



**ØLSTYKKE
OG OMEGNS
FRIMÆRKEKLUB**

Udstillings- og jubilæumskatalog

Udgivet i anledning af ØFK's 25-års jubilæum



**Frimærker på Græstedgård
13. - 15. september 1996**



**ØLSTYKKE
OG OMEGNS
FRIMÆRKEKLUB**



**Frimærker på Græstedgård
13. - 15. september 1996**



Græstedgård - før ombygningen - hvor Ølstykke Frimærkeklub afholder sine møder.

Ølstykke og Omegns Frimærkeklub - også et lille stykke af den lokale historie og kultur

Ølstykke og Omegns Frimærkeklub, ØFK, er som så meget andet en lille del af det nyere Ølstykkens historie og kultur.

Initiativet til en frimærkeklub kom i løbet af vinteren 1970/71, hvor en af de nye Ølstykke-borgere, Evald Lisbjerg, via annoncer i den lokale avis efterlyste frimærkesamlere, som han kunne dele sin hobby med. Han fik på denne måde kontakt med en snes samlere som mødtes nogle gange - vist nok mest i Lisbjergs hjem. De blev snart enige om at danne en egentlig frimærkeklub, og i efteråret 1971 blev der indkaldt til stiftende generalforsamling på det dengang nye bibliotek i Ølstykke - og så var ØFK en realitet med Evald Lisbjerg som den første formand - og han er stadig medlem.

Møderne blev i starten holdt på biblioteket, men den stigende efterspørgsel på lokaler til alle mulige formål gjorde at ØFK kom til at føre en omskiftende tilværelse. Møderne blev flyttet til børnehaven i Ørnebjerg, så til Toftehøjskolen - ja man holdt sågar igennem et par sæsoner møder på Gl. Ølstykke Kro. De gamle medlemmer kan berette, at belysningen på kroen bestemt ikke var egnet til frimærkesamling, men hyggeligt var det efter sigende alligevel.

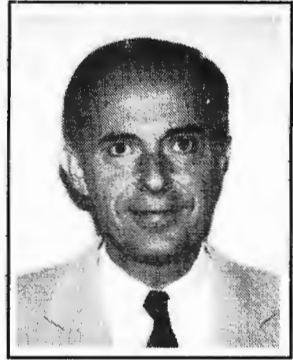
Det var en stor gevinst for klubben da man fik et fast mødelokale på den nyrestaureerede Græstedgård, og her holdes der nu møder hveranden tirsdag fra september til april.

Som medlem af en frimærkeklub får man løbende en masse at vide om frimærker, lige som man kan skaffe sig frimærker på flere nemme og billige måder, f. eks. ved bytning, på klubbens auktioner, eller fra de mange udvalgs-sendinger som cirkulerer blandt medlemmerne. Man er samtidig medlem af DFF, Danmarks Filatelist Forbund og modtager Forbundets tidsskrift, der udkommer 9 gange om året. Med dette i hånden er man godt orienteret om hvad der rører sig i frimærkeverdenen.

Man behøver ikke at være medlem for at besøge ØFK - gæster er altid meget velkomne. Enhver som interesserer sig for frimærker, samler på frimærker, eller som har lyst til at begynde at samle er velkommen.

ØFK har i dag ca. 50 medlemmer. Vi samler alle på vor egen måde - der er ikke noget som er rigtigt eller forkert, det skal bare være underholdende og interessant. Klubbens styrke er netop vore forskelligheder - det er det som tilsammen giver os viden og indsigt.

Du er også velkommen i klubben!



Velkommen - og tillykke med jubilæet

Det er med stor glæde jeg byder såvel udstillere som gæster velkommen på Græstedgård til jubilæumsudstillingen arrangeret af Ølstykke og Omegns Frimærkeklub.

Samtidig vil jeg på Ølstykke kommunes vegne ønske klubben hjertelig tillykke med de første 25 år og takke for det glimrende arbejde med filatelen, som klubben har udført til gavn for lokale frimærkesamlere.

At interessen for frimærker er jordens mest udbredte hobby blandt utallige samleområder, er der adskillige gode grunde til. Frimærkernes verden er lærerig og inspirerende, og indeholder uendelig mange samlemuligheder til fornøjelse og udbytte for både børn og voksne.

Ølstykke og Omegns Frimærkeklub har lagt et betydeligt arbejde i tilrettelæggelsen af sin jubilæumsudstilling, som jeg håber må blive belønnet med et fint besøg.

Med venlig hilsen

Erhard Filtenborg
Kulturudvalgsformand



Velkommen

Den lokale frimærkeklub, ØFK, har her i efteråret 25 års jubilæum, og det skal naturligvis markeres.

Vi har valgt at benytte vort jubilæum som anledning til at vise Ølstykke hvad ØFK er og hvordan vi dyrker vores hobby.

Selv synes vi, at frimærkesamling er en af de mest interessante og inspirerende fritidsinteresser, der findes, og det er derfor med stor glæde, at vi har inviteret alle til at besøge vort arrangement på Græstedgård i dagene 13. - 15. september. Her vil der foruden udstilling af medlemmernes samlinger være frimærkehandel, vurdering af samlinger, auktion, cafeteria og meget mere.

Det er vort håb, at mange vil finde anledning til at besøge os - børn er naturligvis også meget velkomne – og måske få en ny hobby.

Jeg vil benytte anledningen til at takke de mange, som gennem meget lang tid har arbejdet på at gøre dette arrangement så interessant som muligt for så mange som muligt i vor by.

De venligste hilsener

Hans Rosenfelt
Formand



DANSKE FILATELISTERS FÆLLESFOND

*Ønsker hjertelig tillykke
med de 25 år*

Fondens formålsparagraf er:

- 1) at støtte, fremme og udbrede kendskabet til
filatelen i Danmark
- 2) at støtte afholdelse af frimærkeudstillinger
- 3) at støtte udgivelsen af filatelistisk litteratur
- 4) at støtte andre filatelistiske arrangementer
- 5) at støtte og fremme interesse for danske
frimærker i udlandet



*Post Danmark
ønsker frimærkeklubben
til lykke med jubilæet*



Udsnit af Videnskabernes Selskabs kort over Nordsjælland 1768, altså før udskiftningen.
 Læg mærke til de sumpede områder mod syd - Viksø - hvorfra
 Værebro Å gav vand til Øvre og Nedre Værebro Møller.

Lidt om Ølstykke og dens posthistorie

Af Jerry Kern, ØFK

Navnet Ølstykke er meget gammelt. Første led er måske genitiv af det olddanske navn Ølwir, mens andet led er navneordet tykke i betydningen "Tykning, tæt skov". Altså lå Ølwirs tykning på dette sted. I 1335 angives navnet som Ølstikkæ, men allerede fra 1351 forekommer navnet i sin nuværende form. Bebyggelsen i Ølstykke er dog meget ældre; den romanske stenkirke er fra slutningen af 1100-tallet. Landsbyen Utlérthæ (Udlejre) omtales i 1329, mens Swersthorp (Svestrup), dvs. Swærds udflyttersted, findes omtalt i et brev fra 1356.

Ølstykke hørte oprindeligt til Jørlunde Herred, der sammen med Lyng og Strø herreder dannede et fælles retsområde med tingsted i købstaden Slangerup. I 1562, da det blev lagt under Frederiksborg len, fik det navnet Ølstykke Herred med rettersted på Udlejre mark (senere Hængehøj).

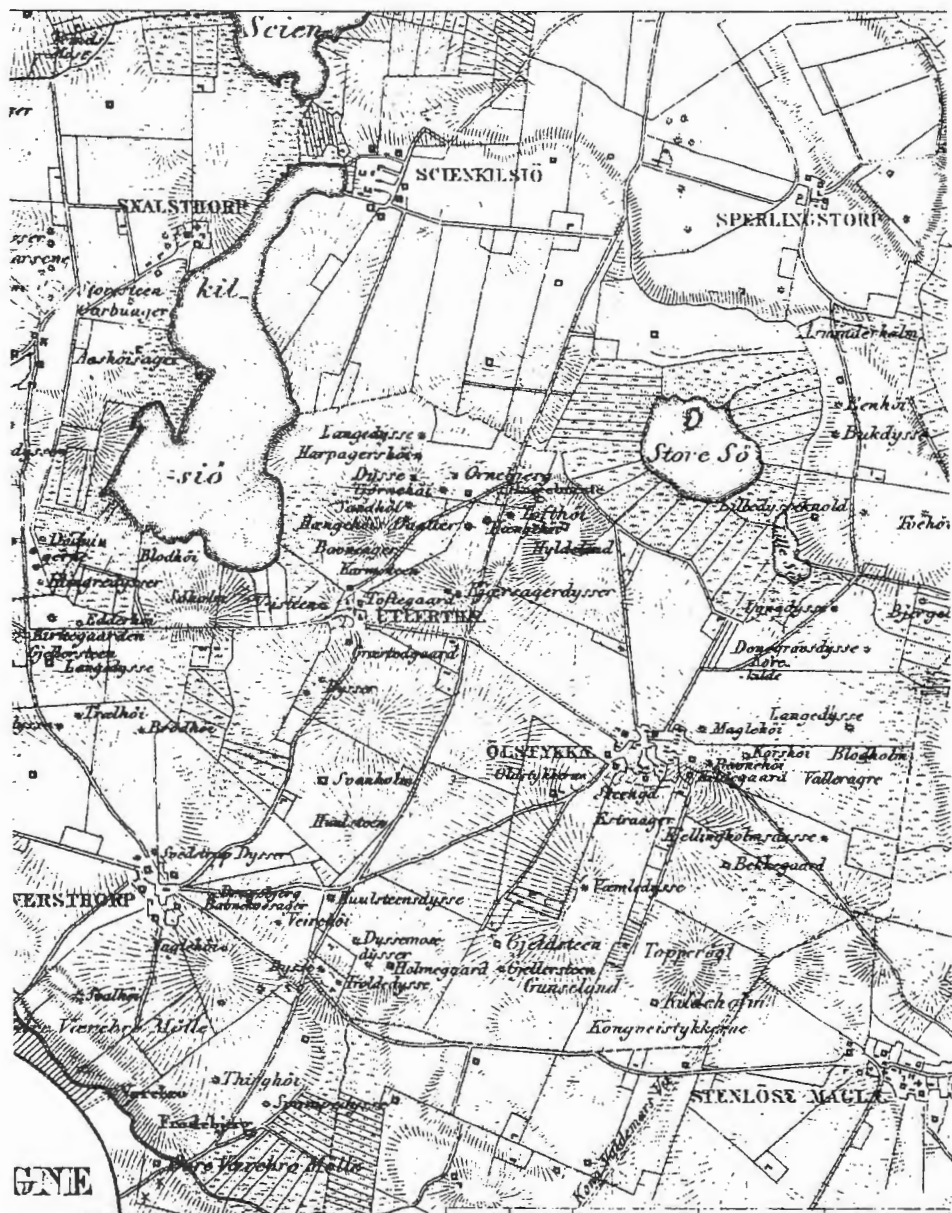
Det traditionelle dyrkningsfællesskab, hvor hver landsbys jord var delt i tre vange (plus de udyrkede overdrev), blev - som i næsten alle andre landsbyer - opløst ved de store udskiftninger i 1780'erne, og over halvdelen af gårdene flyttedes ud på de tilhørende marker. De gårde, der efter udskiftningen var flyttet ud af landsbyerne, lå ensomme. Hvor stationsbyen nu ligger, lå der kun to

gårde: Ørnebjerg, udflyttet fra Udlejre, og Hyldeland (nu Ny Toftegård), udflyttet fra Ølstykke. Forbindelsen til de omliggende byer foregik ad ujævne jord- og grusveje enten til fods eller med hestevogn. Hovedvejene gennem sognet fulgte næsten de nuværende linieføringer, men vejen mod Frederikssund buede mod nord gennem Udlejre.

Ølstykke sogn lå altså i 1800-tallet som et typisk nordsjællandsk landsogn, hvis bebyggelser dels lå spredte, dels var koncentreret omkring de tre landsbyer: Ølstykke, Udlejre og Svestrup. I midten af 1800-tallet havde Ølstykke sogn 782 indbyggere. Først med jernbanens åbning i 1879, og dermed den tættere og hurtigere (1½ time) forbindelse for både kreaturer og mennesker med hovedstaden, begyndte dette billede at ændre sig.

Den nye banelinie mellem Frederiksborg station og Frederikssund førtes forholdsvis langt fra landsbyerne langs linien, men Udlejre mark, hvor Ølstykke jernbanestation blev opført, blev snart centrum for en ny stationsby. Håndværkere og handlende flyttede til, kroen blev bygget og der kom brugsforening og lægebolig. Omkring århundredskiftet havde Ølstykke 878 indbyggere, i 1950 1140, hvoraf de 472 boede i stationsbyen.

Befolkningspresset ud af København



Historisk-Antiquarisk kort over Snodstrup og Ølstykke sogne. 1838

nåede Ølstykke i slutningen af 1950'erne. „Fingerplanen“ (1948) og egnsplans-sekretariatets principskitse for byudviklingen i København, Frederiksborg og Roskilde amter (1960) medførte en strøm af udstykningsansøgninger til sognerådet fra mange af de store gårde. Ølstykke var på vej ind i de nye tider, som hurtigt ændrede det lille landsbysamfund til en moderne udflytterby, der i de næste tredive år mere end 10-doblede indbyggertallet.

Postforhold på landet

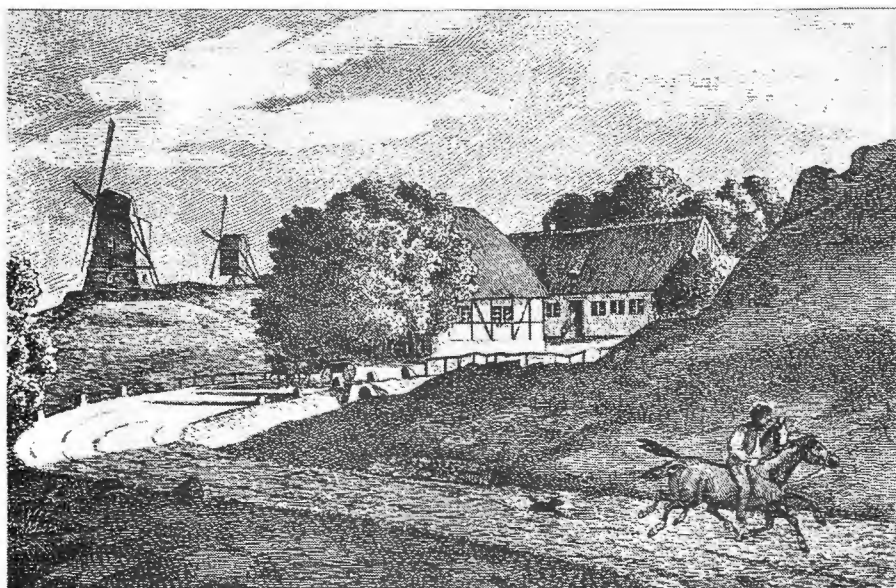
Før Chr. IV i 1624 udsendte „Forordningen om Post-Budde“, dvs. lagde grunden til et officielt postvæsen i Danmark, har det private behov for at skrive og modtage breve været meget beskedent og mulighederne sparsomme. I et standsopdelt samfund med en minimal offentlig sektor har det højst været nødvendigt for den gejstlige stand på landet, godsernes adelsfolk og ejerne af større købmandsgårde i byerne. Bønder og husmænd - dvs. fæsterne - har sikkert kun stiftet bekendtskab med breve fra den hoveriydelse, de var pålagte ved brevbesørgelsen.

Med oprettelse af postvæsenet øgedes mulighederne for brevveksling. Fra København udgik 4 ruter. Hovedruten gik gennem Roskilde og videre til Korsør - Middelfart - Kolding - Flensborg og Hamborg, men også ruten til Kalundborg gik over Roskilde. Fra 1694 omtales også en birute to gange ugentlig ved ridende bud fra Roskilde til Frederiksborg (Hillerød) over Slangerup, og for ind-

byggerne i Ølstykke har den mindre, nyoprettede postekspedition i Slangerup købstad altså været nærmeste poststed, hvis man ville indlevere eller afhente et brev. Det har nu nok på den tid været yderst sjældent, da næsten 90% af den voksne landbefolkning var analfabeter. Desuden kostede det noget nær en ugeløn for en håndværker at sende et brev fra København til Fyn.

Ruten mellem Roskilde og Slangerup gik over Værebros, der som overfartssted i århundreder havde haft stor betydning, også for Ølstykke sogn. Vejene syd fra samledes ved Værebros for at sprede sig nordpå, én vej førte op mod Svestrup, hvor den delte sig med veje over Udlejre og andre mod Ølstykke landsby. Landevejen til Slangerup gik i øvrigt gennem Udlejre, og i en periode i 1720'erne, hvor postbesørgelsen var gennemgående til Frederiksborg, havde postvæsenet oprettet stald for skifteheste hos sognefoged Mads Nielsen i Udlejre. I 1749 bestod Værebros Møller af to vejrmøller, en hestemølle samt en kro, og hundrede år senere udstedtes også bevilling til landhandel. Her udviklede sig en betydelig virksomhed, og Øvre Værebros Mølle blev et yndet samlingssted. Da de første brevsamlingssteder oprettedes i 1852 var det derfor rimeligt og logisk at placere et brevsamlingssted her.

Postforbindelserne blev i første halvdel af 1800-tallet efterhånden udvidet til at omfatte alle landets byer, og diligerne bragte - på hovedruterne 1-2 gange dagligt og på sideruterne 1-2 gange ugentlig - post og rejsende frem imellem byerne. I begyndelsen af 1848 var



Øvre Værebro Mølle, ca. 1850

der således brev- og personpost to gange ugentlig på ruten mellem Roskilde og Helsingør over Slangstrup-Frederikssund og pakkepost en gang om ugen mellem København og Frederikssund. Frimærkets og enhedsportoens (og dermed billiggørelse af brevveksling) indførelse (fra 1. april 1851), åbningen af de første jernbaner (til Roskilde 27. juni 1847, forlænget til Korsør 27. april 1856) og den generelle velfærdsstigning i samfundet frem mod midten af 1800-tallet krævede jo en udvidet postbefordring. Den udvidelse af postgangen, der kom både på hoved- og sideruter, kom først og fremmest byerne til gode. 1. januar 1845 var indført almindelig brevombæring i alle byer, mens landboerne stadig måtte indlevere og afhente deres breve ved postkontorer og -ekspeditioner i

byerne. Skulle de sende et brev, måtte de først bringe det til nærmeste by; for Ølstykkens vedkommende altså til Frederikssund, hvor et hovedpostkontor var oprettet den 1. juli 1833 efter flytning fra Slangstrup. Vanskelighederne var endnu større med at holde sig underrettet om der til posthuset var ankommet et brev til en landboer. Forsendelser blev liggende indtil de blev afhentede. Indførelsen af offentlige landpostbude var endnu ikke kommet på tale. En hjælp var det imidlertid, at der næsten overalt på landet var organiseret en privat budtjeneste imellem det enkelte sogns beboere og nærmeste by. De såkaldte sognebude besørgede alle slags kommissioner, hentede varer, der ikke kunne fremstilles af landboerne selv, og gik altså også på posthuset.



*Lærer Jørgen Hansen, Ølstykke
født 1837 død 1911*

Brevsamlingssted oprettes i Ølstykke

Omkring 1850 begyndte postbestyrelsen på den påtrængende og demokratiske opgave at lette landbefolkningens adgang til at benytte postvæsenet. Et forslag om indførelse af offentlige landpostbude vandt dog i starten ikke gehør hos befolkningen. De private sognebude kunne jo ordne mange andre ærinder i byen, så i stedet indrettedes i første omgang brevsamlingssteder. De første blev oprettet i 1852, og blandt dem det i Værebros Møller om trent midtvejs på postruten mellem Roskilde og Frederikssund, hvor også ruten til Frederiksborg passerede. På brevsamlingssteder kunne indleveres breve og mindre pakker og pengeforsendelser samt indskrives rejsende, hvis der var plads på vognen. Et sådan blev første gang oprettet i Ølstykke den 16. oktober 1860, først underlagt postkontoret i Frederikssund, og - efter en interimistisk nedlæggelse allerede 23. november -

genoprettet den 1. juli 1861, men nu underlagt Københavns Overpostmesterembede.

Den første brevsamler i Ølstykke blev skolelærer Jørgen Hansen til en årlig løn på 24 rigsdaler. Det var ikke ualmindeligt, at landsbylæreren supplerede sin beskedne løn ved et bijob som brevsamler. Desuden var der den fordel, at han jo kunne give børnene ankomne breve med hjem til deres familie og naboer, en slags uofficiel brevombæring. Han boede på skolen, en rytterskole opført 1721 på Københavnsvej. Her lå altså Ølstykkens første brevsamlingssted. Lærer Jørgen Hansen var en meget aktiv og initiativrig mand, og han kom til at præge udviklingen i sognet på mange områder. I 1868 tog han f.eks. initiativet til dannelse af den første brugsforening i Ølstykke, påvirket af pastor Sonnes idéer om et virke også med sociale og kulturelle formål, og hans politiske engagement, bl.a. i modstanden mod den reviderede grundlov af 1866, skaffede ham i 1881 plads i Rigsdagen valgt for Vestsre. Som rigsdagskandidat havde han i øvrigt også engageret sig stærkt i spørgsmålet om jernbaneforbindelsen til Frederikssund, og han fik stor indflydelse på at slagsmålet om linieføringen endte med den direkte linie til Frederiksberg.

Grunden til skiftet i underlægningsforholdet - omtalt ovenfor - skal nok søges i det forhold, at der fra 1861 var oprettet en landpostrute to gange om ugen mellem Ballerup og Ølstykke, en rute, der fra det følgende år udgik fra København. Formålet var - som „Vejledning for Landpostbude“ (1865) anfører,



*Rytterskolen i Ølstykke - opført af muremester Lauritz Eriksen i 1721
og bolig for Ølstykkens første brevsamler, lærer Jørgen Hansen*

at „skaffe Landboere en lettere Adgang til Postens benyttelse“. Et landpostbud skulle - ordentligt klædt og med postskilt - udgå fra postkontoret eller brevsamlingsstedet og medbringe breve, aviser, småpakker og mindre pengebeløb, og han skulle i sin låste posttaske desuden medføre frimærker til forhandling, diverse tabeller og blanketter plus en contrabog til indførelse af forsendelserne. Det var strengt forbudt, og ville medføre bøde og øjeblikkelig afskedigelse, at „medføre og besørge Genstande for privat Regning“. Landpostbudet kunne altså ikke for beboerne erstatte sognebudet, men ordningen måtte ikke være for kostbar for Postvæsenet. Landposten skulle gå én bestemt rute, og i hver landsby blev der hos købman-

den, på kroen eller f.eks. i skolen indrettet private udvekslingssteder, hvor han afleverede de forsendelser, der var bestemt til beboerne i den nærmeste omegn. Han skulle ligeledes modtage de breve, som egnens beboere indleverede på udvekslingsstedet eller på et andet sted på den direkte rute. Om individuel omdeling til adressaterne på landet var der endnu ikke tale. Postbude i moderne betydning af ordet var fortsat kun et byfænomen.

I 1875 - året før de første egentlige omdelingsruter på landet blev etableret i Danmark - var der altså daglig landpostforbindelse mellem Ølstykke og Frederikssund, hvorfra dagvognen (med tilslutning til jernbanen) kørte til Roskilde over brevsamlingsstederne i Store Rør-



*Landpost Lars Jørgensen med kone
Andersine og børn*

bæk og Værebros Mølle. (En personbillet kostede 1 Rigsdaler og 3 Skilling). Desuden var der dagvognsrute til og landpostgang fra København på alle hverdage over Vexø og Stenløse til Ølstykke. – Til trods for de forøgede muligheder for forbindelse med det øvrige land som landpostruter, brevsamlingssted og postdiligencer gav Ølstykkens beboere, manglede der dog stadig den hurtige forbindelse til hovedstaden og den direkte omdeling af post til landboerne. Disse ting udbedredes, da jernbanen den 17. juni 1879 kom til Ølstykke.

Jernbanen kommer til Ølstykke

Jernbanen kom til at betyde en mindre revolution for Ølstykke sogn på alle måder - også med hensyn til postgangen

i området. De umiddelbare postale følger af Frederikssundsbanens åbning var, at Ølstykke brevsamlingssted flyttede til jernbanestationen og blev underlagt Frederikssund postekspedition og to gange dagligt sat i forbindelse med denne og med banens jernbanepostkontor. Brevsamlingsstederne i Store Rørbæk og Værebros Mølle blev nedlagte, og diligencforbindelserne mellem Frederikssund og henholdsvis Roskilde og København ophørte. Vigtigst af alt var imidlertid, at der blev direkte ombæring af postsager til adressaterne. Fra Ølstykkens nye jernbane-brevsamlingssted udgik fra 17. juni 1879 to landpostbudgange med direkte ombæring til alle, med mindre man boede meget afsides.

Den ene gik ad markvejen over Ølstykke by (Gammel Ølstykke), Sperrestrup og tilbage over Skenkelsø, mens den anden og længere rute gik ad landevejen gennem Udlejre til Svestrup, Nedre Værebros, Jyllinge, Gundsømagle og tilbage over Øvre Værebros med kroen. Det var jo noget af en tur for et gående landpostbud, hvis kontrakt med postvæsenet indbragte ham 60 kr. årligt pr. omdelingstime, altså 480 kr. årligt for en rute på 8 timer. Det var en ussel løn - også efter samtidig standard.

Den første brevsamler på det nyindrettede brevsamlingssted på stationen blev stationsforstander Fønss, der overtog jobbet ved banens åbning. Selv om der formelt var kontraktfrihed på området, byggede hele systemet med jernbanebrevsamlingssteder på en forståelse mellem Postvæsenet og banens ledelse. Helt frem til 1. oktober 1968 - hvor en-



Udsigt fra vandværksbakken omkring 1908. Til venstre Fredriksborgvej - i midten Villa Pomona med søjlerne og yderst til højre jernbanen og taget af stationsbygningen

treprisen ophører (bureauet var nedlagt året før) og postekspeditionen flytter til den nuværende bygning på Ørnebjergvej, hvor postfolk overtager - har det været stationsforstanderen i Ølstykke, der samtidig har bestridt jobbet som brevsamler/postekspeditør.

Kampen for en postekspedition

Brevsamlingsstedet på jernbanestationen var som nævnt underlagt postekspeditionen i Frederikssund, der altså ekspederede større pakker og penge-sager også for Ølstykses befolkning. Denne omstændighed medførte fra 1882 og 10 år frem en lang, sej kamp for at få en egentlig postekspedition til Ølstykke. – Det hele startede med et brev, sendt af den gamle og respekterede sognepræst

K. E. Møhl i Ølstykke den 24. januar 1882, hvori han - på beboerne i Ølstykke postdistrikts vegne - skriver til Indenrigsministeriet i København med et ønske om, at der i stedet for brevsamlingsstedet må blive oprettet en postekspedition. I brevet hedder det bl.a.: „Vi paaskjønner i høj Grad de store Goder, som vi have opnaaet ved Anlæggelsen af Frederikssundbanen og dermed i Forbindelse staaende lettere Postforbindelse, men det kan ikke negtes, at her stærkt føles Savnet af en Postekspedition, hvorfra direkte Ekspedition af Penge og Pakkesager m.v. kan finde Sted, idet den Omvej, som er en nødvendig Følge af, at alle nævnte Postsager skulle udveksles med Frederikssund medfører Forsinkelser, der meget ofte



Brev til Sognepræst K. E. Møhl

Brevet er ankomststempelt med Ølstykke's stjernestempel.

Stjernestempelt er meget sjældent, og formentlig kun anvendt inden jernbanen åbnede.

Ved jernbanens åbning fik Ølstykke et jernbanestempel med dato og årstal.

have ubehagelige Følger baade for Af-sender og Modtager. Brevsamlings-stedets Forretninger er, saavidt os bekendt af betydeligt Omfang, formentlig allerede af Størrelse som flere eksisterende Postekspeditioners, og vi nærer ikke Tvivl om, at Postforretningerne, som Følge af at Omegnens Beboere vist neppe hidtil ere blevne fuld fortrolige med Postens Benyttelse, i flere Aar endnu ville tiltage betydeligt. Dertil kommer at Ølstykke Station har et godt, naturligt Opland, hvormed den til alle Sider staar i Forbindelse ved gode Veje, hvilken Omstændighed vil være en medvirkende Aarsag til Trafikkens stadige Forøgelse“. Brevet er underskrevet af 186 navngivne mænd i postdistriktet, bl.a. sognerådsformænd og -medlem-

mer, præster, lærere, lægen og naturligvis mange gårdejere.

Sagen blev overdraget postinspektøren for Østifterne, der udbad sig en erklæring fra Frederikssund Postekspedition. Postekspeditør Fr. P. Jensen skriver den 27. februar en lang indberetning, hvori han bl.a. gør rede for antallet af postsager vedrørende Ølstykke i året 1881. Brevantallet er opgjort til 32.326 stk, mens pakkepostsager, postanvisninger og -opkrævninger er 3.348 og heraf er antallet af pakker og pengebreve, dvs. de sager der ekspederes via Frederikssund, kun en trediedel - dvs. ca. 1000 stk. Han mener i øvrigt ikke, at ulemperne for Ølstykkens beboere ved den gældende orden er store, og at de indleverede pakker og pengebreve fra



Anbefalet brev fra Ølstykke til Næstved.

Brevet er stemplet på Købmagergades postkontor, fordi Ølstykke på dette tidspunkt ikke havde eget stempel. I tilfælde af, at brevet skulle returneres, har diligencekusken (København-Frederikssund ruten) påført brevet „Ølstykke“.

Ølstykke sinkes mere end lignende forsendelser fra Frederikssunds egne landboere, fra hvem det ofte sker, at landpostbudet ikke når tilbage fra ombæringen i rette tid til togets afgang. Iøvrigt anfører han, at landbefolkningen under Ølstykke brevsamlingssted ikke har længere vej til Frederikssund end mange af ekspeditionens egne beboere. Han ser således ikke for øjeblikket tilstrækkelige grunde til at efterkomme beboernes ønske. Til slut fremsætter han et forslag, der efter hans mening vil fremme postforholdene bedre, nemlig en holdeplads ved banelinien på Roskilde-Frederikssundsvejen samt en overkørsel mellem

holdepladsen og Ølstykke. „En saadan har formentlig med Tiden en lige saa stor Mulighed for sig som den Holdeplads, der i disse Dage er aabnet for Trafik ved Stenløse, mellem Ølstykke og Viksø.“

Efter en grundig behandling kan postinspektøren for Østifterne den 7. september 1882 sende sagen til endelig afgørelse i Indenrigsministeriet. I sit afsluttende brev bruger han argumenterne fra Frederikssunds postekspedition og afslutter med følgende konklusion: Jernbanebrevsamlingsstedet i Ølstykke vil i virkeligheden ikke høste nogen væsentlig fordel ved at forandres til postekspedition, medens udgiften og ulejligheden

FREDERIKSSUND

Postbureauet
J. 27. Decbr. 1888
Postbureauet

Kautionsbevis.

Da *Lieutenant, Stationsforstander P. A. Grønning*
som af Postinspektoren er ansat som *Bevander* *Plidske*

Postdirektør har at stille en Kautiøn til Postvæsenet af 500 Kr., og jeg efter hans Anmodning
har overtaget at stille denne Kautiøn, for Lovet og forpligter jeg Understøttelse

Gaardmester H. Sørensen *Gældsbøger*
mig herved til som Kautiønist og Gældsbøger indtil et Beløb af 500 Kr., skriver *for* ~~400~~ *500* hundert
Krener, at holde Postvæsenet fuldstændigt skadesløst for ethvert uheldigt Tab og Skade, der
maatte hidrøre fra denne hans Bestilling som *Bevander* *Plidske*, saaledes ved Mislighed, Uorden eller
Forsonnelse fra hans Side.

I Tilfælde af Sagsmaal underskriver jeg mig den ved Forordningen af 26de Januar
1828 hjemlede hurtige Retssøgning.

Til Bekræftelse heraf har jeg egenhændig underskrevet nærværende Dokument i Drev
værelse af Hr. *Trafikanten i Kautiøn og Postdirektør H. Sørensen*
som Bitterlighedsbrev.

Plidske

den 26. December 1888

H. Sørensen

Til Bitterlighed:

*Lauget, Lauget
Trafikanten Plidske H. Sørensen
Lige Understøttelse
Postdirektør H. Sørensen*

ad D. P. No 3157/1888

Kautionsbevis for Løjtnant, Stationsforstander Grønning. Der skulle stilles en sikkerhed på 500 kr., for at Postvæsenet kunne være skadesløst, hvis Grønning havde uorden eller direkte forsømmelighed i regnskaberne.



*Ølstykke station og gæstgivergård.
Der er stationsforstander Grønning, som ses på billedet.*

på 300 kr., en løn der det følgende år steg til 400 kroner. For dette beløb skulle brevsamleren forpligtige sig til „samvittighedsfuldt og nøjagtigt, under Ansvar af Mulkt [bøde] og Erstatning, at expedere de gennem Brevsamlingsstedet udvexlede Postforsendelser i Overensstemmelse med den tilstillede trykte Veiledning“. Desuden skulle han - i lighed med andre ansatte i Postvæsenet - stille en kaution (her 500 kr.). Det har tilsyneladende knebet lidt for den nye brevsamler at finde en kautionist, for 19. december skriver postekspeditøren i Frederikssund en indberetning til sin foresatte, hvoraf det fremgår, at den nye brevsamler - trods utallige opfordringer og advarsler - endnu ikke har opfyldt denne betingelse. „Ekspeditionen tilla-

der sig derfor at indstille den nævnte Brevsamler i Ølstykke til Mulkt, saafremt det befalede Kautionsdokument ikke indsendes i Løbet af faa Dage.“ Ak ja, det var ikke nemt at være offentlig ansat. Desuden fornemmer man en vis rivalisering mellem de to posthuse. Der stod jo for begge prestige og penge på spil. Truslen hjalp imidlertid, for kautionsbeviset er dateret den 26. december 1888.

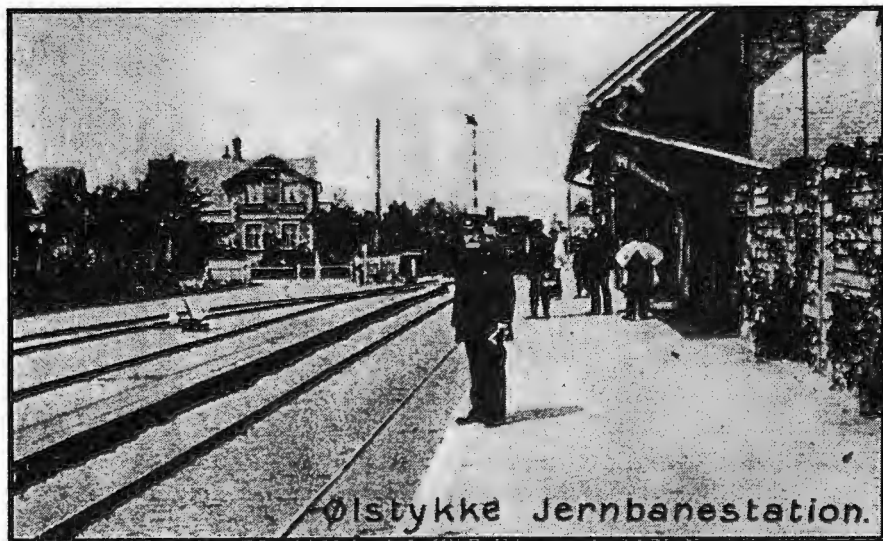
Slaget om postekspeditionen var ikke slut, og flere ansøgninger til indenrigsministeriet fulgte. I oktober 1890 skriver formændene for Ølstykke- og Jyllinge-Gundsømagle Sogneråd en fornyet ansøgning og anfører bl.a. „at Savnet af en tidssvarende Postbefordring er i høj Grad føleligt og har en indgribende,

forstyrrende og tidsspildende Indflydelse, saavel i communale som i Forretningsanliggender, og i det hele virker hæmmende i alle Forhold“. – Denne gang gav ansøgningen pote. Under sagsbehandlingen oplyses bl.a., at der i finansåret 1889/90 indgik 36.936 breve, 80.159 aviser og 2.234 pakker, pengebreve og postanvisninger til Ølstykke brevsamlingssted. Postinspektørens anbefaling til generaldirektoratet anfører desuden, at brevsamlingsstedet omfatter ca. 150 gårde og 300 huse og at antallet af postsager nu er større end ved flere af de bestående postekspeditioner. – Endelig den 1. juli 1892 får Ølstykke sin længe ønskede postekspedition, og stationsforvalter og brevsamler S.A. Grønning ansættes som postekspeditør.

– Betingelsen for at blive bestyrer af en regnskabsførende postekspedition var bl.a. at den udnævnte inden fire uger skulle stille en kaution (nu 800 kr.), da han over for Postvæsenet var „ansvarlig for den Skade eller det Tab, som ved Uorden, Forsømmelighed eller Mislighed fra hans eller hans Medhjælperes Side maatte foraarsages“. Desuden skulle han udarbejde en fortegnelse over „samtlige til Postexpeditionens Distrikt henhørende Sogne, Landsbyer, Gaarde, Fabrikker og andre Steder, som have et særligt Navn“. Endelig nævnes, at en bekendtgørelse om postekspeditionens oprettelse m.m. „vil være at indrykke 3 Gange i det i Distriktet mest udbredte Blad, dog ikke i Berlingske Tidende“.

Tingene faldt altså på plads, og Øl-

Stationsforstander Grønning på Ølstykke station, 1908



STATSTELEGRAFSTATION Kjøbenhavn den 28/4 1913 Op. Nr. 23 Ledet. Nr. 30 Modt. fra St. Tegn. 8	DEN DANSKE STATSTELEGRAF 	Ktr. J. Nr. _____ Vbf. ved App. _____ til Station _____ d. Kl. T. M. <u>28/4</u> af _____ V. No. _____									
<table border="1"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"> TELEGRAM fra <u>Olstykke</u> Nr. <u>23</u> d. <u>28/4</u> Ord. indl. den <u>28/4</u> Kl. <u>9</u> T. <u>1</u> M. <u>12</u> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet Centralpostbyg. Oppang B, 2. Sal </td> <td style="text-align: center;"> Efter Kl. 6 fm. samt bes. og tilføjes: ang. Jnr. Wilhelmsson, Sct. Jakobsgade no. 4 th. </td> </tr> </table>			TELEGRAM fra <u>Olstykke</u> Nr. <u>23</u> d. <u>28/4</u> Ord. indl. den <u>28/4</u> Kl. <u>9</u> T. <u>1</u> M. <u>12</u>		Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet Centralpostbyg. Oppang B, 2. Sal	Efter Kl. 6 fm. samt bes. og tilføjes: ang. Jnr. Wilhelmsson, Sct. Jakobsgade no. 4 th.					
TELEGRAM fra <u>Olstykke</u> Nr. <u>23</u> d. <u>28/4</u> Ord. indl. den <u>28/4</u> Kl. <u>9</u> T. <u>1</u> M. <u>12</u>											
Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet Centralpostbyg. Oppang B, 2. Sal	Efter Kl. 6 fm. samt bes. og tilføjes: ang. Jnr. Wilhelmsson, Sct. Jakobsgade no. 4 th.										
<table border="1"> <tr> <td>D. Hilsnings (telegr. angivet)</td> <td>TC. Anbefalet Telegram (telegr. indtastet)</td> <td>PS. Erklæret (aftrykt)</td> </tr> <tr> <td>RP. Svar betalt (reponse payée)</td> <td>Amst. (omkost.) Udfærdiget (omkost. aftrykt)</td> <td>PC. Automatisk betalt (accept reception)</td> </tr> <tr> <td>HPD. Hver angivet</td> <td>MP. angivet</td> <td>XP. Hver betalt (reponse payée)</td> </tr> </table>			D. Hilsnings (telegr. angivet)	TC. Anbefalet Telegram (telegr. indtastet)	PS. Erklæret (aftrykt)	RP. Svar betalt (reponse payée)	Amst. (omkost.) Udfærdiget (omkost. aftrykt)	PC. Automatisk betalt (accept reception)	HPD. Hver angivet	MP. angivet	XP. Hver betalt (reponse payée)
D. Hilsnings (telegr. angivet)	TC. Anbefalet Telegram (telegr. indtastet)	PS. Erklæret (aftrykt)									
RP. Svar betalt (reponse payée)	Amst. (omkost.) Udfærdiget (omkost. aftrykt)	PC. Automatisk betalt (accept reception)									
HPD. Hver angivet	MP. angivet	XP. Hver betalt (reponse payée)									
<i>Postekspeditør Grønning er</i> <i>udgaaet ved Rødder</i> <i>Olstykke</i> 06279											

Telegrammet til Generaldirektoratet for Postvæsenet med meddelelsen om Postekspeditør Grønnings død.

stykke postekspedition kunne støt og roligt betjene et område med den stadig voksende stationsby som nyt centrum.

Mod nye tider

Den 28. april 1913 om formiddagen ankom til Generaldirektoratet et telegram med den korte meddelelse: „Postekspeditør Grønning er i dag afgaaet ved Døden. Ølstykke“. - Stillingen som stationsforstander og brevsamler/postekspeditør i Ølstykke, som Grønning havde beklædt i næsten 25 år, blev besat pr. 1. juli. - Den nye postekspeditør C.S.N. Stub havde tidligere gjort posttjeneste som assistent ved stationen i Hvalsø og senest ved Lyngby Station. I hans tid i Ølstykke var den vigtigste postale forandring, at der i foråret 1916 kom en ny styrelseslov for Postvæsenet, en lov hvori det bl.a. bestemmes at postekspeditionerne fra 1. oktober skal henlægges under postkontorerne. Ølstykke postekspedition blev igen underlagt Frederikssund. Ændringen medførte dog også en fordel for lokalbefolkningen ved en udvidelse af lokalportoområdet, d.v.s. det område inden for hvilket et brev eller brevkort kunne sendes til reduceret porto.

De gående landposters forhold var stadig barske. Fra 1899 blev 10 timer dagligt regnet for den maksimale arbejdsdag - og det kneb endda for mange at overholde akkorden. Det hjalp, da landpostbudene fik tilladelse til at benytte cykel, og fra 1919 fik de cykelgodtgørelse, hvis de ikke til fods kunne klare omdelingen på 8 timer. I Posthåndbogen fra 1923 kan man se, at posten til

Ølstykke postdistrikts fjernest boende landboere blev kørt til henholdsvis Jyllinge og Gundsømagle, hvorfra den direkte ombæring så startede.

Postekspeditør C.S.N. Stub blev i Ølstykke indtil han 1. oktober 1926 blev udnævnt til stationsforstander ved Tølløse Station. I Ølstykke blev han afløst af A.N.C. Winther, der beklædte stillingen i seks år.

Ølstykkets befolkningstal steg kun beskedent fra miden af 1920'erne og frem til slutningen af halvtredserne (1925: 1078 indb. 1957: 1201 indb.), men herefter begyndte det at gå stærkt. I næsten 90 år var postbetjeningen blevet varetaget fra jernbanestationen i Ølstykke, men den hastige udvikling i kommunen fra 1960'erne betød, at samarbejdet med DSB måtte ophøre. Der var ikke kapacitet til at klare væksten i postforsendelser og indbetalinger efterhånden som antallet af husstande voksede. - Bureauet på Frederikssundbanen ophørte den 26. oktober 1967, og 1. oktober året efter ophørte også entreprisen med Statsbanerne, da posthuset flyttede til helt nye og større lokaler på Ørnebjergvej med Ingrid Wittenkamp som chef.

I takt med udbygningen i kommunen måtte P&T omlægge postruterne, sætte postkasser op i de nye kvarterer i Ølstykke og etablere en egentlig kassetømmertjeneste med dagtømmning af postkasserne i bydistriktet. Staben udvidedes også. Før flytningen var der fem ansatte under posthuset i stationsbygningen; da det nye posthus i 1993 fejrede sit 25 års jubilæum var der 43 ansatte - 33 i omdelingstjenesten og 10 på skift i



kundeekspeditionen, heraf dog nogle på deltid.

Den helt afgørende nyhed i 1970'erne var dog et nyt posthus i Gammel Ølstykke. Gl. Ølstykke havde stået lidt i skyggen af den ekspanderende stationsby, men i 70'erne var den ganske godt udbygget med ca. 1600 husstande. Det nye posthus, der i starten fik status som brevsamlingssted, blev åbnet den 20. november 1978 i den tidligere brugsforenings lokaler på Stengårdsvej, tæt ved det sted, hvor Ølstykses første brevsamlingssted næsten 120 år tidligere havde haft til huse. Brevsamler blev Birthe Petersen. – Et igennem flere år stærkt ønske fra beboerne i Gl. Ølstykke gik hermed i opfyldelse. Der blev ikke udbringning af post fra posthuset - det foregik stadig fra stationsbyen - men især

ved muligheden for at afhente forsendelser og foretage indbetalinger betød det nye posthus en klar forbedring i postservicen i Ølstykke-området.

For lokalsamfundet var og er posthuset og postbetjeningen en vigtig ting i hverdagen. Små og større begivenheder af postal art finder let vej til lokalavisens spalter. Her har man f.eks. kunnet læse, at landpostbud Verner Pedersen – som anerkendelse for en prisværdig indsats for at højne begrebet god service over for forbrugerne i Ølstykke området – har modtaget årets forbrugerrose med tilhørende diplom; eller at ekspresbud Laurits Birch fra Ølstykke med sine 84 år er postvæsenets ældste medarbejder. – Posthusets service bliver også hyppigt omtalt. Forbedringer som f.eks.



De danske Statsbaner.

Ledig Post.

Posten som **Stationsforstander** ved **Ølstykke Station** (15de Lønningsklasse) vil være at besætte.

Den, hvem Stillingen overdrages, skal være pligtig mod det derfor fastsatte Vederlag at overtage Bestyrelsen af de Postforretninger, som af Jernbane- og Postbestyrelserne maatte være eller blive bestemte til at forenes med Stationsforstanderforretningerne. Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet har oplyst, at den med Posten hidtil forbundne Postekspeditorbestilling vil kunne forventes overdragen Stationsforstanderen mod en aarlig Godtgørelse af 1275 Kr., imod at han efter de i Lov af 7de Januar 1898 indeholdte Regler stiller en Kaution af 2000 Kr.

Godtgørelsen for Kontorhold er fastsat til 54 Kr. aarligt, Godtgørelsen for Opvarmning, Belysning og Rengøring til 360 Kr. aarligt.

Ansøgninger om Posten indsendes ad Ljenslig Vej til Generaldirektionen inden den 19de Maj d. A.

Generaldirektionen. Kjøbenhavn, den 6te Maj 1913.

en forsøgsordning med torsdagsåbning mellem kl. 17³⁰ og 18³⁰ (1978) eller det seneste forsøg med eftermiddags- og aftenomdeling af pakker fra posthuset i stationsbyen (1994) vakte glæde, medens indskrænkninger i åbningstiden (1981) medførte mange protester. En vaskægte nyhed var sagen om „den stjalne postsæk“ (1982), hvor en fyldt postsæk – der på en travl dag var parkeret i en carport, som tjente som mellemstation efter aftale med husejeren – tilsyneladende var blevet stjålet. Mysteriet fik dog en lykkelig udgang. Ejeren af huset var taget på ferie, og en nabo havde – i den tro, at det var post til den bortrejste – låst postsækken inde, så der ikke var nogen, der kunne løbe med den. Kunder og lokalbefolkningen har stadig et per-

sonligt forhold til deres posthus og de ansatte.

Om dette også vil være gældende fremover, kan man i nostalgiske stunder undertiden tvivle lidt på. Den kraftige strukturændring inden for P&T (nu Post Danmark) har i det sidste tiår medført store forandringer, hvis kodeord har været rationalisering og privatisering. Postgiro blev 1. juni 1991 omdannet til en egentlig bank, der siden er blevet til BG-Banken. Postkredse med kredspostkontorer, områdepostkontorer, postbutikker og postcentre er nye ord i posthusstatus-terminologien.

I 1990'erne har postcentrene overtaget den primære behandling af posten. Den indsamlede post køres nu direkte til centrene, uden at der normalt forin-

den sker nogen lokal stempeling og sortering. I Ølstykke stemples der nu kun rekommanderede- og værdibreve, omadresserede og ankommande ustemplede forsendelser plus de lokale brevfor-sendelser fra morgentømningen af kontorbrevkassen. Det betyder, at et brev fra en Ølstykkeborger til f.eks. en nabo normalt skal over Nordsjællands Post-center, der for øvrigt ligger i Høje Taastrup! Det lokale posthus får sin ankommande post sorteret efter brevbærer-distrikt, således at den lokale sortering for fremtiden højst vil bestå i, at postbuddet ordner sin post inden for sin om-bæringsrute, der i øvrigt også kan skifte inden for omdelingsgruppen. – Antallet af forsendelser er jo også enormt. Alene af pakker blev der i 1995 fra Ølstykke posthus omdelt ca. 43.000, og ved servicekasserne på posthuset indleveret

næsten 8.000 pakker og foretaget over 100.000 indbetalinger. Desuden uddelte postbudene – ud over brevene – mere end 1,6 mill. adresseløse forsendelser og 733.000 blade.

Der er sket en eksplosiv udvikling siden landposten i 1860'erne fik sig en hyggelig sludder med lærer Hansen foran skolen, eller postekspeditør Grønning for 100 år siden skiftede frakke til tog et og, stram i tøjet og med hænderne i begge jakkelommerne, gik ud på peronen og spejdede efter damptoget med postsækken.

Til allersidst vil jeg sige mange tak for hjælpen til: Erik Jensen, Postmuseet – Anne Esbech, Lokalhistorisk Arkiv i Ølstykke – postmester Verner Mortensen, Frederikssund, samt alle mine gode samlervenner.

Litteraturliste

- K.E. Møhl: „Beskrivelse over Snostrup og Ølstykke Sogne“ (1838) med indledning af Svend Esbech, Ølstykke 1975
- Svend Esbech: „Ølstykke – til alle tider“. Ølstykke 1994
- Søren Jessen: „Frederikssund Postkontor - 150 år. 1. juli 1983“.
- P&T's Hovedarkiv. Pakkerne B.t.6 og D.f.6
- Fritz Olsen: „Postvæsenet i Danmark“ bd. 1-4, Kbh. 1889-1924
- Generaldirektoratet: „Det kongelige danske Postvæsen gennem 300 Aar“, Kbh. 1924
- Generaldirektoratet (div. forf.): „P&T's historie“. Bd. 1-5, Kbh. 1991-1993

Rosenfelt & West A/S

ønsker

Ølstykke og Omegns Frimærkeklub

tillykke med 25-års jubilæet

**Rosenfelt & West A/S
Ingeniørfirma
Frederiksborgvej 7
3650 Ølstykke**

Oversigt - Personalia

1	Brevsamler, skolelærer Jørgen Hansen	1/7 1861 - 17/6 1879
2	Brevsamler, stationsforstander J.P. Fønss	17/6 1879 - 1/11 1888
3	Brevsamler/postekspeditør stationsforstander S.A. Grønning	1/11 1888 - 28/4 1913
4	Posteks., stationsforvalter C.S.N. Stub	1/7 1913 - 1/12 1926
5	Posteks., stationsforstander A.N. Chr. Winther	1/12 1916 - 31/3 1933
6	Posteks., stationsforstander C.V. Stuhlmann	1/4 1933 - 30/9 1941
7	Posteks., stationsforstander H. Krogh Madsen	1/10 1941 - 1/11 1946
8	Posteks., stationsforstander N.P.E. Andersen	1/12 1946 - 31/10 1947
9	Posteks., stationsforstander C.O. Korshagen	1/1 1948 - 19/1 1948
10	Posteks., stationsforstander K.M.A. Petersen	1/3 1948 - 31/3 1962
11	Posteks., stationsmester J.H. Nielsen	1/4 1962 - 31/3 1967
12	Posteks., stationsmester M.S. Müller	1/4 1967 - 1/10 1968
13	Posteks. Ingrid Wittenkamp	1/10 1968 - 1973
14	Tove Fisker	1973 - 1976
15	Preben Mikkelsen	1976 - 1978
16	Cai Jørgensen	1978 - 1982
17	Jørgen Boesen	1982 - 1986
18	Postbestyrer Jørgen Nielsen	1986 -



Ølstykke jernbanestation med postekspedition. Begyndelsen af århundredet

Gamle breve og postkort samt
frimærker købes og sælges.

Pengesedler, mønter,
frimærkepenge m.m.

GRATIS FRIMÆRKEAVIS

SEMBACH's
Frimærke- og Mønthandler

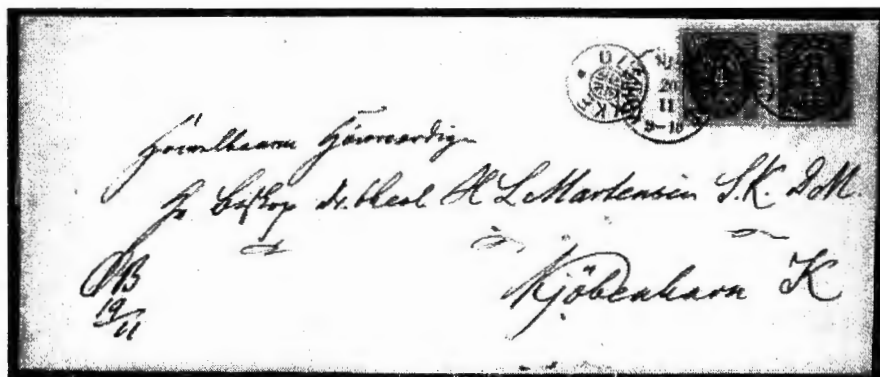
Vester Voldgade 8, 1552 København V
Telefon 33 15 17 11

Studiestræde 36, 1455 København V
telefon 33 11 72 50



Ølstykke's Poststempler

Af Jerry Kern, ØFK



Ølstykke's første stempel er et såkaldt stjernestempel af typen STJ II med brevsamlingsstedets navn foroven mellem to koncentriske cirkler og et stråleformet ornament i midten. Det var den type, som tildeltes brevsamlingssteder. Vi ved ikke, hvornår stemplet blev leveret, men de forholdsvis få eksemplarer, der kendes, er oftest brugt som ankomst- eller transitstempel på breve med øremærker fra anden halvdel af 1870'erne. Da disse breve er annullerede med stempler uden årstal, er den nøjagtige dato svær at fastsætte. Imidlertid blev typen STJ II først indført fra 1870, og da til stempeling af distriktsbreve, på hvilke jo brevsamlere lettere kunne blækannullere. Først i den „Veiledning for Brevsamlerne“, der blev udsendt i juni 1876, bliver det påbudt at stemple alle afgående breve. Mit gæt er derfor, at det

sjældne stjernestempel fra Ølstykke skal findes i perioden fra juni 1876 til juni 1879, hvor jernbanen blev oprettet og den nye brevsamler fik et jernbanestationsstempel i typen LAP VIa til sin rådighed. Dette kendes brugt - også på breve - næsten fra starten, selv om det egentlig først var fra 3. november 1880 det officielt blev tilladt at anvende jernbanens stempel til annullering af frimærker. I perioden fra omkring banens åbning 17. juni 1879 til statusændringen til postekspedition 1. juli 1892 kendes dette stempel brugt - næsten altid som sidestempel, da jernbanepostbureauet jo annullerede frimærkerne. I starten brugtes sort sværte, men i en periode i anden halvdel af 1880'erne brugtes violet, jernbanens farve.

Ølstykke fik - samtidig med postekspeditionens oprettelse den 1. juli

1892 - sit første stempel i den såkaldte brotype, BRO Ia (med gitter). Det kendes flittigt brugt, ja en enkelt gang ved en fejltagelse også på jernbanemærker, helt frem til 1913, hvor et nyt stempel i typen BRO IIb (uden gitter) blev leveret den 28. juni. Dette kendes frem til slutningen af 1929, hvor det gamle BRO I-stempel kommer tilbage, men nu omdannet med hele timetal til typen Ic. Dette omdannede stempel bruges i ca. 4 år, men samtidig vender BRO IIb også tilbage i ny udformning med hele timetal (typen IIc-1) i 1930. Ølstykke har altså omkring 1930 haft brug for to stempler, hvor de hidtidigt kun har haft ét i brug ad gangen. - Genbrugen af det første brotypestempel fortsætter, og i 1934 kommer det i brug for tredje gang, nu typen BRO IIc-2.

I perioden indtil midten af 1950'erne bruges altså de to ældste, men omdannede brotypestempler. Sparsommelighed var en dyd, og tiden indbød jo ikke til ødselhed. - I 1955 erstattes de imidlertid af to helt nye stempler: dels endnu et i typen IIc (IIc-3), dels et i den helt

nye type IId (med minuttal). Af denne nye type får Ølstykke efterhånden tildelt 5 forskellige, sådan at posthuset til stadighed har to stempler i brug.

Foruden de her nævnte håndstempler har Ølstykke i perioden 1972-1988 rådet over en maskine af Secap-typen til maskinel afstempling af breve. Til 1986 stemplede den med et neutralt maskinstempel med 5 bølger til venstre (type 1,4), men fra 24. marts 1986 brugtes en tekstkliché med reklamen:

„ØLSTYKKE
- DEN GRØNNE ERHVERVSBY“

sammen med Ølstykses byvåben. Pudsig nok brugtes samme tekstkliché fra 15. august 1988 i Frederikssund, først med Frederikssund /*** i stempelkransen og fra 18. november 1991 med en ny stempelkrans med postnummer 3600 fornedet.

Til allersidst kan nævnes, at Ølstykke også - primært til annullering af store forsendelser eller paprør og bløde pakker - i perioden 1977-1985 har rådet over et håndrullestempel.



Det sidste af de tre kendte breve med Ølstykke stemplet.

Ølstykke Poststemples

1 ØLSTYKKE	STJ II		20.11.1877 NH	
2 ØLSTYKKE / ***	BRO Ia	01.07.1892 TIL	25.01.1995 Mus	17.06.1912 Bx
3 ØLSTYKKE / ***	BRO IIb		15.02.1913 HsM	30.08.1929 Bx
2a ØLSTYKKE / ***	BRO Ic		05.11.1929 JK	13.11.1933 Bx
3a ØLSTYKKE / ***	BRO IIc-1		21.07.1930 VS	05.02.1955 VS
2b ØLSTYKKE / ***	BRO IIc-2		13.08.1934 VS	30.03.1954 HsM
4 ØLSTYKKE / ***	BRO IIc-3	10.06.1955 GRA	24.08.1956 Mus	05.04.1965 Bx
5 ØLSTYKKE / ***	BRO IId-1	24.07.1955 GRA	06.12.1955 Bx	13.05.1975 Bx
6 ØLSTYKKE / ***	BRO IId-2	13.05.1966 GRA	01.07.1966 VS	13.05.1985 JK
7 ØLSTYKKE / ***	BRO IId-3	16.12.1975 GRA	18.05.1979 Bx	25.11.1985 JK
8 ØLSTYKKE / ***	BRO IId-4	02.07.1985 GRA	24.12.1985 EM	28.04.1989 Bx
9 ØLSTYKKE / ***	BRO IId-5	01.11.1986 GRA	23.02.1987 Bx	22.07.1995 JK

BRO IIc-1 kendes ikke anvendt i perioden 09.09.1946 - 25.11.1949

Jernbanens stempel

ØLSTYKKE	LAP VIa	25.06.1879 SJ	16.05.1892 HsM
sort farve		25.06.1879 SJ	19.09.1883 Eis
violet farve		11.10.1885 HK	25.08.1991 HEJ
sort farve		24.01.1891 HEJ	16.05.1992 HsM

Maskinstempel

1	Neutralt maskinstempel 2 typer	EML	1972 - 1986	
2	Ølstykke Den Grønne Erhvervsby Brugt i Ølstykke, 1-rings	TMS	24.03.1986 KEP	14.06.1988 HsM
3	Brugt i Frederikssund / ***	TMS	15.08.1988 KEP	18.11.1991 KEP
4	Brugt i Frederikssund / 3600	TMS	18.11.1991 KEP	28.08.1993 HSM

Håndrullestempel

1 ØLSTYKKE / ***	RUL	11.02.1977 KEP	21.03.1985 EVS
------------------	-----	----------------	----------------



1



2



3



2a



3a



2b



4



5



6



7



8

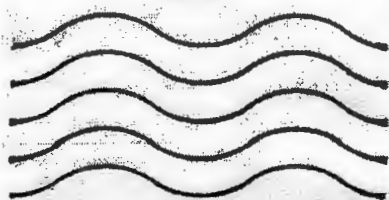


9

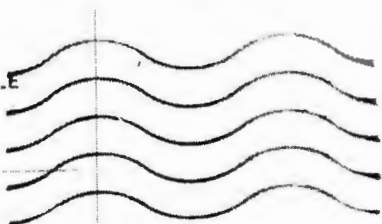


LAP Vla

1a



1b



2



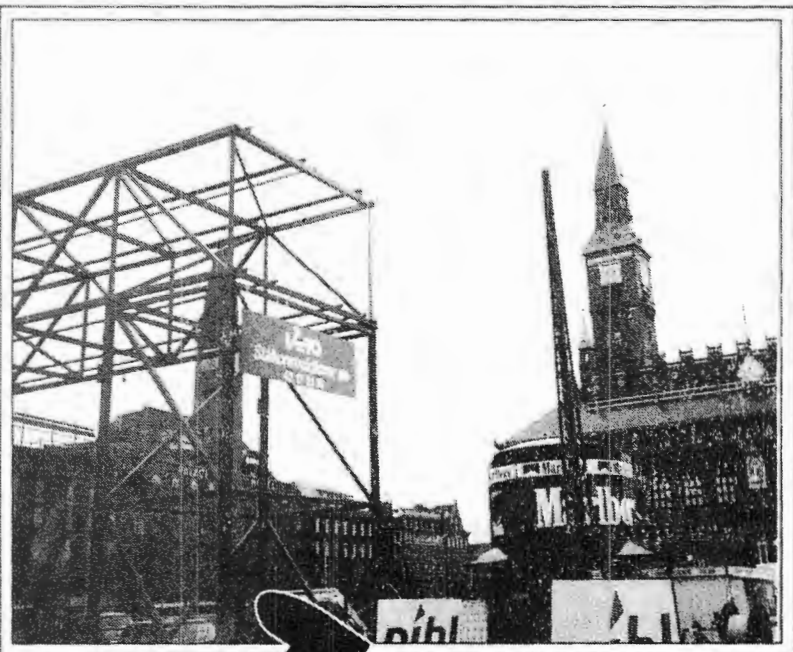
3



RUL



**Opførelse af
stålkonstruktioner til det nye
kommunikationscenter på
Rådhuspladsen**



VITO

Stålkonstruktioner a/s

Havremarken 5-7 • 3650 Ølstykke • Tlf.: 42 17 51 10

Postkort • Stempler • Nyheder • Varianter •
Historier • Annoncer • Sensationer • Uden-
landske frimærker • Baggrundsviden • Post-
historie • Moderne Filateli • og meget mere
findes i **Frimærkebladet SKILLING**

Få et **GRATIS**  **Skilling**
eksemplar af

bladet med de mange annoncer fra samler til samler

SKILLING • Postbox 74 • 4050 Skibby

**Enkeltmærker & breve
Samlinger & partier
Sjældenheder & rarieteter
Almindelige, flotte ting**

Frimærke & Brevbutikken

FREDERIKSBERG FRIMÆRKEHANDEL

Pierre Terrisse

GL. KONGEVEJ 74 D, tv.

1850 FREDERIKSBERG C

TLF. 33 25 91 90 • Fax 33 25 91 99

En stortysklandssamlers bekendelser

Af Hans Rosenfelt, ØFK

Begrænsningens kunst

Næsten alle, der samler på frimærker, er begyndt med at samle et stort område - ja nogle endog hele verden. De fleste ender med at begrænse sig - men begrænsningens kunst kan som bekendt være svær. Særlig svært er det, hvis man på den ene side har lyst til samle en masse forskellige frimærker, men på den anden side også gerne vil noget mere end den rene katalogsamling. Spørgsmålet er, om disse til dels modstridende ønsker lader sig forene, når der skal tages hensyn til tid og økonomi og samtidig lægges vægt på, at man jo gerne vil opbygge sin samling - eller samlinger - så det hele ikke ender med at blive ingenting om alting.

Selv har jeg været hele turen igennem - fra verdenssamlingen der blev begrænset til europasamlingen, som igen efter nogle år blev begrænset til Tyskland og Skandinavien, for til sidst at ende med Tyskland. Nu er tyske frimærker jo et vidt begreb. Lad mig med det samme bekende, at jeg bestemte mig for at samle Tyskland, med alt hvad dette indebærer, helt fra det første egentlige frimærke i 1849 og frem til 1975 - alt stempiet, altså brugt. Da jeg også godt kan lide at gå lidt i dybden, besluttede jeg såmænd også at samle forsendelser, stempler, farveforskelle, varianter osv.

Spørgsmålet er imidlertid, om der kan komme noget fornuftigt ud af at samle på denne måde. Hele dette store samleområde frem til 1975 omfatter mere end 10.000 forskellige frimærker (hovednumre), og en stor del af de ældre tyske frimærker er så kostbare, at almindelige mennesker på forhånd må opgive enhver tanke om "den komplette samling".

På et tidspunkt måtte jeg derfor gøre mig nye overvejelser med hensyn til en ydeligere begrænsning, men lysten til at samle mange forskellige frimærker - det som helt fra starten var det fascinerende - holdt mig tilbage, og jeg begyndte i stedet at overveje, om det ville være muligt at få noget fornuftigt og sammenhængende ud af et så stort samleområde.

Netop den omstændighed, at jeg på forhånd måtte opgive "det komplette" (hvad det så i grunden egentlig er), var den indgangsvinkel, som hjalp mig på vej. Jeg besluttede at min samling skulle have overskriften "Tyske frimærker og eksempler på deres anvendelse" - altså ikke nødvendigvis alle tyske frimærker. En overskrift som giver vide rammer, men ingen begrænsninger.

Jeg besluttede også, at min samling skulle opbygges på en måde, så jeg selv og eventuelle beskuere i højere grad kunne glædes over det jeg havde og kun

i mindre grad skulle tvinges til at tænke på det som jeg manglede og ikke havde særlige udsigter til nogensinde at få, samt endelig, at mine mærker, breve etc. ikke skulle henslæbe deres tilværelse i en mørk indstiksbog.

Med disse enkle udgangspunkter har jeg fundet en måde at samle på, som på den ene side tilfredsstiller mit ønske om at have et stort samleområde, og som på den anden side giver mig muligheder for at gå mere eller mindre ud over katalogsamlingens faste rammer, i det omfang viden og tilgængeligt materiale rækker.

Det siger sig selv, at en samling opbygget efter disse principper ikke kan have samme vægt og fylde i alle sine mange afsnit. Det lægger jeg imidlertid mindre vægt på, når jeg blot kan bevare idé og kontinuitet. Jeg forsøger at fortælle historien om de tyske frimærker, og det kan man godt gøre, selv om nogle af "illustrationerne" mangler, når man bare husker at gøre opmærksom på det i teksten. Mange samlere er af den opfattelse, at tekster skal indskrænkes til et minimum. Jeg har aldrig rigtigt forstået dette synspunkt. Efter min mening skal teksten fortælle, hvad der vises – og i visse tilfælde hvad der ikke vises – på en måde, som ikke kun tilfredsstiller specialister eller kræver, at man har et specialkatalog i hånden. Lad mig forklare det hele lidt nærmere med udgangspunkt i min samling og nogle eksempler herfra.

De mange "gode tilbud"

Som samler af et stort og til dels kostbart område skal man passe på ikke at

ende i en situation, hvor man hele tiden må sige nej til "gode tilbud", fordi man ikke har økonomi til at følge med.

Området "De tyske stater" er et godt eksempel herpå. Mange frimærkesamlere ved, at netop dette område er vanskeligt og kostbart. Mange af mærkerne er meget dyre, og der eksisterer et hav af forfalskninger, nytryk, eftertryk og falske afstemplinger. Man kan naturligvis vælge det sikre, nemlig kun at erhverve mærker med attester fra anerkendte prøvere og så betale, hvad det koster. Konsekvensen heraf vil være, at man i det store og hele kun kan erhverve de sjældnere mærker, breve osv. fra tyske handlere eller på de store udenlandske auktioner, idet attester på tyske mærker ikke er så almindelige i Danmark. Rent bortset fra økonomien i en sådan fremgangsmåde, der jo indebærer, at man ender med de mange "gode tilbud", kan man vel sige, at den fornøjelse, man har af at erhverve objekter på denne måde og sætte dem ind på de tomme pladser i samlingen, er meget kortvarig – det er en dyr fornøjelse.

Nu er situationen jo imidlertid også ofte den, at man på de hjemlige breddegrader får forelagt et mærke eller et brev uden attest, og hvad gør man så, hvis man har vænnet sig til kun at støtte sig til prøvernes udsagn? Det er jo langt fra altid at ejeren er indstillet på at fremskaffe en attest – og så er det jo iøvrigt ikke gratis, heller ikke hvis det viser sig at objektet er falsk.

Min erfaring er, at man som frimærkesamler også må samle på viden, og at det er oplagt at gøre en fornøjelse ud af

nødvendigheden. Jeg bruger megen tid på at studere bl.a. de gamle tyske frimærker og stempler, og det er efterhånden lykkedes mig at få en viden om en række af mærkerne, der gør det muligt at sortere det værste skidt fra, således at det jeg sender til prøvning oftest viser sig at være i orden.

Jeg har nævnt alt dette, fordi denne fremgangsmåde har den væsentlige sideeffekt, at jeg ikke i særlig høj grad fristes af "gode tilbud" på dyrere mærker. I mange tilfælde kan de nemlig med den tilstrækkelige viden umiddelbart afvises som noget skidt, og i de relativt få tilfælde hvor et tilbud er interessant, kræver det som regel et længere studium. Selv om jeg havde ubegrænsede økonomiske midler, ville jeg ikke have tid til at købe de objekter jeg mangler, fordi jeg har besluttet kun at købe det, som jeg har gjort mig fortrolig med, og at prøvning først og fremmest skal være en kontrol af min egen viden - det er jo viden der er det interessante og det som er selveste nerven i frimærkesamling - i hvert tilfælde for mig.

Endelig har jeg det ufravigelige princip, at jo sjældnere (læs dyrere) et objekt er, desto mere perfekt skal det være - altså ikke noget med at købe halvdefekte sjældenheder selv om de kaldes "gode tilbud".

Mit samleområde rummer mange andre områder med sjældne og dyre mærker, og dem behandler jeg på samme måde som de tyske stater.

Som det vil være fremgået af ovenstående, bliver min samling ikke til stadighed udbygget med en sand strøm af

dyre og sjældne objekter - der er faktisk mange huller - Og hvad gør man så ?

"Når man har noget man mangler"

Komplethedstrang er en svær sygdom når den rammer frimærkesamlere. Den hærger især blandt katalogsamlere med fortryksalbum, fordi det mindste tegn på helbredelse nedbrydes ved synet af albummets (mange) tomme felter. Fin-des der mon overhovedet nogen kur mod denne sygdom ? Den har som ingen anden taget lysten fra mange samlere, der fordi de ikke har haft muligheder for at fylde hullerne, har lagt frimærkerne på hylden - eller måske taget fat på et nyt område uden at vide, at sygdommen nu vil hærge med dobbelt styrke.

Det er nok lidt hårdt trukket op, men mit gæt er, at komplethedstrangen ofte må stå i vejen for det som er det egentlige, nemlig interessen for selve frimærkerne og det som ligger bag. Selv er jeg forlængst kommet over "sygdommen", men jeg har måttet sætte noget i stedet - noget som nok vil støde de samlere, der endnu lider.

Fig. 1 viser to plancher fra min Schleswig-Holstein-samling. Kendere vil nok på forstørrelsen fig. 2 kunne se, at der blandt de tre mærker nederst på den venstre planche mangler ét - nemlig det ene af de to 1¼ Schilling Courantmærker, og jeg behøver næppe at oplyse, at det som mangler, er det med stor afstand mellem baggrundens bølgelinier. Det manglende mærke har en katalogværdi på ca. DM 6.000, altså godt 23.000 danske kroner. Jeg kunne naturligvis sagtens have indsat et tomt felt,

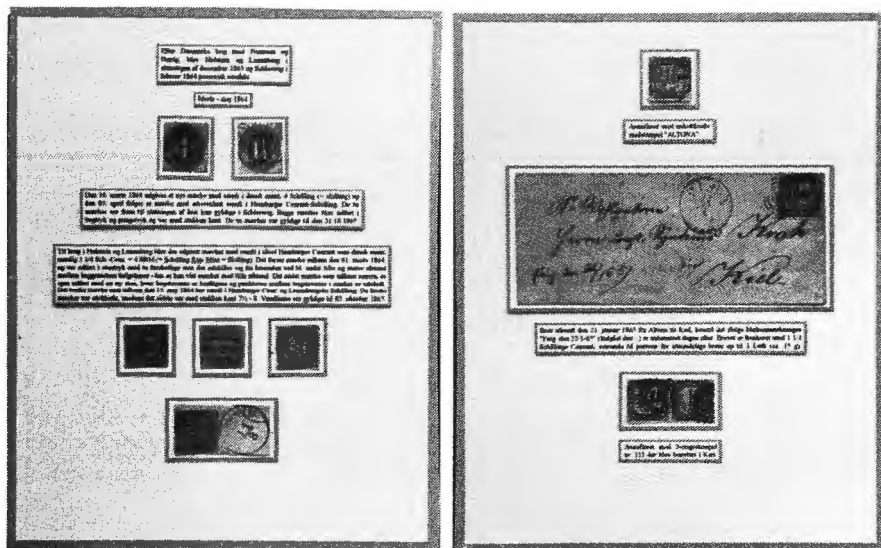


Fig. 1: Schleswig-Holstein, 1864



Fig. 2: Schleswig-Holstein, 1864

men hvorfor skulle jeg det? Jeg har i stedet valgt at omtale det manglende mærke i teksten. Da det ved en umiddelbar betragtning ikke adskiller sig væsentligt fra det andet, har jeg valgt at udelade det - der er så meget andet jeg hellere vil have.

Den højre planche i fig. 1 er kun medtaget for at vise hvad min samling yderligere omfatter fra 1864. Skulle jeg endelig ønske mig noget, skulle det være

et brev med et af de øverste mærker på den venstre planche, men jeg betragter i øvrigt denne del af min Schleswig-Holstein-samling som "komplet".

Fig. 3 viser en planche fra min Preussen samling med de tre Silbergroschen værdier fra 1861-1865. Mærkerne er bestemt ikke dyre, men der forekommer nogle farvenuancer som er relativt sjældne. Som det fremgår af planchen,

har jeg nederst vist tre nuancer af 1 Sgr værdien - mærker der på ingen måde er sjældne, men tilstrækkelige til at illustrere nuanceforskellene i bred almindelighed. De langt sjældnere nuancer ved 2 og 3 Sgr. mangler - og det bliver de sandsynligvis ved med. Jeg søger dem ikke, men skulle jeg ved et tilfælde komme i besiddelse af dem, skal det være mig en udsøgt fornøjelse at ombyde planchen.

De næste eksempler vil nok få komplette snarkomanerne til at besvime, men de fortæller endnu tydeligere noget om den måde jeg samler på.

Fig. 4 viser en planche fra samlingen tysk post i Kina - altså den post der blev ekspederet fra de postkontorer som Tyskland etablerede og drev i Kina fra 1886 til 1917.

Til at begynde med blev de almindelige tyske brugsmærker anvendt. At de rent faktisk er anvendt i Kina, fremgår således kun af stemplerne. Der blev anvendt i alt 13 forskellige tyske mærker, men hvis de mange katalogiserede farvenuancer medregnes, bliver antallet over 30.

Samtlige mærker er relativt sjældne - nogle sågar kostbare, men de her viste eksempler hører til i den billigste ende. Jeg har ikke noget egentligt ønske om at få resten - eksemplerne viser og dokumenterer med al tydelighed denne del af de tyske frimærkers anvendelse.

Fig. 5 og 6 er et andet eksempel fra tysk post i Kina. I år 1900 blev der til brug i Kina udgivet et germaniamærkeprovisorium, 5 Pf på 10 Pf, samt i alt 7 germaniaværdier med skråt håndstem-

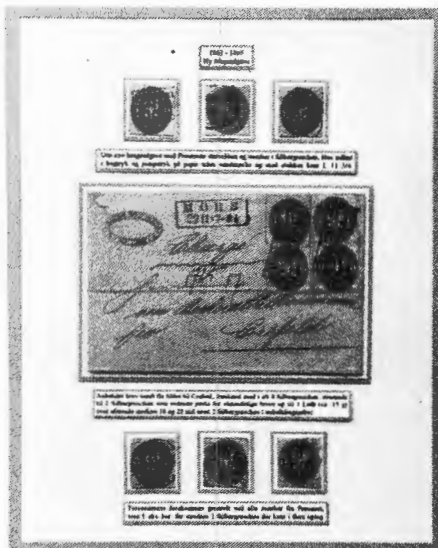


Fig. 3: Preussen, 1861-1865

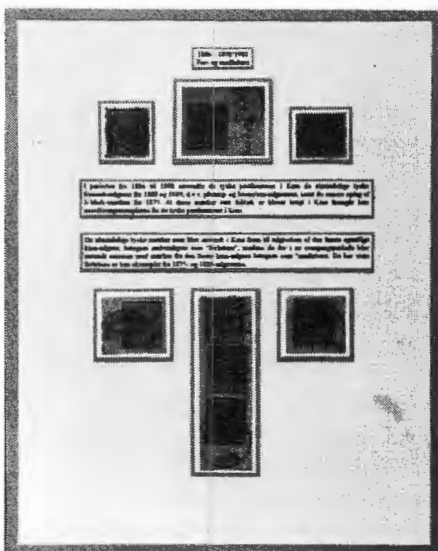


Fig. 4: Tysk post i Kina, 1886-1901

pelovertryk "China". Katalogværdien for disse mærker andrager i alt næsten kr. 250.000, så her er et virkeligt "problem". Jeg er den lykkelige ejer af et postkort med ét af disse mærker (det billigste), og det er mig fuldt tilstrækkeligt til at fortælle historien om disse kostbare mærker.

Fig 7 er et eksempel fra tysk post i Tyrkiet. I perioden fra 1905 til 1913 udgives de tyske germania-mærker med overtryk i tyrkisk mønt til brug for de lokale tyske postkontorer i Tyrkiet. Overtrykkene forekommer på såvel mærker med som uden vandmærke. Mærkerne hører til de relativt sjældne, og her tillader jeg mig at slå de to udgaver sammen og se stort på vandmærket



Fig. 5: Tysk post i Kina, 1900



Fig. 6: Tysk post i Kina, 1900

- men det fremgår naturligvis af teksten, ligesom det er anført, at værdien 10 Pias-ter på 2 Mark ikke er vist. Det er ikke fordi dette mærke er ekstremt dyrt, men jeg har det ikke, og da jeg ikke bryder mig om tomme felter, og da mærket godt

kan undværes, har jeg udeladt det indtil videre.

Som et sidste men godt eksempel kan jeg nævne hele det område, som i Michels tysklandskataloger går under betegnelsen „Tyske lokaludgaver fra

1945". Der er her tale om hel- eller halv-officielle mærker, der i perioden umiddelbart efter Tysklands kapitulation blev udgivet af en række lokale, tyske myndigheder. Der forekommer lokaludgaver fra mere end 130 postområder, og det siger sig selv, at mange af disse mærker er meget sjældne - specielt hvis man som jeg, kun vil have dem ægte brugt.

Min samling på dette område er opbygget som en række eksempler fra denne periode og kommer aldrig til at omfatte alle hovednumrene - hvorfor skulle den også det?

Jeg behøver næppe at sige, at jeg anvender de beskrevne principper overalt, hvor jeg støder på store sjældenheder eller mærker, som jeg ikke regner med at få - men jeg gør rede for manglerne i teksten.

Man kan måske indtil nu have fået det indtryk, at jeg i næsten enhver henseende er ligeglad med, om et eller flere mærker mangler i min samling. Det er bestemt ikke tilfældet, men som i alle andre forhold er det jo nødvendigt at se på de reelle muligheder, når målene fastsættes. De ovenfor omtalte eksempler er alle fra det, man kunne kalde de vanskeligere områder.

Det var noget om det man mangler - nu til det som man har, eller som man har mulighed for at få.

Det at samle de mange forskellige frimærker - og forsendelserne

Det som i sin tid satte mig igang med at samle på frimærker, var lysten til at samle de mange forskellige frimærker. Den lyst har jeg aldrig tabt, og det store

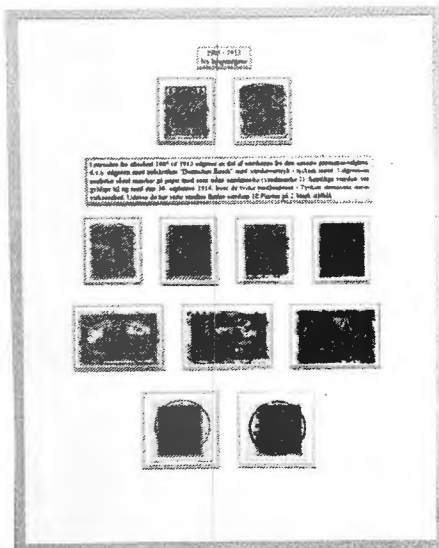


Fig. 7: Tysk post i Tyrkiet, 1905-1913

tyske område giver mig rige muligheder for også at dyrke denne interesse.

Alene i perioden fra 1948 og frem til 1975 er der i det tyske område udgivet mere end 3200 forskellige frimærker, og en meget stor del af disse kan samles uden større vanskeligheder. Det gælder forøvrigt også for en lang række andre tyske områder, f. eks. store dele af det Tyske Rige, en del af de tyske besættelsesudgaver fra anden verdenskrig samt de allieredes fællesudgaver fra 1945 - 1948. Skulle alt dette ikke være tilstrækkeligt, er der jo mulighed for at udvide samlingen til også at omfatte den nyere tid, men det har jeg endnu ikke haft behov for.

På alle disse områder er der kun få virkeligt kostbare mærker, som er svære at få, og en stor del af disse er miniark, der jo strengt taget godt kan undværes.

Disse mange områder samler jeg med samtlige hovednumre, og her må jeg naturligvis leve med nogle huller - men dog i troen på, at de en dag bliver fyldt ud.

En eller anden har engang sagt at "frimærker hvisker, men breve taler" og intet er mere rigtigt. Breve og andre forsendelser er det håndgribelige bevis på, at frimærkerne har været anvendt til deres formål, og man kan som regel ret præcist fastslå, hvilken rejse de har været ude på. At betragte f. eks. et brev som er sendt fra det sønderbombede Hamburg i marts måned 1945 kan godt bringe tankerne langt væk fra frimærkerne - hvad mon der har stået i det ? - Eller et almindeligt luftpostbrev fra trediverne som har været befordret til USA med det store luftskib Graf Zeppelin - det har jo været ude på en fantastisk rejse.

Forsendelser er frimærkernes rette plads og efter min mening en naturlig del af samlingen. Personlig kan jeg bedst lide de ganske almindelige brugsforsendelser, hvor de forskellige frimærker er anvendt efter deres formål - det er netop disse forsendelser som er typiske eksempler på frimærkernes anvendelse, og som derfor hører hjemme i min samling. Specielle forsendelser frister mig ikke, og det er jo heldigt, for de er næsten altid meget dyre.

Som man vil forstå, er breve og andre forsendelser en stor del af min samling, og jeg forsøger at samle mindst eet brev fra hver frimærkeudgave - gerne det billigste, når blot det er pænt og typisk. Brevene gør samlingen levende, og så går man aldrig i stå med sin samling.

Hvad med varianterne og alt det andet specielle ?

Når man interesserer sig for frimærker og betragter dem, kan man næsten ikke undgå af og til at støde på varianter. Det er ikke noget jeg jagter, men finder jeg en, kommer den med i samlingen og dermed slut.

Det siger sig selv, at det store tyske område rummer et utal af muligheder for at gå mere eller mindre i dybden - det er i virkeligheden blot et spørgsmål om at vælge, men man må naturligvis forsøge at kombinere interesse med økonomisk formåen. Hvis man har tålmodighed, er der f. eks. store muligheder i bygningsserien fra 1948, men man kan også slå ned på f. eks. de tyske inflationsmærker fra 1923 - Men det forudsætter naturligvis, at man er indstillet på selv at finde specialiteterne i den store mængde af tilgængeligt materiale.

Ikke ét ord mere om tyske frimærker!

Alt, hvad der er skrevet her, kan selv sagt overføres til et hvilket som helst samleområde - det er et spørgsmål om at træffe nogle beslutninger. Det værste der kan ske for frimærkesamleren, er vel nok, at han/hun holder op med at samle, fordi der ikke er økonomi til at komme videre - altså fordi der fokuseres på det som "mangler". Det er vigtigt, at man i tide gør sig begrænsningerne klart, og at man er rustet til at sige nej til "de gode tilbud", samt at man sætter sin samling op, så man kan glæde sig over det man har, og gå uden om det, som man godt ved er uopnåeligt - God fornøjelse.

THOMAS HØILAND FRIMÆRKEAUKTIONER A/S

100 millioner kr.

har vi omsat frimærker for på vore hidtidige auktioner siden starten i 191. Dette imponerende tal har vi kun kunnet nå ved hjælp af den tillid vore indleverere har vist os.

Hvis De overvejer at sælge Deres samling, anbefaler vi Dem at kontakte os. Det er helt uforpligtende.



**GRATIS
PRØVEKATALOG
TILSENDES.**

*Vi tror vort katalog
vil overbevise Dem!*

Thomas Høiland Frimærkeauktioner A/S

Gl. Kongevej 80 • DK-1850 Frederiksberg C • Danmark
Tlf. (45) 3131 2000 • Fax (45) 3123 9331

Frederikssundbanens bureau i de tidlige år

Af Svend Hovard



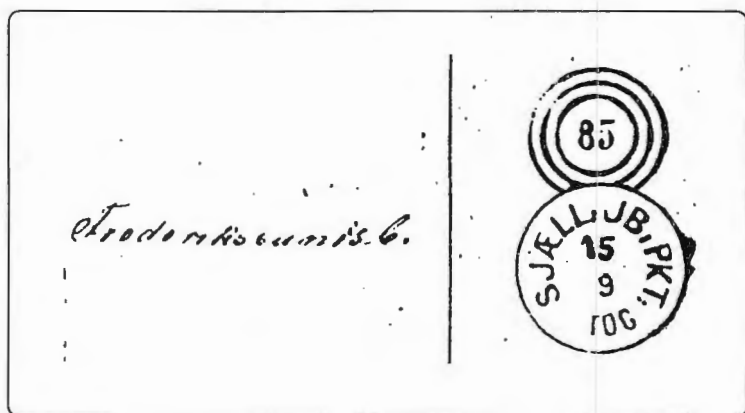
I en periode på omkring 140 år hang jernbane og post snævert sammen: så snart et område fik jernbaneforbindelse, overførtes postbefordringen hertil.

For Ølstykkets vedkommende kom denne periode til at vare 110 år, fra jernbanen blev åbnet 1879 til strækningen blev S-bane i 1989, og i hovedparten af perioden (1879-1967) var der bureau i togene.

Bureau er fransk og betyder slet og ret kontor. Men i postvæsensets interne terminologi kom det til at betyde et kørende postkontor i en særligt indrettet

jernbanevogn. Der havde været et postekspedient med i de første tog i kongeriget i 1847 på København-Roskilde, men at bruge transporttiden til sortering og stempeling var på dansk grund faktisk blevet indført af den Slesvig-Holstenske oprørsregering i 1849/50. Det første danske bureau var derfor bureauet på den Holstenske jernbane, som vi fik tilbage efter sejren i treårskrigen i 1851.

Da Frederikssundbanen åbnede i 1879, var et bureau derfor et indarbejdet begreb: I jernbanevognen kørte postuddannet personale, så jernbanens



Fra Stempelkontrollen i 1884

stationsbestyrere kunne nøjes med en nødtørftig postuddannelse: de skulle aflevere forsendelser til bureauet, der ordnede både de almindelige forsendelser og de kvalificerede som rekommanderede, værdibreve osv. Man kunne også aflevere forsendelser direkte til toget, da der var en brevsprække på siden af bureauvognen.

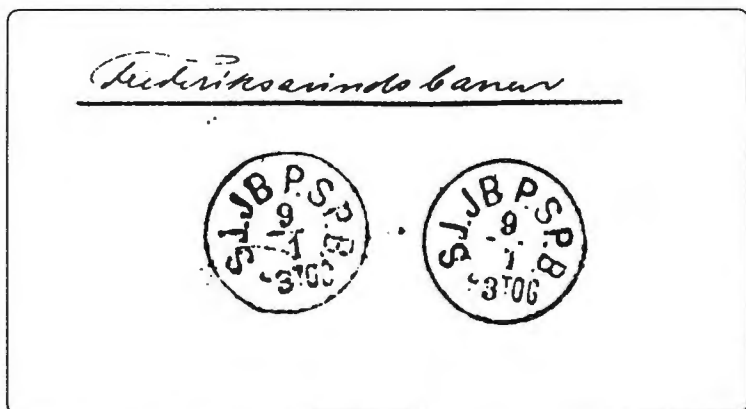
Ordningen havde altså flere fordele: Den sparede tid, fordi der kunne sorteres og stemples under kørslen. Den sparede penge, fordi de postuddannede i vognen kunne betjene en hel strækning. At der næsten ikke findes flere bureauer skyldes jernbanens dalende betydning i det samlede transportudbud og postvæsensets centralisering (dannelsen af postcentrene i 1889).

Bureauet på Frederikssundbanen levede i sit 88-årige liv stille og fulgte det generelle mønster for sidebanebureauer i Danmark, hvilket man kan læse om i min bog „De danske jernbanebureauer

og deres stempler“ bind 1, s.80-83. Jeg vil her gennemgå bureauets historie de første 15 år, som stempelmæssigt har mange særprægede forhold.

Frederikssundbanens postvogne

Mens banen var under bygning, foretog postvæsenet den normale planlægning; her skulle være bureau, men en lille vogn med 12 fods postrum var nok, mente man i juli 1877. Året efter rettede Postinspektøren for Østifterne henvendelse til Det Sjællandske Jernbaneselskab om „en ny Postvogn til Frederikssundbanen“, men da man havde travlt med at levere nye til Korsørbanen, fik man en ældre EC-vogn. De var mindre gode; der kendes en længere jammer-skrivelse fra 1881 fra Kalundborgbanen, hvor det nævnes, at fjedrene er dårlige, det trækker, der er utætheder i gulvet, og lyset er så dårligt, at det har „skadelig Indvirkning paa de tjenstgørende Funktionærers Synsorganer“(!). Man fik



Fra Stempelkontrollen i 1886

efterhånden lidt større, for i 1905 har man en 14-fods DC.

Frederikssundbanens stempler

I foråret 1879 var man så tæt på åbningen, at Sjællandske Jernbanepostkontor 5.maj hos gravør Buntzen bestilte to stempler af kombineret type med nummer 85 og 86 i annulleringsdelen. Der var tydeligvis tænkt over numrene, hvor man både til bureauet og strækningens posthuse genanvendte „ledige“ numre fra de i 1864 afståede hertugdømmer, mens dagstempeldelen fik teksten SJÆLL:JB:PKT:, hvilket var det rekvi-
rerende postkontors navn og ikke en strækningsangivelse. Praksis på den tid hos det sjællandske jernbanepostkontor var ellers at angive strækningen som Nordsjællandske, Østsjællandske osv. jernbane postkontor, men Frederikssundbanen har nok været svær at placere i dette system med verdenshjørner (for retningen Nordvestsjælland blev

siden 1875 brugt af Kalundborgbanen). Hos det jydsk jernbanepostkontor var man i 1876 var gået over til at angive endestationer, men måske har man ikke vidst det på Sjælland, og allenfals ville man her have små stempler: Ingen af periodens bureaustempler er over 24 mm i diameter, og en tekst „Kjøbenhavn-Frederikssund Jb.“ ville kræve et større stempel. Teksten SJÆLL:JB:PKT blev imidlertid også brugt i togene på København-Korsør, så de kunne kun adskilles på, at disse var kombinerede med nummer 181.

Frederikssundbanens bureaupersonale

Der skulle også personale til, og 30. maj 1879 meddeles, at to postekspedienter forflyttes fra Fyn „til at gjøre Tjeneste ved Frederikssundbanen med Bopæl i Frederikssund“. At de skulle bo her og ikke i København skyldes, at banens køreplan og drift udgik herfra. Da side-

baner brugtes som retræteposter, kan man formode, at de havde en vis alder.

Nu kunne bureauet jo så ellers starte 17. juni og de to postekspedienter køre de to daglige togpar med bureau. Man startede kl.6.30 og returnerede fra København 9.15, hvorefter der var pause til aftentoget kørte fra Frederikssund kl.17 og returnerede 20.45. Man skulle have troet, at med to stempler var der ét til hver, men det tidligste aftryk af det kombinerede 86 fra 14.02.1880 er fra København-Korsør. Da bureauet er helt sig selv med folkene stationeret i Frederikssund, må man formode, at de kun tog det kombinerede 85 med sig hertil, mens 86 (hvis tekst jo også passede til Korsør-banen) blev i København og altså brugtes på Korsørbanen.

Det var ikke nogen anstrengende tjeneste, de to postekspedienter var på, med daglige køreture på i alt 5½ time, hvortil selvfølgelig kom forskelligt arbejde før og efter kørslen. Men efter datidens målestok lidt af en lobbetjans, med to mand på en sidebane uden det store arbejdspress.

Der var så meget desto travlere på hovedbanerne, og tidligt i 1880 foreligger to andragender om mere mandskab. Det ene fra 26. maj er fra „Nattoget paa Strækningen Fredericia-Aalborg“, der har to mand med men må have en tredje, og postinspektøren for Jylland foreslår, at man sparer internt ved „ikkun at anvende 1 i Stedet for 2 Expedienter paa Frederikssund- og Faxebanerne“. Umiddelbart forinden (10. april) konstaterer postinspektøren for Østifterne, at da der er ilagt en ekstra afgang på post-

dampskibsforbindelsen fra Korsør til Kiel er „det nødvendigt at benytte en Expedient mere end hidindtil paa Vestbanen“ (København-Korsør). Begge strækninger er rygraden i landsdelstrafikken, og arbejdet her var utroligt hårdt: lange stræk, store postmængder, stort tidspres og meget natarbejde. Hovedforbindelsen kørte således fra København kl.21 og var i Aalborg 9.25 næste dag, dog med personaleskift i Fredericia, og i 1890 fortælles det, at man i København umiddelbart inden afgang typisk modtager over 2000 forsendelser til sortering og stempeling.

Det bliver København-Korsør der får en mand fra Frederikssund. 14 april skriver postinspektøren hertil, at postekspedient Petersen „beordres fra 1. Mai næstkommende at flytte til Kjøbenhavn for derefter at gjøre Tjeneste paa Vestbanen“, mens postekspedient Andersen „beordres til alene at besørge hele Expeditionstjenesten paa Frederikssundbanen imod at der tilstaaes ham en Fridag om Ugen“. Denne dag „skal en Assistent fra Frederikssund Postexpedition mod 2 Kr. om Dagen forrette Kørslen“. Det er nemlig billigere end at få en af jernbanepostkontorets egne ekspedienter fra København herud, da toggangen jo er tilrettelagt sådan, at han vil skulle tage aftentoget ud dagen før for at kunne starte fra Frederikssund om morgenen.

Hvad Petersen har ment om forflyttelsen, melder arkivet desværre intet om, ejheller hvad Andersen mener om at skulle klare banen alene. Da noget lignende sker på Nordfyn 4 år senere, klager den forflyttede ekspedient direkte til



Brevkort afstemplet med Frederikssundsbanens bureaustempel.

postvæsenets overbestyrelse (det senere generaldirektorat) og det medfører en hidsig korrespondance mellem ham og overpostinspektøren, nok fordi han har klaget udenom ham og dermed ikke fulgt tjenestevejen.

Flere sparerunder

Nu var der sparet på Frederikssundbanen, men sparerunden rullede videre. De to overpostinspektører skrev en længere redegørelse til Indenrigsministeriet 8. november 1880. Her omtales Frederikssundbanen ikke (her var jo sparet), men på flere andre baner foreslås, at „ved enhver ny Banes Anlæg at tage under nøie Overvejelse, hvorvidt Posttjenesten kan antages at blive af en saadan Beskaffenhed, at den fordrer

Expedienter“, man kan i stedet lade jernbanens personel stå for postbefordringen. Det sidste blev bl.a gennemført på den nyåbnede Gribskovbane, trods dens fine dampvogne var leveret med rum til bureau.

Livet gik stille videre på Frederikssundbanen, hvor her fortsat var to togpar med bureau. Ved stempelkontrollen i september 1884 har Andersen fortsat det kombinerede stempel 85, og det angives, at han har „løse Indskud til Tog: 41-42-43-46“, hvor de ulige brugtes fra Frederikssund, og de lige fra København. Brugen af nummerstempler til annullering var egentlig ophørt i april dette år, men det var blevet bestemt, at de kombinerede stempler kunne bruges, til de var udslidte. Engang mellem juli 1885

og juni 1886 bliver nummeret 85 fjernet, og dagstempeldelen bruges alene. Og fra engang imellem 1883 og 1886 er ekspedient Andersen ikke længere alene på banen, idet han har fået en pakmester til assistance.

Mere personale

Den næste store omvæltning på banen finder sted ved køreplansskiftet 1. juni 1886. Her øgede DSB kørslen på landsplan med 20%, og jernbanepostkontorerne ansatte 14 nye ekspedienter og pakmestre til nye bureauer. På Frederikssund-banen bliver der nu 3 daglige togpar med bureau, men kun fra lønningsregnskaberne ved vi, hvordan det blev grebet an her. Det hedder her i en skrivelse af 7. juni, at „Efter at Personalet paa Frederikssundbanen fra 1. ds. er blevet forøget til i alt 3 Expedienter og 3 pakmestre, alle med Bopæl i København“, skal lønnen udbetales hertil. Uden nærmere kommentarer er bureauets personale blevet tredoblet, helt i modsætning til sparebestræbelserne 6 år tidligere; til gengæld kan arbejdskraften udnyttes mere rationelt ved at flytte dem fra Frederikssund til København.

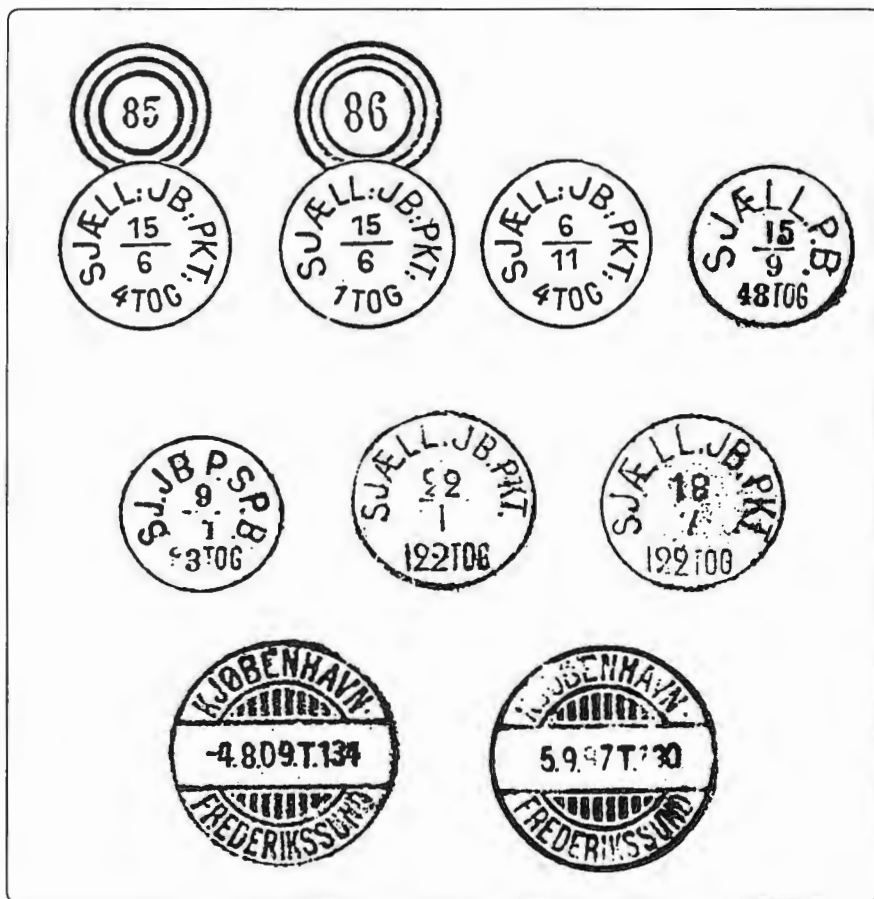
Banens personel var altså nu en del af det store hold i København, der også omfattede personalet på Korsørbanen, Kallundborgbanen, Nordbanen og Sydbanen. Det fik også stempel-mæssige konsekvenser. Man skulle nu bruge to stempler, og dagstempeldelen af det forhenværende kombinerede 85 ville man tilsyneladende ikke bruge, måske fordi det havde „buet“ tog, for Andersen var den eneste ekspedient på Sjælland, der

havde kunnet finde ud af at sætte sine to-cifrede tognumre „buet“, alle andre steder var stemplerne blevet ændret til „lige“ tog.

Ved stempelkontrollen i december samme år vises på Frederikssundbanen kun ét stempel med teksten SJ.JB. P.SP.B. (Sjællandske Jernbanes Post-expeditions Bureau). Det var et gammelt stempel, leveret 19.04.1865 til Korsørbanen, og havde været kombineret med nummer 181, men det var blevet fjernet som nummer 85 var blevet det i det gamle stempel. Fra brugsaftryk kendes også et stempel med teksten SJÆLL.P.B (Sjællandske Post-Bureau), ligeledes et forhenværende kombineret stempel med nummer 181, der var blevet leveret til Korsørbanen 7. sept 1865. Man udnyttede nu, at Frederikssund- og Korsørbanen havde samme tekst i stemplerne, og Frederikssundbanens aftryk kan kun kendes på tognumrene i 80'erne.

Der er derefter ingen kilder til belysning af Frederikssundbanens bureau de næste 15 år. 1.juni 1888 får banen tognumre i 120'rne, og man tager tilsyneladende to stempler med teksten SJÆLL. JB.PKT., leveret (til Korsørbanen?) 14.nov.1887, og gør plads foran TOG så de kan vise disse 3-cifrede tognumre. Stempler med den samme inskription anvendes altså også på København-Korsør, men her ligger tognumrene i 20'rne og 30'rne, senere 40'rne og 50'erne.

Alle de tidligere nævnte stempler havde haft løse taltyper til dato og tognummer. Men fra 1890 afprøvedes en ny stempeltype, der havde drejelige hjul med disse taltyper, og de bruges den dag



Frederikssundsbanens første 9 stempler

i dag. Banen fik engang midt i 1890'erne to af disse stempler med teksten KJØBENHAVN-FREDERIKSSUND, men den præcise dato kendes ikke (de gemmer sig formentlig i en større stempelbestilling fra 4. maj 1896). Først derefter kunne man endelig se, at et brev kom fra Frederikssundbanen uden at

skulle kende til tognumre eller andre interne forhold.

Kilder

Rigsarkivet: P&T's afleveringer, pk. 57 (personale) og pk. 3175 (postvogne).
Postmuseet: Stempelkontrol 1884 og 1886.



Stenløse Holdeplads. Toget ankommer fra Frederikssund



Maaløv jernbanestation, 1907. Toget fra Frederikssund kører ind på stationen

Udstillerfortegnelse for ØLSTYKKE '96

1-4	Arne Møhler	Uddrag af danmarkssamling
5-11	Jens Langkow	Forenede Nationer: Uddrag af katalogsamling
12	Evald Lisbjerg	Malaysias første frimærke
13-14	Jens Anders Pedersen	Danske hjemmefrankostempler i uddrag
15	Arne Møhler	Folkedragter: Uddrag af motivsamling
16-19	Steffen Bukholt	Færøerne: Maskinstempler, skibsstempler, julemærker samt varianter m.m.
20-21	Evald Lisbjerg	Finland: Katalogsamling 1960-1975
22-24	Kjeld Nielsen	Norge: Stemplet katalogsamling 1910-1970
25	Jens Langkow	Jersey: Uddrag af katalogsamling 1969-1977
26-30	Leif Sørensen	Danmark: Uddrag af udvidet katalogsamling
31-38	Hans Rosenfelt	Glimt af en Stortysklandssamling 1849-1975, med eksempler fra de forskellige områder
39	Arne Møhler	Lokomotivet, typer og udvikling
40-44	Jens Langkow	Rusland: Stemplet katalogsamling 1960-1965
45	Ole Henrichsen	Italien: Stemplet katalogsamling 1969-1973
46-48	Jens Langkow	Roskildes hjenstavns- og posthistorie
49-50	Evald Lisbjerg	Frimærkernes Danmark
51	Jens Langkow	Guernsey: Uddrag af katalogsamling 1969-1977
52-57	Willy Orbe	Færøerne: Fra vikingetid til nutid
58	Poul Christoffersen	Danmarks tofarvede øremærker i uddrag
59-60	Mogens Børresen	Böhmen-Mähren: Katalogsamling 1939-1944
61-62	Jerry Kern	Danske posthornstempler fra Frederiksborg og Københavns amter
63-66	Ebbe Meyer	Danmark: Ubrugt katalogsamling 1851-1982
67	Geirr Arnø	Norge indtil 1910
68-72	Arne Møhler	Schweiz i uddrag 1854-1977
73-75	Jens Langkow	England: Uddrag af katalogsamling 1948-1977
76	Niels Hagstrøm	Glimt af Frederikssundsbanens posthistorie incl. ØLSTYKKE stjernestempel på brev
77-81	Steffen Bukholt	Holland: Katalogsamling 1852-1975
82-83	Evald Lisbjerg	Norge: Stemplet katalogsamling 1945-1970
84-85	Poul Christoffersen	Danmark: Våbentyper 1882-1904
86-90	Steffen Bukholt	Færøerne: Stempler fra de forskellige posthuse