladepost,

Kl. 13.10

4 POST Nordpå kl. 15.10 ladepost

Syd fra og vest fra kl. 14.50

5 POST Vestpå kl. 18.38, Aarhus, Ryombanen kl. 18.40, Nordpå

Ryombanen kl. 17.15, Nordfra, Havndal kl. 18.08, Syd fra

DANMARKS POSTSTEMPLER

kl. 19.55, Havndal kl. 20.20, Sydpå kl. 21.30

kl. 19.00

RANDERS LAP VIIb-1, k86

1 POST Ryombanen tog 172, Østbanen tog 37 og 42,
Havndal tog 2
2 POST Østbanen tog 39
3 POST Tog 48 ladepost, Tog 174 ladepost
4 POST Tog 41 nordpå ladepost
5 POST Østbanen tog 52, 47 og 56, Ryombanen tog 176
Havndal tog 6

Ryombanen tog 175, Østbanen tog 56 og 37, Havndal
Østbanen tog 39 og 42, Ryombanen tog 171
Tog 41 sydfra ladepost
Ryombanen tog 173, Østbanen tog 52 og 47, Havndal
tog 5

RIBE LAP IIa-2, k84

1 POST Tog 35
2 POST Tønder
3 POST Tog 33
4 POST Tog 42
5 POST Tog 37

Tog 38
Tog 33
Tog 42, Tønder, Tog 37

RIBE LAP IIb, k86

1 POST Tønder kl. 10.15
2 POST Tog 123 kl. 12.20
3 POST Tog 125 kl. 16.20
4 POST Tog 127 kl. 20.15
5 POST Tog 121 kl. 5.55 næste morgen

Tog 122 kl. 7.30, 1. og 2. kassetømning
3. kassetømning
Tog 124 kl. 14.20, 4. kassetømning
Tog 126 kl. 18.28, 5. kassetømning
Tønder kl. 9.15, Tog 128 kl. 23.08

RIBE JB:P: LAP IIa, k86

1 POST Banegårdskassebreve tog 121 kl. 5.55
2 POST Banegårdskassebreve tog 123 kl. 12.20
3 POST Banegårdskassebreve tog 125 kl. 15.20
4 POST Banegårdskassebreve tog 127 kl. 19.15

RINGE LAP VIIb, k84

2 POST Tog 1, Tog 2, Tog 10
3 POST Tog 3
4 POST Tog 4, Tog 12
5 POST Tog 5
6 POST Tog 6, Tog 14
7 POST Tog 7
8 POST Tog 8

Tog 1, Tog 2
Tog 3, Tog 11
Tog 4
Tog 5, Tog 13
Tog 6
Tog 7, Tog 15
tOG 8

RINGE LAP VIIIb, k86

1 POST Tog 1
2 POST Tog 2, Tog 10
3 POST Tog 3
4 POST Tog 4, Tog 12
5 POST Tog 5
6 POST Tog 6, Tog 14
7 POST Tog 8

Tog 1
Tog 2
Tog 3, Tog 11
Tog 4
Tog 5, Tog 13
Tog 6
Tog 7, Tog 8, Tog 15

RINGKJØBING LAP VIIb, k84

1 POST Tog 36 nordpå, Tog 33 sydpå
2 POST Tog 38 nordpå
3 POST Tog 37 sydpå
4 POST Tog 42 nordpå

Tog 33 nordfra
Tog 38 sydfra
Tog 37 nordfra
Tog 42 sydfra, Tog 39 nordfra

RINGKJØBING LAP VIIIb, k86

1 POST Tog nordpå kl. 6.00 ladepost
2 POST Tog 77
3 POST Tog 82 kl. 19.00
4 POST Tog 85 kl. 20.40

Tog 76
Tog 82 kl. 19.00
Tog 85 kl. 20.40

RINGSTED LAP IIa, k84

3 POST Tog 8, Tog 7

Tog 8, Tog 7, Holbæk, Merløse, Uggerløse

RINGSTED LAP IIa, k86

1 POST Tog 24, Tog 21
3 POST Tog 27, Tog 30

Tog 24, Tog 21
Tog 27, Tog 30

RINGSTED LAP IIIa, k84

1 TOG Tog 1, Tog 2, Herlufmagle, Holbæk, Merløse, Uggerløse,
Vetterslev, Landposter
2 TOG Tog 5, Borup, Viby
4 TOG Tog 10
5 TOG Tog 9, Tog 3, Tog 4

Tog 1, Tog 2
Tog 5
Tog 10, landposter
Tog 9, Tog 3, Tog 4, Borup, Herlufmagle, Viby, Vetterslev

RINGSTED LAP IIIa, k86

2 TOG Tog 28
4 TOG Tog 29
5 TOG Tog 36, Tog 33

Tog 28
Tog 29
Tog 36, Tog 33

DANMARKS POSTSTEMPLER

RINGSTED JB:P:E LAP VIIIb, k84

1 TOG	Tog 1, Tog 2, Herlufmagle, Holbæk, Merløse, Uggerløse, Veterslev, Landposter	Tog 1, Tog 2
2 TOG	Tog 5, Borup, Viby	Tog 5
3 TOG	Tog 8, Tog 7	Tog 8, Tog 7, Holbæk, Merløse, Uggerløse
4 TOG	Tog 10	Tog 10, landposter
5 TOG	Tog 9, Tog 3, Tog 4	Tog 9, Tog 3, Tog 4, Borup, Herlufmagle, Viby, Veterslev

ROESKILDE LAP IIb-1, k84

1 POST	Tog 1 vestpå, Skibby	Tog 1 østfra, Tog 12 fra Borup
2 POST	Tog 22 østpå, Tog 5 vestpå	Tog 16 sydfra, Tog 22 nordvestfra
3 POST	Tog 2 østpå, Tog 15 sydpå, Tog 21 nordvestpå	Tog 2 vestfra, Tog 21 nordvestfra
4 POST	Tog 26 østpå,	Tog 6 fra Borup, Tog 26 nordvestfra

ROESKILDE LAP IIb-3, k86

1 POST	Østpå kl. 7.48, Nordvestpå kl. 8.15, Sydpå kl. 8.24 kl. 8.06	Vestfra kl. 7.43, Sydfra kl. 7.54, Nordvestfra kl. 8.06, Østfra
2 POST	Vestpå kl. 8.30, Skibby kl. 9.00	Østfra kl. 8.25
3 POST	Sydpå kl. 9.22, Vestpå kl. 9.33, Østpå kl. 9.57, Nordvestpå kl. 10.27, Østpå kl. 10.52, Sydpå kl. 11.34 ladepost	Østfra kl. 9.19, Vestfra kl. 9.56, Østfra kl. 10.17, Sydfra kl. 10.22 ladepost, Vestfra kl. 10.47
4 POST	Østpå kl. 14.53 ladepost, Sydpå kl. 15.20 ladepost, Østpå kl. 15.40 ladepost, Nordvestpå kl. 15.39 ladepost	Nordvestfra kl. 14.38, Vestfra kl. 15.12, ladepost, Østfra kl. 15.24 ladepost,
5 POST	Østpå kl. 16.30 ladepost, Vestpå kl. 16.44 ladepost, Østpå kl. 18.19, Vestpå kl. 19.00	Sydfra kl. 16.15 ladepost, Østfra kl. 16.34 ladepost, Viby kl. 17.57, Havdrup kl. 18.09, Nordvestfra kl. 18.12, Østfra kl. 18.55
6 POST	Vestpå kl. 19.53, Nordvestpå kl. 20.42	Sydfra kl. 19.45, Østfra kl. 20.37
7 POST	Østpå kl. 21.19, Sydpå kl. 19.25, Østpå kl. 22.07, Vestpå kl. 22.07	Vestfra kl. 21.10, Nordvestfra kl. 21.12, Sydfra kl. 21.22, Skibby kl. 21.30, Vestfra kl. 22.01, Østfra kl. 22.02

RUDE LAP IIb, k86

1 POST	Næstved kl. 5.15	Næstved kl. 13.45
2 POST	Skælskør kl. 7.30	Skælskør kl. 15.15

RUDKJØBING LAP VIIb, k84

1 POST	Korsør kl. 6.30, Korsør over Spodsbjerg kl. 7.00, Svendborg kl. 7.30, Marstal kl. 7.45, Tranekær kl. 8.30, Humble kl. 9.00	Svendborg kl. 8.00
2 POST	Svendborg kl. 12.30, Nakskov kl. 14.00	Nakskov kl. 10.00, Svendborg kl. 10.30
3 POST	Svendborg kl. 17.00	Marstal kl. 12.00, Svendborg 15.30
4 POST	Spodsbjerg kl. 17.00	Humble kl. 16.15, Tranekær kl. 16.30, Korsør over

RUDKJØBING LAP IIa-2, k86

1 POST	Svendborg kl. 7.30, Marstal kl. 8.45, Tranekær kl. 9.15, Humble kl. 9.15	Marstal kl. 7.15 (april - sept.), Svendborg kl. 8.30
2 POST	Nakskov kl. 10.45, Marstal kl. 11.00, Svendborg kl. 13.30	Svendborg kl. 10.45, Marstal kl. 12.45, Nakskov kl. 12.45
3 POST	okt. - marts: Svendborg kl. 15.00	Humble kl. 14.15, Tranekær kl. 14.30, Marstal kl. 14.45,
Svendborg over Taasinge kl. 17.30 (om vinteren)		
3 POST	april - sept.: Marstal kl. 17.00, Svendborg kl. 19.00	Svendborg kl. 16.45, Svendborg over Taasinge kl. 17.30
4 POST	april - sept.:	Tranekær kl. 18.15, Humble kl. 18.15, Marstal kl. 18.30

RUDS-VEDBY LAP VIIb, k84

1 POST	Jyderup	Slagelse
2 POST	Slagelse	Jyderup

RUDS-VEDBY LAP VIIb, k86

1 POST	Jyderup
2 POST	Slagelse

RYOM LAP VIIa, k84, k86

1 POST	Morgentogene	Morgentogene
2 POST	Eftermiddagstogene	Eftermiddagstogene
3 POST	Aftentogene	Aftentogene

RØDBY LAP VIIb, k84

1 POST	Tog 11 kl. 13.05	Tog 10 kl. 9.05
2 POST	Tog 13 kl. 19.10	Tog 12 kl. 16.30

RØDBY LAP VIIb, k86

1 POST	Tog 22 kl. 12.50	Tog 19 kl. 9.05
2 POST	Tog 24 kl. 19.10	Tog 21 kl. 16.10

RØDKJÆRSBRO LAP VIIIb, k84

1 TOG	Tog 35
2 TOG	Tog 34, Kjellerup og Silkeborg 1. post
3 TOG	Tog 41, Kjellerup 2. post
4 TOG	Tog 40

RØDKJÆRSBRO LAP VIIIb, k86

1 TOG	Tog 80, Kjellerup og Silkeborg 1. post
-------	--

DANMARKS POSTSTEMPLER

2 TOG Tog 73
3 TOG Tog 86
4 TOG Tog 79, Kjellerup 2. post

RØNDE LAP VIIb, k84

1 POST Mørke kl. 6.00, Løgten kl. 6.45, Ebeltoft kl. 10.15 Løgten kl. 10.00
2 POST Løgten kl. 17.20, Ebeltoft kl. 21.00 Thorup Pakhus kl. 22.15 Ebeltoft kl. 17.05

RØNDE LAP VIIb, k86

1 POST Tog 162, Tog 161, Mørke, Ebeltoft, Løgten Tog 161, Ebeltoft, Løgten, Mørke
2 POST Tog 165, Tog 166, Ebeltoft, Løgten, Landpost kl. 18.30 Tog 165, Tog 166, Mørke, Ebeltoft, Løgten

RØNNE LAP Va, k84, k86

København, Bornholm København, Bornholm

RØNNE LAP Ia, k84, k86

København, Bornholm København, Bornholm

RØNNEDE LAP VIIa, k84

1 POST Haslev 1. post, Sydbanen tog 16 Haslev 1. post, Sydbanen tog 15
2 POST Haslev 2. post, Sydbanen tog 18 Haslev 2. post, Sydbanen tog 17

SAMSØ ANT III, k84

SAXKJØBING LAP VIIb, k84

1 POST Tog 3 fra Nykøbing, Tog 2 til Nakskov Tog 2 fra Nykøbing, Tog 3 fra Nakskov
2 POST Tog 4 til Nykøbing, Tog 5 til Nakskov Tog 4 fra Nykøbing, Tog 5 fra Nakskov

SAXKJØBING LAP VIIb, k86

1 POST Tog 11 til Maribo kl. 7.55, Tog 12 til Nykøbing kl. 8.30 Tog 11 fra Nykøbing kl. 7.50, Tog 12 fra Maribo kl. 8.25
2 POST Tog 14 til Nykøbing kl. 12.00, Tog 15 til Maribo kl. 13.30 Tog 14 fra Maribo kl. 11.55, Tog 15 fra Nykøbing kl. 13.25,
Tog 16 til Nykøbing kl. 15.40 Tog 16 fra Maribo kl. 15.35
3 POST Tog 17 til Maribo kl. 19.30, Tog 18 til Nykøbing kl. 20.30 Tog 17 fra Nykøbing kl. 19.35, Tog 18 fra Maribo kl. 20.25

SILKEBORG LAP VIIIa, k84

1 TOG Tog 54, Tog 53 Tog 54, Tog 53
2 TOG Horsens, Rødkærsbro, Herning ladepost, Skanderborg ladepost Horsens, Rødkærsbro, Herning ladepost, Skanderborg ladepost
3 TOG Tog 58, Tog 57 Tog 58, Tog 57

SILKEBORG LAP IIb, k86

1 POST Tog 103, Tog 104 Tog 103, Tog 104
2 POST Tog 109, Tog 110, Horsens, Rødkærsbro Tog 109, Tog 110
3 POST Tog 111, Tog 114 Tog 111, Tog 114

SILKEBORG LAP IIIb, k86

1 TOG Tog 103, Tog 104 Tog 103, Tog 104
2 TOG Tog 109, Tog 110 Tog 109, Tog 110
3 TOG Tog 111, Tog 114 Tog 111, Tog 114

SINDAL LAP VIIIb, k84

1 TOG Tog 11 østpå kl. 9.14 Tog 11 syd fra kl. 9.14
2 TOG Tog 13 østpå kl. 11.50 Tog 13 syd fra kl. 11.50
3 TOG Tog 30 sydpå kl. 16.55 Tog 30 øst fra kl. 16.55
4 TOG Tog 32 sydpå kl. 19.11 Tog 32 øst fra kl. 19.11

SKAGEN ANT III, k84, k86

SKANDERBORG LAP VIIb, k84

1 POST Østbanen tog 13 og 30, Skjernbanen tog 54
2 POST Østbanen tog 18 og 19, Skjernbanen tog 56
3 POST Østbanen tog 23 og 24, Skjernbanen tog 58

SKANDERBORG LAP VIIb, k86

1 POST
2 POST
3 POST

SKIBBY LAP IIa, k84

1 POST Frederikssund kl. 9.00 Frederikssund kl. 12.15
2 POST Roskilde kl. 18.00 Roskilde kl. 11.00

SKIVE LAP IIb-1, k84

1 POST Tog 35 Tog 34, Tog 35, Tog 90
2 POST Tog 36, Tog 37 Tog 36, Tog 37, Tog 92
3 POST Tog 38, Tog 39, Tog 40, Tog 91 Tog 38, Tog 39
4 POST Tog 41, Tog 34, Tog 91 Tog 40, Tog 41, Tog 94

SKIVE JB.P.E. LAP IIb, k84

DANMARKS POSTSTEMPLER

1 POST Tog 34, Tog 35, Tog 89
 2 POST Tog 36, Tog 37
 3 POST Tog 38, Tog 39, Tog 40, Tog 91
 4 POST Tog 41, Tog 93

SKJELSKØR LAP VIIb-2, k84

1 POST Korsør kl. 5.45
 2 POST Slagelse kl. 17.00
 Korsør kl. 00.15
 Slagelse kl. 12.00

SKJELSKØR LAP VIIb-2, k86

1 POST Tog 26, Korsør
 2 POST Tog 36, Slagelse
 Tog 33, Korsør
 Tog 21, Slagelse

SKJERN LAP VIIIb, k84

1 TOG Vestbanen tog 33, Tog 59 ladepost, Borris, Troidhede
 2 TOG Tog 38
 3 TOG Tog 37, Tog 57
 4 TOG Tog 42
 Tog 33
 Tog 54, Tog 38
 Tog 37
 Tog 62 ladepost, Tog 42, Landposter

SKJØRPING LAP VIIb, k84

1 POST Tog 18
 2 POST Tog 13, Bælum
 3 POST Tog 30, Dagvognen
 4 POST Tog 23

SKJØRPING LAP VIIb, k86

1 POST Tog 42
 2 POST Bælum kl. 9.30
 3 POST Tog 37
 4 POST Bælum
 5 POST Tog 39
 6 POST Tog 52
 7 POST Bælum
 8 POST Tog 56
 9 POST Tog 47, Bælum morgenpost
 Tog 39
 Tog 52
 Tog 56
 Tog 47

SLAGELSE LAP VIIa, k84

1 POST Tog 2 østpå kl. 8.24, Tog 1 vestpå kl. 9.09, Philipsdal og Kalundborg kl. 9.20, Skælskør kl. 9.35, Ruds Vedby kl. 9.35, Fuglebjerg og Næstved kl. 9.45, Landposterne
 2 POST Tog 5 vestpå kl. 11.24, Tog 8 østpå kl. 12.40
 3 POST Tog 7 vestpå kl. 16.52, Tog 10 østpå kl. 16.55 og Philipsdal kl. 16.45
 4 POST Tog 4 østpå kl. 20.00, Tog 9 vestpå kl. 20.54, Tog 3 vestpå kl. 21.27, Fuglebjerg og Næstved kl. 19.15
 Tog 2 vestfra kl. 8.24, Tog 1 østfra kl. 9.09
 Tog 5 østfra kl. 11.24, Tog 8 vestfra kl. 12.40
 Tog 7 østfra kl. 16.52, Tog 10 vestfra kl. 16.55, Kalundborg
 Tog 4 vestfra kl. 20.00, Tog 9 østfra kl. 20.54, Tog 3 østfra kl. 21.27, Ruds Vedby kl. 19.00, Skælskør kl. 19.15,

SLAGELSE LAP VIIa, k86

1 POST Tog 24
 Tog 24

SLAGELSE LAP IIb, k86

2 POST Tog 21, Tog 28, Landposter kl. 10.30
 3 POST Tog 30, Tog 27
 4 POST Tog 29, Tog 36, Tog 33
 Tog 21, Tog 28
 Tog 30, Tog 27
 Tog 29, Tog 36, Tog 33

65/SLAGELSE J.B. KOM, k84

1 TOG Tog 2 østpå kl. 8.24, Tog 1 vestpå kl. 9.09, Philipsdal og Kalundborg kl. 9.20, Skælskør kl. 9.35, Ruds Vedby kl. 9.35, Fuglebjerg og Næstved kl. 9.45, Landposterne
 2 TOG Tog 5 vestpå kl. 11.24, Tog 8 østpå kl. 12.40
 3 TOG Tog 7 vestpå kl. 16.52, Tog 10 østpå kl. 16.55 og Philipsdal kl. 16.45
 4 TOG Tog 4 østpå kl. 20.00, Tog 9 vestpå kl. 20.54, Tog 3 vestpå kl. 21.27, Fuglebjerg og Næstved kl. 19.15
 Tog 2 vestfra kl. 8.24, Tog 1 østfra kl. 9.09
 Tog 5 østfra kl. 11.24, Tog 8 vestfra kl. 12.40
 Tog 7 østfra kl. 16.52, Tog 10 vestfra kl. 16.55, Kalundborg
 Tog 4 vestfra kl. 20.00, Tog 9 østfra kl. 20.54, Tog 3 østfra kl. 21.27, Ruds Vedby kl. 19.00, Skælskør kl. 19.15,

65/SLAGELSE J.B. KOM, k86

1 TOG Tog 24
 2 TOG Tog 21, Tog 28, Landposter kl. 10.30
 3 TOG Tog 30, Tog 27
 4 TOG Tog 29, Tog 36, Tog 33
 Tog 24
 Tog 21, Tog 28
 Tog 30, Tog 27
 Tog 29, Tog 36, Tog 33

SLANGERUP LAP IIa, k84

1 POST Frederikssund kl. 11.30
 2 POST Frederiksborg og Nordbanen tog 30 kl. 18.25
 Frederiksborg og Nordbanen tog 27 kl. 11.20
 Frederikssund kl. 18.15

SLANGERUP LAP IIa, k86

1 POST Frederikssund
 2 POST Frederiksborg
 Frederiksborg
 Frederikssund

DANMARKS POSTSTEMPLER

SORØ LAP VIIb, k84

1 POST	Tog 1, Tog 2	Tog 1, Tog 2
2 POST	Tog 5, Næstved	Tog 5
3 POST	Tog 8 ladepost	Tog 8 ladepost
4 POST	Tog 7 ladepost	Tog 7 ladepost, Næstved
5 POST	Tog 10	Tog 10
6 POST	Tog 4, Tog 9	Tog 4

SORØ LAP IIa-3

7 POST	Tog 3	Tog 3
--------	-------	-------

STEGE LAP VIIa-1, k84

1 POST	Natposten, Landposterne	Natposten
2 POST	Dagposten	Dagposten
3 POST		Landposterne

STEGE LAP VIIa-2, k86

1 POST	Sydbanen tog 42, Vordingborg, Askeby, Borre, Landposter	Sydbanen tog 51, Vordingborg
2 POST	Sydbanen tog 50 og 52, Vordingborg	Tog 41 og 43, Vordingborg

STEGE ANT VIII, k86

3 POST		Askeby, Borre, Landposter
--------	--	---------------------------

STOREHEDDINGE LAP IIa-2, k84

1 POST	Østbanen tog 1	Østbanen tog 4
2 POST	Østbanen tog 3	Østbanen tog 5
3 POST	Østbanen tog 5	

STOREHEDDINGE LAP IIa-2, k86

1 POST	Østbanen tog 1	Østbanen tog 2
2 POST	Østbanen tog 3	Østbanen tog 8
3 POST	Østbanen tog 7	

STRUER LAP IIIb, k84

1 TOG	Tog 33, 34 og 63	Tog 42, 41 og 68
2 TOG	Tog 36 og 35	Tog 36 og 35
3 TOG	Tog 37 og 38	Tog 37 og 38
4 TOG	Tog 40, 67 og 39	Tog 40, 67 og 39

STRUER LAP IIIb, k84

1 TOG	kl. 6.00 - 9.00, Tog 131 Thybanen, Tog 73 Tværbanen, Tog 76 Vestbanen	
2 TOG	kl. 9.00 - 12.00, Tog 75 Tværbanen og Østbanen, Tog 135 Thybanen, Tog 80 Holstebro	Tog 80 Tværbanen, Tog 75 Vestbanen, Tog 134 Thybanen, Tog 77 Vestbanen
3 TOG	kl. 12.00 - 15.00, Tog 83 Tværbanen og Østbanen, Tog 82 Vestbanen	Tog 83 Holstebro, Tog 82 Tværbanen
4 TOG	kl. 15.00 - 19.30, Tog 79 Tværbanen, Tog 84 Holstebro, Tog 139 Thybanen	Tog 79 Holstebro, Tog 84 Tværbanen, Tog 138 Thybanen
5 TOG	kl. 19.30 - 23.00	Tog 140 Thybanen, Tog 86 Tværbanen, Tog 85 Vestbanen

STUBBEKJØBING LAP VIIb, k84

1 POST	Nørre Alslev kl. 3.45, Sydbanen tog 16 kl. 3.45, Sydbanen tog 16 pr. dampskib kl. 4.45	Nørre Alslev kl. 1.40, Sydbanen tog 17 pr. dampskib kl. 1.00 Sydbanen tog 15 via Nørre Alslev kl. 3.15
2 POST	Nørre Alslev kl. 12.00, Sydbanen tog 18 kl. 12.00, Sydbanen tog 18 pr. dampskib kl. 15.15	Nørre Alslev kl. 15.15, Sydbanen tog 15 via Nørre Alslev kl. 15.15

STUBBEKJØBING LAP VIIb, k86

1 POST	Nørre Alslev 1. post	Nørre Alslev 1. post
2 POST	Sydbanen 2. post	Nørre Alslev 2. post
3 POST	Nørre Alslev 3. post	

STØVRING LAP IIb-1, k86

1 POST	Tog 42	Tog 42
2 POST	Tog 39	Tog 39, Tog 52, Tog 52
3 POST	Tog 52	Tog 52
4 POST	Tog 47	Tog 47

SVANIKE ANT IV, k84

SVEBØLLE LAP IIa-1, k84

1 POST	Tog 22, Tog 21	Tog 22, Tog 21
2 POST	Tog 24, Tog 23	Tog 24, Tog 23

SVENDBORG LAP IIb-1, k84

1 POST	Tog til Odense kl. 6.40, Dampskib til Troense, Rudkøbing og Marstal kl. 6.30, Vester Skerninge kl. 8.00	Nyborg over Ørbæk, Svindinge, Ellerup og Sortebro kl. 5.00, Vester Skerninge kl. 7.30
2 POST	Tog til Odense kl. 9.25, Dampskib til Ærøskøbing kl. 9.15, Dampskib til Rudkøbing kl. 9.00	Tog fra Odense kl. 8.50, Dampskib fra Ærøskøbing kl. 9.00 Dampskib fra Rudkøbing kl. 9.00
3 POST	Dampskib til Rudkøbing kl. 14.15, Troense kl. 14.15, Tog	Vester Skerninge kl. 13.30, Dampskib fra Marstal og Rud-

DANMARKS POSTSTEMPLER

til Odense kl. 14.15, Vester Skerninge kl. 14.30, Dampskib til Ærøskøbing kl. 14.15 4 POST Tog til Odense kl. 19.15 5 POST Nyborg over Sortebro, Ellerup, Svindinge og Ørbæk kl. 24.00	købing kl. 13.45, Dampskib fra Ærøskøbing kl. 14.00 Dampskib fra Rudkøbing kl. 18.15, Troense kl. 18.15, Tog fra Odense kl. 19.00 Tog fra Odense kl. 23.10,
--	--

SVENDBORG LAP IIb-1, k86

1 POST Tog 1 kl. 6.30, Taasinge, Rudkøbing, Marstal, Tranekær og Humble kl. 7.15Thurø kl. 7.30, Vester Skerninge kl. 8.00 2 POST Rudkøbing, Nakskov, Marstal og Ærøskøbing kl. 9.30, Hesselager over Skaarup og Oure kl. 13.00 3 POST Tog 5 kl. 15.20, Rudkøbing, Ærøskøbing, Taasinge, Vester Skerninge og Thurø kl. 15.30 4 POST Tog 7 kl. 20.05 Skaarup kl. 17.45, Tog 6 kl. 19.50, Taasinge kl. 19.15 5 POST Ørbæk og Nyborg over Sortebro, Ellerup og Svindinge kl. 22.30	Nyborg og Ørbæk over Svindinge, Ellerup og Sortebro kl. 6.40, Vester Skerninge og Thurø kl. 7.30 Rudkøbing og Ærøskøbing kl. 8.45, Tog 2 kl. 9.15 Vester Skerninge kl. 13.30, Thurø kl. 13.45, Rudkøbing, Nakskov, Marstal og Ærøskøbing kl. 14.45, Tog 4 kl. 15.05 Rudkøbing og Marstal kl. 16.15, Hesselager over Oure og Tog 8 kl. 22.00
---	---

SVINNINGE LAP VIIb, k84

1 POST Mørkøv kl. 6.00, Tog 22 2 POST Mørkøv kl. 16.30, Tog 24	Mørkøv kl. 13.00, Tog 21 Mørkøv kl. 23.30, Tog 23
---	--

SVINNINGE LAP VIIb, k86

1 POST Mørkøv 1. post, Tog 62 2 POST Mørkøv 2. post, Tog 70	Mørkøv 1. post, Tog 61 Mørkøv 2. post, Tog 69
--	--

SÆBY LAP Ia, k84: Anvendes til alle poster

SÆBY ANT III, k84: Benyttes sjældent

SÆBY LAP IIb, k86

1 POST Frederikshavn kl. 5.45, Hjørring kl. 6.15 2 POST Frederikshavn kl. 15.00, Aalborg, Østbanen	Aalborg kl. 5.30, Frederikshavn kl. 24.00 Hjørring, Frederikshavn
---	--

SØLLESTED LAP Ia, k84: Postekspeditionens

SØLLESTED LAP VIa, k84: Jernbanestationens - bruges skiftevis

SØNDERHO LAP IIb, k86

1 POST 2 POST kl. 13.00	kl. 10.45
----------------------------	-----------

TAARS LAP IIb, k84

1 POST

TAARS LAP IIb, k84

1 POST kl. 10.00 2 POST kl. 20.00	kl. 10.00 kl. 20.00
--------------------------------------	------------------------

TAASINGE LAP Ia, k84, k86

1 gang daglig 2 gange daglig

TAASTRUP LAP IIIb, k84

1 TOG Tog 1 4 TOG Tog 4 6 TOG 7 TOG Tog 7, Tog 20 9 TOG Tog 3	Tog 1 Tog 4 Tog 2 Tog 7, Tog 20
---	--

TAASTRUP LAP IIIb, k86

1 TOG Tog 61, Tog 41 2 TOG Tog 63 3 TOG Tog 65 og 27 ladepost 4 TOG Tog 69	Tog 61 Tog 63 Tog 66 og 46 ladepost Tog 69
---	---

TAASTRUP LAP IIIa, k84

10 TOG Tog 10 15 TOG Tog 15, 16, 21 og 22 17 TOG Tog 17, 18, 23 og 24 25 TOG Tog 25, Tog 8	Tog 10 Tog 15, 16, 21 og 22 Tog 17, 18, 23 og 24 Tog 25, Tog 8
---	---

TAASTRUP LAP IIIa, k86

21 TOG Tog 24, 42 og 62 28 TOG Tog 28 36 TOG Tog 36 68 TOG Tog 68	Tog 24, 42 og 62 Tog 28 Tog 36 og 52 Tog 68
--	--

TARM LAP VIIb, k84

DANMARKS POSTSTEMPLER

1 POST Tog 33 kl. 9.01	Tog 33 kl. 9.01
2 POST Tog 38 kl. 10.46	Tog 38 kl. 10.46
3 POST Tog 37 kl. 17.26	Tog 37 kl. 17.26
4 POST Tog 42 kl. 19.03	Tog 42 kl. 19.03

TARM LAP VIIb, k86

1 POST Tog 77 kl. 8.43	Tog 77 kl. 8.43
2 POST Tog 76 kl. 10.48	Tog 76 kl. 10.48
3 POST Tog 85 kl. 19.48	Tog 85 kl. 19.48
4 POST Tog 82 kl. 20.13	Tog 82 kl. 20.13

THISTED LAP IIb-1, k84

1 POST Tog 64 kl. 5.20 ladepost	Nykøbing kl. 3.35
2 POST	Tog 63 kl. 10.13
3 POST Tog 66 kl. 14.18, Aalborg kl. 16.45	Aalborg kl. 12.05, Tog 65 kl. 14.18
4 POST Tog 68 kl. 6.13, Nykøbing kl. 00.45	

THISTED LAP IIb-1, k86

1 POST Nykøbing, Karby, Sallingbanen, Thybanen tog 134 ladepost	Nykøbing, Karby, Sallingbanen
2 POST Thybanen tog 138	Thybanen tog 131
3 POST Thybanen tog 140, Aalborg	Thybanen tog 135, Aalborg
4 POST	Thybanen tog 139 ladepost

TOMMERUP LAP IIIb, k84

1 TOG Tog 3 og 4, Tog 84 Odense - Assens	Tog 83 ladepost, Tog 3 og 4, Tog 84 Odense - Assens
2 TOG Tog 86, Tog 5 og 6	Tog 85, Tog 5 og 6
3 TOG Tog 7 og 8	Tog 7 og 8
4 TOG Tog 10, Tog 88	Tog 87

TOMMERUP LAP IIIb, k86

1 TOG Tog 3 og 6 ladepost, Tog 22 til Assens	Tog 3 og 6 ladepost, Tog 22 fra Assens
2 TOG Tog 7, Tog 24 Assens	Tog 7, Tog 23 Assens
3 TOG Tog 9 ladepost	Tog 9 ladepost
4 TOG Tog 10, Tog 26 Assens	Tog 10, Tog 25 Assens
5 TOG Tog 12 ladepost, Tog 27 Assens	Tog 12 ladepost, Tog 27 Assens

TRANEBJERG LAP IIb, k84, k86

1 POST kl. 9 á 10	kl. 18 á 19
-------------------	-------------

TRANEKJÆR LAP Ia, k84, k86

Rudkøbing	Rudkøbing
-----------	-----------

TRANGISVAAG LAP VIb, k84

TRUSTRUP LAP VIIb, k84

1 POST
2 POST
4 POST
5 POST
6 POST
7 POST

TRUSTRUP LAP VIIb, k86

1 POST Tog 162	Tog 162, Ebeltoft
2 POST Tog 161, Ebeltoft	Tog 161
3 POST benyttes ikke	
4 POST Tog 164 ladepost	Aarhus, Løgten, Mørke, Ryomgaard, Randers, Grenaa
5 POST Tog 163 til Grenaa ladepost	Aarhus, Løgten, Mørke, Ryomgaard, Randers
6 POST Tog 166	Grenaa
7 POST Grenaa	Tog 165

TUREBY LAP VIIIb, k84

1 TOG Tog 16	Tog 16
2 TOG Tog 15	Tog 15
3 TOG Tog 20 ladepost	
4 TOG	Tog 19 ladepost
5 TOG Tog 18	Tog 18
6 TOG Tog 17	Tog 17

TUREBY LAP VIIIb, k86

1 TOG Tog 42	Tog 42
2 TOG Tog 41	Tog 41
3 TOG Tog 46	
4 TOG	Tog 47
5 TOG Tog 52	Tog 52
6 TOG Tog 51	Tog 51

TØLLØSE LAP IIa, k84

DANMARKS POSTSTEMPLER

1 POST	Tog 22		Tog 22
2 POST	Tog 21		Tog 21
3 POST	Tog 24		Tog 24
4 POST	Tog 23		Tog 23

TØLLØSE LAP IIa, k86

1 POST	Tog 62		Tog 62
2 POST	Tog 61		Tog 61
3 POST	Tog 63		Tog 63
4 POST	Tog 68		Tog 68
5 POST	Tog 70		Tog 70
6 POST	Tog 69		Tog 69

ULDUM LAP VIIb, k84

1 POST	Vejle		Horsens
2 POST	Horsens		Vejle

ULDUM LAP VIIb, k86

1 POST	Vejle kl. 10.00		Horsens kl. 9.45
2 POST	Horsens kl. 20.00		Vejle kl. 19.30

ULFBORG LAP VIIIb, k84

1 TOG	Tog 33		Tog 33
2 TOG	Tog 38		Tog 38
3 TOG	Tog 37		Tog 37
4 TOG	Tog 42		Tog 42

ULFBORG LAP VIIIb, k86

1 TOG	Tog 76		Tog 76
2 TOG	Tog 77		Tog 77
3 TOG	Tog 82		Tog 82
4 TOG	Tog 85		Tog 85

ULLERSLEV LAP VIIb, k84

1 POST	Odense, Tommerup, Aarup, Nørre Aaby, Middelfart og Kerteminde 1. post		Tog 3 fra Nyborg
2 POST	Tog 4 til Nyborg		Odense, Tommerup, Aarup, Nørre Aaby og Middelfart
3 POST	Tog 5		Tog 5, Kerteminde 1. post
4 POST	Tog 6		Tog 6
5 POST	Tog 7, Kerteminde 2. post		Tog 7
6 POST	Tog 8		Tog 8
7 POST	Tog 10 til Nyborg		Tog 9 fra Nyborg, Kerteminde 2. post

ULLERSLEV LAP VIIb, k86

1 POST	Tog 3, Kerteminde 1. post		Tog 3
2 POST	Tog 6		Tog 6
3 POST	Tog 9, Kerteminde 2. post		Tog 9, Kerteminde 1. post
4 POST	Tog 10		Tog 10, Kerteminde 2. post
5 POST	Tog 12		Tog 12

ULSTRUP LAP IIb, k86

1 POST	Tog 80		Tog 80
2 POST	Tog 86		Tog 86
3 POST	Tog 73		Tog 73
4 POST	Tog 79		Tog 79

VALDBY LAP VIIb, k84

1 POST			K, V
2 POST	K		K
3 POST	K		K

VALDBY LAP VIIb, k86

1 POST	V		K, V
2 POST	K		K
3 POST	K		K

VALLØ LAP VIIb, k84

1 POST	Tog 1 nordpå, Tog 4 sydpå		Tog 1 sydfra, Tog 4 nordfra
2 POST	Tog 5 nordpå, Tog 6 sydpå		Tog 5 sydfra, Tog 6 nordfra

VALLØ LAP VIIb, k86

1 POST	Tog 1 nordpå, Tog 2 sydpå		Tog 1 sydfra, Tog 2 nordfra
2 POST	Tog 7 nordpå, Tog 8 sydpå		Tog 7 sydfra, Tog 8 nordfra

VAMDRUP. LAP IIb, k84 (1885)

1 POST	Tog 71 kl. 3.22, Tog ? kl. 1.07		Tog 13 kl. 1.25, Tog 30 kl. 3.10
2 POST	Tog 73 kl. 3.42, Tog 78 kl. 12.38		Tog 23 kl. 12.55

VAMDRUP. LAP IIb, k86

DANMARKS POSTSTEMPLER

1 POST Tog 47 til Frederikshavn kl. 14.23, Tog 17 til Hamburg kl. 16.49 2 POST Tog 55 til Frederikshavn kl. 21.45, Hamburg kl. 2.28	Tog 32 fra Frederikshavn kl. 2.18, Hamburg kl. 3.30 Tog 42 fra Frederikshavn kl. 16.37, Hamburg kl. 14.13
---	---

VARDE LAP IIa, k84

1 POST Tog 31 til Esbjerg
 2 POST Tog 38 nordpå, Tog 33 sydpå, Nørre Nebel
 3 POST Tog 42 nordpå, Tog 37 sydpå, Grindsted

VARDE LAP IIa, k86

1 POST Tog 72 til Esbjerg, Tog 64 til Lunderskov 2 POST Tog 77 nordpå, Tog 76 sydpå, Grindsted, Nørre Nebel 3 POST Tog 85 nordpå, Tog 82 sydpå	Tog 77 sydfra, Tog 76 nordfra, Grindsted, Nørre Nebel Tog 85 sydfra, Tog 82 nordfra
--	--

VARDE JB:P: LAP IIa, k84

1 POST Tog 38 nordpå, Tog 33 sydpå
 2 POST Tog 42 nordpå, Tog 37 sydpå

VARDE JB:P: LAP IIa, k86

1 POST Tog 76 og 77
 2 POST Tog 85 og 82

VEIEN LAP IIa, k84

1 POST Tog 38 vestpå, Tog 33 østpå
 2 POST Tog 42 vestpå, Tog 37 østpå

VEIEN LAP IIa, k86

1 POST Tog 77 vestpå kl. 5.46, Tog 76 østpå kl. 14.04
 2 POST Tog 85 vestpå kl. 16.50, Tog 82 østpå kl. 23.23

VEILE LAP VIIb-2, k84

1 POST Tog 30 sydpå kl. 1.35, Tog 13 nordpå kl. 3.16, Jelling, Herning 2 POST Tog 19 nordpå kl. 8.10 ladepost 3 POST Tog 14 sydpå kl. 9.40 ladepost 4 POST Tog 18 sydpå kl. 13.20 5 POST Tog 23 nordpå kl. 15.15, Grindsted og Uldum kl. 16.00, Jelling kl. 16.00 6 POST Tog 27 nordpå kl. 19.15 ladepost, Tog 24 sydpå kl. 20.03 ladepost	Tog 30 nordfra kl. 1.30, Tog 13 sydfra kl. 3.11 Tog 19 sydfra kl. 7.59 ladepost Tog 14 nordfra kl. 9.35 ladepost Tog 18 nordfra kl. 13.15, Herning, Jelling, Grindsted og Uldum Tog 23 sydfra kl. 15.10 Tog 27 sydfra kl. 19.10 ladepost, Tog 24 nordfra kl. 19.51 ladepost
--	--

VEILE LAP IIb-1, k86

1 POST Tog 56 sydpå kl. 00.41, Tog 37 nordpå kl. 5.16, Herning og Jelling kl. 6.00 2 POST Tog 41 nordpå kl. 7.55 ladepost 3 POST Tog 36 sydpå kl. 8.40 ladepost 4 POST Tog 38 sydpå kl. 13.10 ladepost, Tog 42 sydpå kl. 14.33 Grindsted kl. 13.30, Jelling og Herning kl. 14.00, Tog 42 5 POST Tog 47 nordpå kl. 16.15, Grindsted, Uldum og Jelling kl. 17.00 6 POST Tog 51 nordpå kl. 18.23 ladepost, Tog 48 sydpå kl. 20.06 ladepost	Tog 56 nordfra kl. 00.39, Tog 37 sydfra kl. 5.14 Tog 41 sydfra kl. 7.42 ladepost Tog 36 nordfra kl. 8.35 ladepost Tog 38 nordfra kl. 12.50 ladepost, Uldum kl. 12.30, nordfra kl. 14.28 Tog 47 sydfra kl. 16.12 Tog 51 sydfra kl. 18.10 ladepost, Tog 48 nordfra kl. 19.58 ladepost
--	--

VESTER HORNUM LAP Ib, k84, k86

VESTER SKJERNINGE LAP VIIb, k84

1 POST kl. 6.00	kl. 9.30
2 POST kl. 12.00	kl. 15.30

VESTER SKJERNINGE LAP VIIb, k86

1 POST Svendborg kl. 6.00	kl. 9.15
2 POST Svendborg kl. 12.00	kl. 16.45

VESTERVIG LAP VIIb, k84

1 POST Ydby kl. 5.45	Ydby kl. 9.30
2 POST Hurup kl. 14.45	Hurup kl. 13.45

VESTERVIG LAP VIIb, k86

1 POST Tog 131	Tog 131, Tog 140
2 POST Tog 135	
3 POST Tog 138	Tog 135
4 POST	Tog 138

VIBORG LAP IIb-1, k84

1 POST Tog 34 østpå, Tog 35 vestpå
 2 POST Tog 37 vestpå ladepost
 3 POST Tog 36 østpå
 4 POST Tog 39 vestpå

DANMARKS POSTSTEMPLER

5 POST Tog 38 østpå
 6 POST Tog 40 østpå, Tog 41 vestpå

VIBORG LAP IIb-2, k86

1 POST	Tog 73, Tog 80	Tog 73, Tog 80
2 POST	Tog 75, Tog 82	Tog 75, Tog 82
3 POST	Tog 84	Tog 84
4 POST	Tog 83	Tog 83
5 POST	Tog 79, Tog 86	Tog 79, Tog 86

VIBORG JB.P.E. ANT VIII, k84

1 TOG 1. post i begge retninger
 2 TOG 2. post i begge retninger
 3 TOG 3. post i begge retninger
 4 TOG 4. post i begge retninger

VIBORG JB.P.E. ANT VIII, k86 - afgående post fra Banegårdsekspeditionen

1 TOG Tog 73, Tog 80
 2 TOG Tog 75, Tog 82
 3 TOG Tog 83, Tog 84
 HSK Tog 79, Tog 86

VINDERUP LAP VIIIb, k84

1 TOG	Tog 34 østpå kl. 6.20	Tog 34 vestfra kl. 6.20
2 TOG	Tog 35 vestpå kl. 9.50	Tog 35 østfra kl. 9.50
3 TOG	Tog 40 østpå kl. 18.47	Tog 40 vestfra kl. 18.47
4 TOG	Tog 41 vestpå kl. 22.10	Tog 41 østfra kl. 22.10

VORDINGBORG LAP VIIb-1, k84

1 POST	Tog 16	Tog 16, Stege over land, Kalvehave
2 POST	Tog 20 godstog	
3 POST	Tog 15, Stege pr. dampskib	Tog 15
4 POST	Tog 18	Tog 18, Stege pr. dampskib, Evt. Kalvehave
5 POST		Tog 19 godstog
6 POST	Tog 17, Stege over land, Kalvehave	Tog 17

VORDINGBORG LAP VIIb-1 & LAP VIIb-2, k86

1 POST	Tog 42, Stege	Tog 42, Stege
2 POST	Tog 44	
3 POST	Tog 41	Tog 41
4 POST	Tog 46	
5 POST		Tog 45
6 POST	Tog 50	Tog 50
7 POST		Tog 47
8 POST	Tog 52	Tog 52
9 POST	Tog 51	Tog 51

VORDINGBORG J.B.P. LAP IIIa, k84

1 TOG Tog 16
 2 TOG Tog 20 godstog
 3 TOG Tog 15, Stege pr. dampskib, Evt. kalvehave
 4 TOG Tog 18
 6 TOG Tog 17, Stege over land, Kalvehave

VORDINGBORG J.B.P. LAP IIIa, k86

1 TOG	Tog 42, Stege	Tog 42, Stege
2 TOG	Tog 44	
3 TOG	Tog 41	Tog 41
4 TOG	Tog 46	
5 TOG		Tog 45
6 TOG	Tog 50	Tog 50
7 TOG		Tog 47
8 TOG	Tog 52	Tog 52
9 TOG	Tog 51	Tog 51

ÆRØESKJØBING LAP IIb-1, k84

1 POST	Svendborg kl. 7.00	Svendborg kl. 11.30
2 POST	Svendborg kl. 12.15	Svendborg kl. 16.15

ÆRØESKJØBING LAP IIb-1 & LAP IIb-2, k86

1 POST	Svendborg kl. 7.00	Svendborg kl. 11.30
2 POST	Marstal KL. 11.00	Marstal kl. 16.15

ØRBÆK LAP IIb, k84

1 POST	Svendborg kl. 1.00, Nyborg kl. 3.10	Nyborg kl. 1.30, Svendborg kl. 3.00
2 POST	Nyborg kl. 12.30	Nyborg kl. 17.00

ØRBÆK LAP IIb, k86

1 POST	Svendborg kl. 3.40, Nyborg kl. 1.40	Nyborg kl. 3.30, Svendborg kl. 1.30
--------	-------------------------------------	-------------------------------------

DANMARKS POSTSTEMPLER

<p>2 POST Nyborg kl. 15.00 tricykel</p> <p>ØRSTED LAP VIIb, k84 1 POST kl. 7.30 2 POST kl. 18.30</p> <p>ØRSTED LAP VIIb, k86 1 POST kl. 8.30 Randers - Ryom Jb, Allingaabro 2 POST kl. 19.45 Randers - Ryom Jb, Allingaabro</p> <p>ØSTER-SVENSTRUP LAP VIIb, k84, k86 1 POST Aalborg, Thisted</p> <p>ØSTER-VRAA LAP IIb, k84, k86 1 POST Taars, Hjørring, Frederikshavn 2 POST Sæby, Frederikshavn</p> <p>229/N.SJ.J.P. KOM-5, k84 Tog 27, 28, 29, 30, 31 og 36</p> <p>N.SJ.J.P. LAP IIIb-1, k86</p> <p>85/SJÆLL.:JB:PKT: KOM, k84 Tog 41, 42, 43 og 46</p> <p>SJ.JB.P.SP.B. LAP IIIa-1, k86</p> <p>192/NV:SJ:JB:PK: KOM, k84 Tog 21, 22, 23 og 24</p> <p>192/NV:SJ:JB:PK: KOM, k86</p> <p>193/NV:SJ:JB:PK: KOM, k84 Tog 21, 22, 23 og 24</p> <p>193/NV:SJ:JB:PK: KOM, k86</p> <p>181/SJÆLL.P.B. KOM-6, k84 Tog 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 og 10</p> <p>181/V SJ.JB.PB. KOM-10, k84 Tog 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 og 10</p> <p>181/V SJ.JB.PB. KOM-10, k86</p> <p>SJÆLL.P.K. LAP IIIa-2, k86</p> <p>SJÆLL.JB.PKT. LAP IIIb-2, k86</p> <p>SJÆLL.JB.PKT. LAP IIIb-3, k86</p> <p>180/SYDSJÆLL.JB.PC. KOM-2, k84 Tog 15, 16, 17 og 18</p> <p>SYDSJÆLL.JB.PC. LAP IIIa-1, k86</p> <p>SYDSJÆLL.JB.PKT. LAP IIIb-2, k86</p> <p>SYDSJÆLL.JB.PKT. LAP IIIb-3, k86</p> <p>242/ØST SJÆL:JB:PK: KOM-2, k84 Tog 1, 4, 5, 8, 9, 12, 13 og 14</p> <p>242/ØST SJÆL:JB:PK: KOM-2, k86</p> <p>136/LOLLANDSKE JB.PK. KOM, k84 Tog 2, 4, 5 og 7</p> <p>136/LOLLANDSKE JB.PK. KOM, k86</p> <p>137/LOLLANDSKE JB.PK. KOM, k84 Tog 2, 4, 5 og 7</p> <p>137/LOLLANDSKE JB.PK. KOM, k86</p> <p>NYBORG - VAMDRUP LAP IIIb-1, k84 Tog 1, 2, 3, 6, 7 og 8</p> <p>NYBORG - VAMDRUP LAP IIIb-2, k86</p>	<p>Nyborg kl. 16.30 tricykel</p> <p>kl. 9.00 kl. 20.00</p> <p>kl. 10.10 Randers - Ryom Jb, Allingaabro kl. 21.10 Randers - Ryom Jb, Allingaabro</p> <p>Aalborg, Thisted</p> <p>Sæby Hjørring, Taars</p>
--	---

DANMARKS POSTSTEMPLER

- 1 TOG Tog 1 (39) fra Nyborg kl. 1.50
- 2 TOG Tog 55 (2) fra Vamdrup kl. 21.45, fra Fredericia kl. 1.32
- 3 TOG Tog 13 (56) fra Nyborg kl. 23.10, fra Odense kl. 23.45
- 4 TOG Tog 37 (4) fra Vamdrup kl. 3.42
- 5 TOG Tog 55 (2) fra Vamdrup kl. 21.45, fra Fredericia kl. 1.32
- 7 TOG Tog 7 (42) fra Nyborg kl. 12.45
- 10 TOG Tog 47 (10) fra Vamdrup kl. 14.23

SYD FYN SKE J:PK: LAP VIIIa-2, k84
Tog 2, 3, 4, 5, 6 og 7

ODENSE - SVENDBORG LAP IIIb-2, k86

- 2 TOG Tog 2 fra Odense kl. 7.00
- 3 TOG Tog 3 fra Svendborg kl. 9.40
- 4 TOG Tog 4 fra Odense kl. 13.35
- 5 TOG Tog 5 fra Svendborg kl. 15.20
- 6 TOG Tog 6 fra Odense kl. 17.35
- 7 TOG Tog 7 fra Svendborg kl. 20.05

RINGE - FAABORG LAP VIIIb, k84
Tog 2, 3, 4 og 5

RINGE - FAABORG LAP VIIIb, k86

- 2 TOG Tog 10 fra Ringe kl. 8.20
- 3 TOG Tog 11 fra Faaborg kl. 9.40
- 4 TOG Tog 12 fra Ringe kl. 14.20
- 5 TOG Tog 13 fra Faaborg kl. 15.15
- 6 TOG Tog 14 fra Ringe kl. 18.45
- 7 TOG Tog 15 fra Faaborg kl. 20.00

NORD FYENSKE JB:PK: LAP VIIIb-1, k84
Tog 2, 3, 4 og 5

NORD FYENSKE JB:PK: LAP VIIIb-1, k86

- 2 TOG Tog 2 fra Odense kl. 8.10
- 3 TOG Tog 3 fra Bogense kl. 10.20
- 4 TOG Tog 4 fra Odense kl. 14.20
- 5 TOG Tog 5 fra Bogense kl. 18.10

ASSENS - TOMMERUP JB LAP IIIb-2, k84
Tog 1, 2, 3 og 4

ASSENS - TOMMERUP JB LAP IIIb-2, k86

- 1 TOG Tog 3 (22) fra Odense kl. 7.15
- 2 TOG Tog 23 fra Assens kl. 12.05
- 3 TOG Tog 24 fra Tommerup kl. 13.55
- 4 TOG Tog 27 (12) fra Assens kl. 18.05

AALBORG - AARHUS LAP IIIb-2, k86

- 1 TOG Tog 39 fra Aarhus kl. 8.25
- 2 TOG Tog 52 fra Aalborg kl. 15.00

FREDERICIA - AALBORG LAP VIIIa, k84

- 1 TOG Tog 13
- 2 TOG Tog 19
- 3 TOG Tog 23
- 4 TOG Tog 30

FREDERICIA - AALBORG LAP IIIb-2, k86

- 1 TOG Tog 37 fra Fredericia
- 2 TOG Tog 42 fra Aalborg
- 3 TOG Tog 47 fra Fredericia
- 4 TOG Tog 56 fra Aalborg

FREDERICIA - STRUER LAP IIb, k84

- 1 POST Tog 38
- 2 POST Tog 33
- 3 POST Tog 37
- 4 POST Tog 42

FREDERICIA - STRUER LAP IIIb-1, k86

- 1 TOG Tog 77 fra Fredericia
- 2 TOG Tog 76 fra Struer
- 3 TOG Tog 85 fra Fredericia
- 4 TOG Tog 82 fra Struer

HORSSENS - JUEL SMINDE LAP IIIb, k84, k86

- 1 TOG Tog 2 fra Horsens
- 2 TOG Tog 5 fra Juelsminde

DANMARKS POSTSTEMPLER

SKANDERBORG - SKJERN JB. LAP IIIb-2, k84

- 1 TOG Tog 53
- 2 TOG Tog 54
- 3 TOG Tog 57
- 4 TOG Tog 58

SKANDERBORG - SKJERN JB. LAP IIIb-2, k86

- 1 TOG Tog 103 fra Skanderborg
- 2 TOG Tog 104 fra Herning
- 3 TOG Tog 111 fra Skanderborg
- 4 TOG Tog 114 fra Skjern

AARHUS - HOU JB. LAP IIIb, k84

- 1 TOG fra Aarhus kl. 6.55
- 2 TOG fra Hou kl. 15.50

AARHUS - HOU JB. LAP IIIb, k86

- 1 TOG Tog 2 fra Aarhus
- 2 TOG Tog 5 fra Hou

GRENAA JERNB: LAP VIIIa-2, k84

- 1 TOG Tog 71
- 2 TOG Tog 72
- 3 TOG Tog 75
- 4 TOG Tog 76

AARHUS - GRENAA LAP IIIb-1, k86

- 1 TOG Tog 161 fra Aarhus
- 2 TOG Tog 162 fra Grenaa
- 3 TOG Tog 165 fra Aarhus
- 4 TOG Tog 166 fra Grenaa

SKIVE - GLYNGØRE JB. LAP IIIb, k84

- 1 TOG Tog 90
- 2 TOG Tog 89
- 3 TOG Tog 92
- 4 TOG Tog 91
- 5 TOG Tog 94
- 6 TOG Tog 93

JYDSKE TVERB:PK: LAP IIIa-9, k84

- 1 TOG Tog 34
- 2 TOG Tog 35
- 3 TOG Tog 40
- 4 TOG Tog 41

JYDSKE TVERB:PK: LAP IIIa-9, k86

- 1 TOG Tog 80
- 2 TOG Tog 79
- 3 TOG Tog 73
- 4 TOG Tog 86

STRUER - THISTED LAP IIb-1, k84

- 1 POST Tog 63
- 2 POST Tog 65
- 3 POST Tog 66
- 4 POST Tog 68

STRUER - THISTED LAP IIb-1, k86

- 1 POST Tog 131
- 2 POST Tog 135
- 3 POST Tog 138
- 4 POST Tog 140

LEMVIG - VEMB LAP VIIIb, k84, k86

- 1 TOG Tog 1 fra Lemvig
- 2 TOG Tog 2 fra Vemb
- 3 TOG Tog 3 fra Lemvig
- 4 TOG Tog 4 fra Vemb
- 5 TOG Tog 5 fra Lemvig
- 6 TOG Tog 6 fra Vemb

RANDERS - RYOM JB. LAP VIIIa, k84

- 1 TOG Tog 78
- 2 TOG Tog 77
- 3 TOG Tog 82
- 4 TOG Tog 81

DANMARKS POSTSTEMPLER

RANDERS - RYOM JB. LAP VIIIa, k86

- 1 TOG Tog 172 fra Randers
- 2 TOG Tog 171 fra Ryom
- 3 TOG Tog 176 fra Randers
- 4 TOG Tog 175 fra Ryom

RANDERS - HADSUND JB. LAP VIIIb, k84, k86

- 1 TOG Tog 1 fra Hadsund
- 2 TOG Tog 2 fra Randers
- 3 TOG Tog 5 fra Hadsund
- 4 TOG Tog 6 fra Randers

VENDSYSSEL J:PK: LAP IIIa-1, k84

- 1 TOG Tog 11
- 2 TOG Tog 13
- 3 TOG Tog 30
- 4 TOG Tog 32

VENDSYSSEL J:PK: LAP IIIa-1, k86

- 1 TOG Tog 42 fra Frederikshavn
- 2 TOG Tog 31 fra Aalborg
- 3 TOG Tog 37 fra Aalborg
- 4 TOG Tog 56 fra Frederikshavn

191/DPSK.P.EXP. No 4 KOM, k84, k86

Kassebreve fra Korsør - Nyborg

192/DPSK.P.EXP. No 6 KOM, k84, k86

Kassebreve fra Korsør - Nyborg

KORSØR - KIEL DPSK:POSTKT: No 1 RAM, k84

Kassebreve fra Korsør - Kiel

KORSØR - KIEL DPSK:POSTKT: No 1 RAM, k86

Kassebreve fra Korsør - Kiel

KORSØR - KIEL DPSK:POSTKT: No 2 RAM, k84

Kassebreve fra Korsør - Kiel

KORSØR - KIEL DPSK:POSTKT: No 2 RAM, k86

Kassebreve fra Korsør - Kiel

KORSØR - KIEL DPSK:POSTKT: No 3 RAM, k84

Kassebreve fra Korsør - Kiel

KORSØR - KIEL DPSK:POSTKT: No 3 RAM, k84

Kassebreve fra Korsør - Kiel

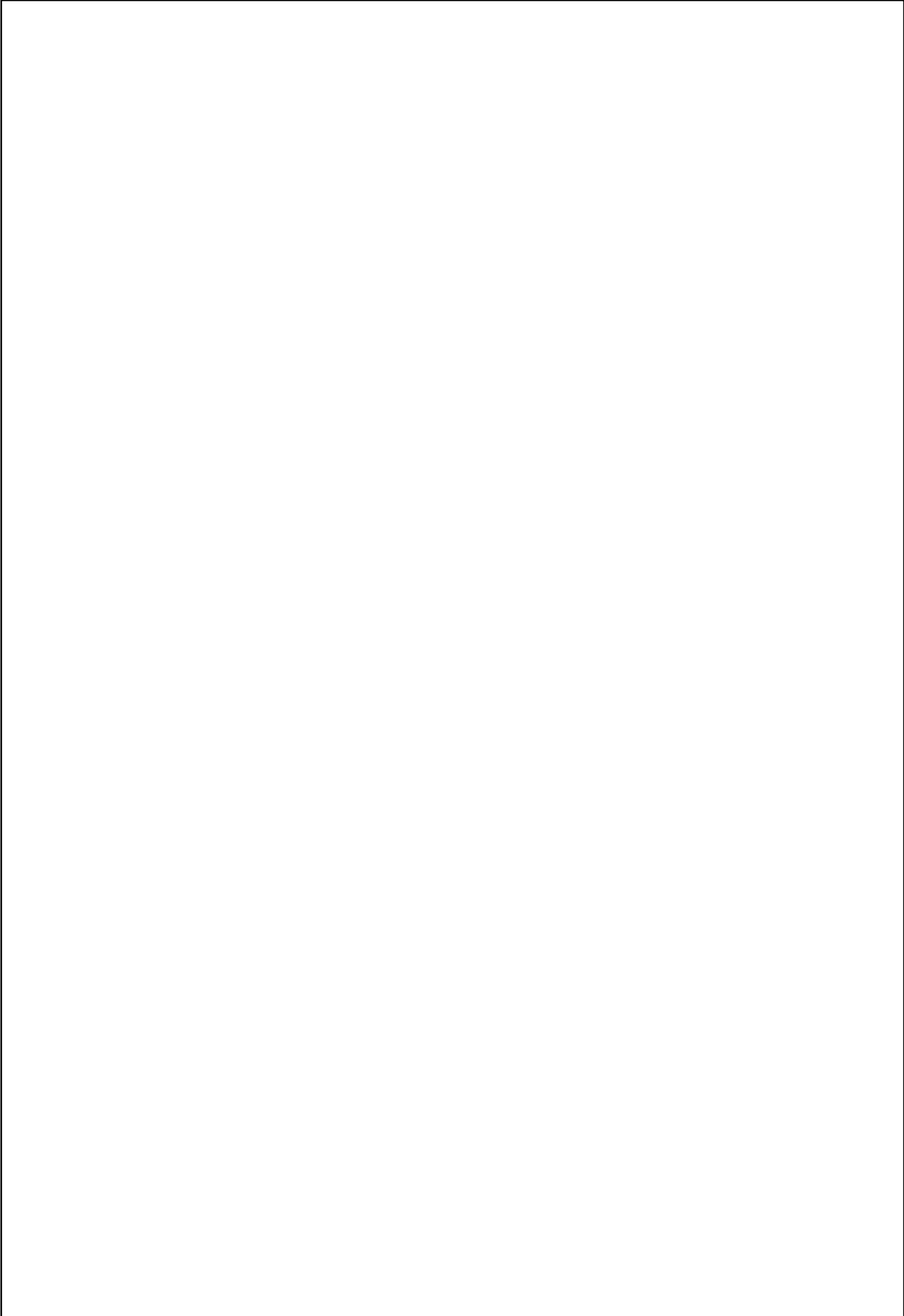
KORSØR - KIEL DPSK:POSTKT: No 4 RAM, k84

Kassebreve fra Korsør - Kiel

KORSØR - KIEL DPSK:POSTKT: No 4 RAM, k84

Kassebreve fra Kiel - Korsør

DANMARKS POSTSTEMPLER



De fire gravører

Når man studerer lapidarstemplerne nøjere kan man undre sig over hvor forskellige de ser ud, ikke alene i størrelse, men også designmæssigt. Dette skyldes at ikke mindre end fire gravørfirmaer har fremstillet stemplerne. Hvert firma satte deres præg på stemplerne, men ikke nok med det; efterhånden som stemplerne blev slidt, blev de opgraveret og evt. forsynet med nye typer, dette foregik som oftest hos et andet firma end det som oprindeligt havde fremstillet stemplet, og derved opstår nogle stempler som ud fra udseendet kan være vanskelige at henføre til et bestemt gravørfirma.

Fra "gammel tid" fremstillede gravør Buntzen postvæsenets stempler. Buntzen dør 1864, og hans enke fører firmaet videre. Firmaet var eneleverandør frem til foråret 1880, hvor gravør Jespersen overtager firmaet og leverancen. Allerede i august 1884 udskiftes Jespersen til fordel for gravør Danielsen, som fra 1889 til midt i næste århundrede var eneleverandør. I perioden 1881 - 89 fremstillede gravør Batz en del lapidarstempler sideløbende med Jespersen og Danielsen.

Buntzen

Stemplerne fra dette firma udmærker sig ved at være meget konstante designmæssigt: Ret konstant størrelse, 22 - 23 mm, "lige" indskud frem til midten af 1876, derefter "buede" indskud. Fra 1878 leveres stemplerne med lapidartyper i stedet for de hidtil anvendte antikvatyper. Fra 1879 bliver bogstaverne lidt mindre, og graveres samtidig lidt længere fra ydercirklen. De københavnske stempler udskiller sig på et tidligt tidspunkt størrelsmæssigt, muligvis fordi der skulle være plads til "K" og "B" på hver side af datoen.

Jespersen

Maj 1880 overtager Jespersen Buntzens firma samt lageret af halvfabrikata. Stemplerne ligner selvfølgelig fra starten Buntzens til forveksling, men kort ind i 1881 er Buntzens gamle typer opbrugt. Herefter introduceres Jespersens "egne" typer, de er markant større end de tidligere, og skelnes nemmest fra Danielsens typer på 2-tallets lige fodstreg, samt 1-tal uden opstreg. Stemplernes udseende varierer herefter meget, snart buet indskud, snart lige indskud. Bogstavernes størrelse og indbyrdes afstand varierer ligeledes. Fra starten af perioden er stemplerne ret små, men bliver med tiden større, dog med flere undtagelser.

Danielsen

Lige fra starten har Danielsen helt sin egen "stil": Ret store stempler med store let læselige tal og bogstaver. Stemplerne ligefrem udstråler soliditet - de sendes da heller ikke til reparation nær så ofte som de øvrige firmaers stempler. Danielsens 1-taller har opstreg, ligesom 2-tallet afsluttes med en lille opstreg. Diameteren er ret konstant ca. 25 mm. Findes kun med lige indskud. Danielsen har i stort omfang opgraveret de andre gravørers stempler, og af den grund er der opstået en hel del "stilmæssige hybrider", bl. a. har Batz' karakteristiske R'er fået "lige nedstreg".

Batz

Dette firma udførte gravørarbejdet i forbindelse med frimærkefremstilling, og stemplerne herfra har et lidt feminint præg. Taltyperne er ret særprægede, og "O" i POST og TOG er meget smalt. Stemplerne sendes ofte til reparation hvilket giver anledning til en del undertyper, når de returneres med lige nedstreger i "R". Både bogstavernes størrelse og stemplernes diameter varierer betydeligt gennem hele perioden. Som det fremgår af kataloget, så er Batz's stempler ikke slidstærke, som oftest afløses de ret hurtigt af et stempel fra Danielsen. Det er ejendommeligt at firmaet ikke er blevet benyttet til reparation af stempler, men at firmaets stempler meget ofte er blevet repareret.

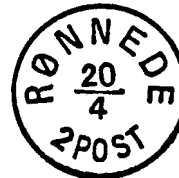
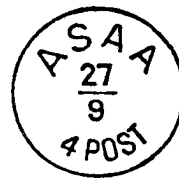
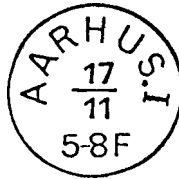
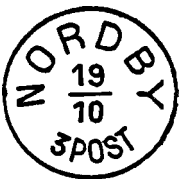
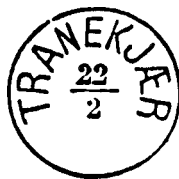
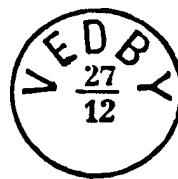
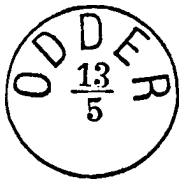
På de følgende sider vises et bredt udsnit ad de respektive gravørers stempler, i kronologisk orden fra øverste venstre hjørne til nederste højre hjørne, således at man kan følge den designmæssige udvikling, og konstatere de respektive gravørers designmæssige særpræg.

Det antages at Buntzen har leveret de tidligste lapidar VIa-stempler, og antagelig har Jespersen overtaget leverancen, i det mindste så længe Buntzens gamle typer rakte. Det vides ikke hvilket firma der har graveret de senere stempler til jernbanen, men det er karakteristisk at de løse typer forbliver uændrede gennem hele perioden.

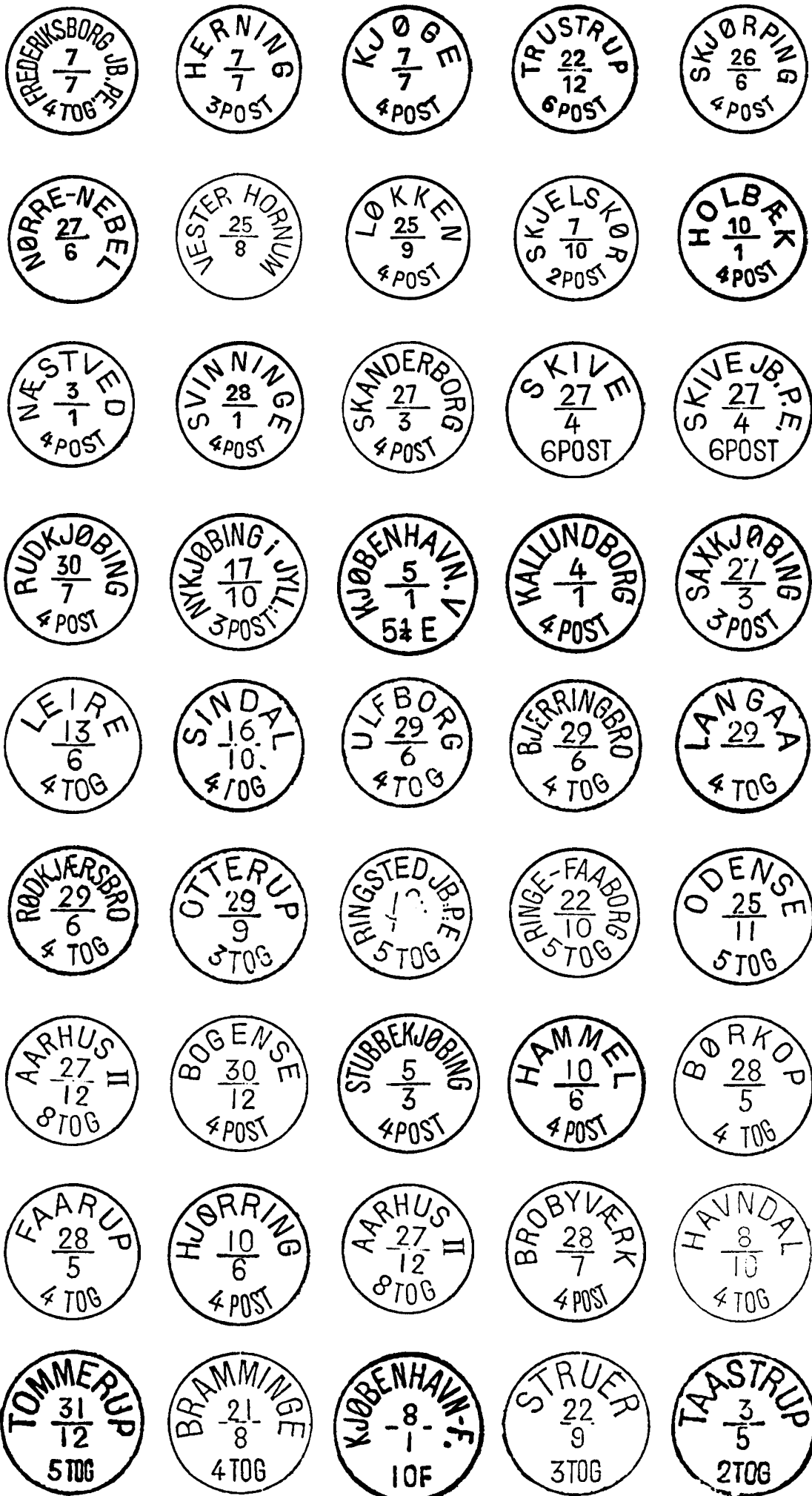
Postvæsenet derimod, blev "offer" for dels Jespersens nye, større typer, samt flere parallelle leverandører. Af arkivalierne fremgår, at det var lidt af et "lotterispil", hvorvidt de tilsendte typer passede til stemplet.

Problemets løsning var selvfølgelig: en leverandør = en slags løse typer, ergo bliver Danielsen eneleverandør - nogenlunde samtidig med at man går over til brotypestempler!!!

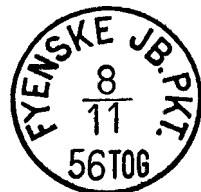
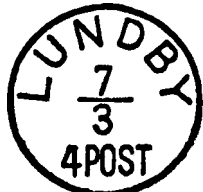
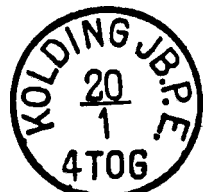
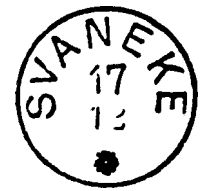
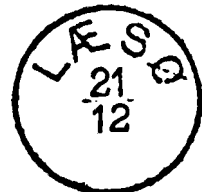
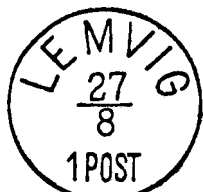
DANMARKS POSTSTEMPLER



DANMARKS POSTSTEMPLER



DANMARKS POSTSTEMPLER



DANMARKS POSTSTEMPLER

