

# MUSEUMS

## *poster*

NR. 4 / DECEMBER 1999  
POST & TELE MUSEUM







Forordning om Postbudde af 24. december 1624.

# Forordning Forandring

Af Birgitte Wistoft

Juleaftensdag 1624 underskrev Christian den Fjerde "Forordning om Post-Budde". Forordningen er grundlaget for Nordens ældste offentlige postvæsen. Det drejer sig om befordring af breve. Efter 375 år i stadig forandring er postvæsenet i dag tilbage ved udgangspunktet: brevet. I mellemtiden har det beskæftiget sig med et hav af forskellige opgaver.

## På private hænder

Forordningen fra 1624 skabte rammerne for et simpelt brev-transportsystem. Ad 9 forskellige ruter med udgangspunkt i København blev bude til hest og fods sendt rundt i landet efter faste tidsske-

maer. Budene bragte brevene til posthuse på ruterne, hvor adressaterne kunne afhente dem. Portoet skulle dække omkostningerne. Det kneb nu i begyndelsen, selvom kongens postvæsen havde eneret på at befordre breve.

Christian den Fjerdes søn, Frederik den Tredje, tog konsekvensen og forpagtede i 1653 postvæsenet ud til købmanden Paul Klingenberg. Han overtog monopolet og indtægterne mod at afholde alle udgifterne. Det blev en god forretning, for han fik mulighed for at udvide brevtransporten med transport af passagerer og gods på egne vogne og skibe. Efter Klingeborgs afgang i 1685 overdrog Christian den Femte postvæsenet til sin søn Christian Gyldenløve. Han og senere hans enke, Dorothea Krag, nød indtægterne fra det voksende postvæsen helt frem til 1711, så tog kongen atter over.

## Statens guldæg

Frederik den Fjerde havde brug for penge, og indtægterne fra posten svigtede ikke hans forhåbninger. Gennem hele 1700-tallet gav posten et komfortabelt overskud, der først og fremmest brugtes til pensioner til kronens embedsmænd og deres efterladte. Der blev også råd til at støtte missionsarbejde, sociale foranstaltninger som Vajsenhuset og Frederiks Hospital og erhvervsmæssige initiativer som Den kgl. Porcelænsfabrik.

En gevaldig forøgelse af postvæsenets omfang kom i sidste del af 1700-tallet med overtagelsen af Befordringsvæsenet til lands og til vands. Posten drev nu også vognmandsforretning og færgeri.

## Dagvogn og frimærke

I god tråd med postens interesse for transport af alt andet end blot breve var også indførelsen af „dagvognen“ i 1829. Initiativet til disse faste passager- og pakkevogne mellem de danske byer blev taget af Køges postmester, ritmester Johan Andreas von Mühlentsteth. Dagvognene blev umådeligt populære, selvom en H. C. Andersen hurtigt kunne prise togrejserne som langt mere behagelige. Postens dagvogne forblev menigmands rejsemulighed også længe efter, at det første tog var rullet fra København til



Roskilde i 1847.

En anden nyhed blev afgørende for, at brevet fik en gevaldig opblomstring: frimærket, der indførtes i 1851. Billig og ensartet porto, betalt på forskud af afsenderen, der hurtigt lærte at bruge postkassen i stedet for den tidskrævende vej til posthuset.

### Telegrafi m.m.

En helt ny form for kommunikation så dagens lys i 1700-tallets sidste år: den optiske telegraf. Inspireret af franskmændene Chappes signalsystem, der er udødeliggjort i romanen „Greven af Monte Christo“, udvikledes herhjemme et system af master med ophængte træplader. Budskaberne aflæstes i kode fra højdepunkt til højdepunkt gennem det danske landskab. I klart vejr kunne en meddelelse sendes fra Slesvig til København på under en halv time! Postvæsenet administrerede systemet fra 1802 til det nedtoges i 1862. Dermed havde væsenet trådt sine telegrafiske barnesko.

Det blev da også postvæsenet, man organisatorisk henlagde den elektriske telegraf under, da den blev sat i drift i 1854. Telegrafvæsenet udviklede sig til en selvstændig enhed og optog med tiden telefoni, radiotelegrafi, radiofoni og kabelbåren kommunikation blandt sine arbejdsområder.

I 1927 blev Telegrafvæsenet en

integreret del af det, der da kom til at hedde Post- og Telegrafvæsenet, P & T.

### Landets største arbejdsplads

Allerede i 1920 havde posten kastet sig over endnu en indbringende virksomhed: betalingsformidling via postgiro-systemet. Antallet og bemanningen af landets posthuse steg markant i takt med, at denne betalingsform blev den menige danskers foretrukne.

Også indirekte var borgerne storkunder hos P & T gennem deres regionale telefonselskab og Danmarks Radio. For disse virksomheder betjente sig af P & T, der sørgede for de tekniske forbindelser mellem byer, regioner, landdele og med udlandet. P & T blev op igennem det 20. århundrede sammen med DSB landets største arbejdsplads og besidder af fast ejendom.

### Afvikling

Den tekniske udvikling har krævet sine ofre, også inden for postvæsenet. Befordring af passagerer blev det første, der faldt for jernbaner og rutebiler. I 1912 indstilledes den sidste postale dagvognsrute. Færgerierne afhændedes også efterhånden. Den sidste postale færgerute, Fanø-Esbjerg, blev overtaget af DSB i 1977.

Den politiske udvikling har dog forårsaget langt de fleste ændringer

i det statslige postvæsen. Hele postgirovirksomheden udskiltes som selvstændig statslig virksomhed i 1988, om end stadig under P & T. I 1991 blev det til GiroBank A/S med staten som hovedaktionær. Fusionen med Sparekassen Bikuben fandt derefter sted. Virksomheden hedder i dag BG Bank og er et børsnoteret aktieselskab. Den historiske baggrund viser sig dog stadig i filialnetssamarbejdet med posten.

Også de indbringende teleaktiviteter er nu helt udskilt fra posten. Som en parallel til girohistorien blev teletjenesterne først til Statens Teletjeneste i 1986, så til det statslige TELECOM A/S, dernæst underlagt Tele Danmark A/S, ligesom de regionale telefonselskaber.

### Fremtid

P & T blev i 1995 til det statslige selskab Post Danmark. Endnu er det ikke sat på aktier. Stadig er det under kraftig trimning med frasalgt af fast ejendom og nedbringelse af antallet af ansatte på dagsordenen. Vi kan følge anstrengelserne gennem dagspressen: Ny teknik, moderne organisation, en kraftig satsning på kerneområdet, brevet, og en kreativ udnyttelse af postens store potentiale: detailløst.

Gennem århundreder har det danske postvæsen opbygget en unik kontaktflade til den danske borger. Den består af et stort net af postkontorer og, ikke mindst, af postbudets daglige kontakt med hver eneste danske husstand. Kun fantasien synes at sætte grænser for, hvordan sådan et kommunikationssystem kan udnyttes – og så selvfølgelig konkurrencen. Og den bliver uden tvivl hård.

Forbliver det danske postvæsen statsligt, eller bliver det privat? For de ansatte vil svaret på det spørgsmål uden tvivl have større betydning end for kunderne. Brevene skal nok komme ud, hurtigt, sikkert og billigt. Men det bliver spændende at se, om vi i 2024 kan fejre 400 års jubilæum for Christian den Fjerdes postvæsen i det oldenborgske kongehus' røde og gule farver, prydet med den danske regents monogram.

Side af postvæsenets dåbsattest med gennemgang af nogle af de ni oprindelige post-ruter.

|                                                                                                                           |                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| til Lund<br>til Nalmsø<br>og til København                                                                                | 10. Skil.<br>12. Skil.<br>16. Skil.                        |
| <b>Hallandske Budbes</b><br>Brefvæ. PENDINGE                                                                              |                                                            |
| Fra København til Helsingør<br>til Helsingborg og Engelholm<br>til Lougholm<br>til Halmsted<br>til Salskenberg og Warberg | 4. Skil.<br>6. Skil.<br>7. Skil.<br>8. Skil.<br>12. Skil.  |
| <b>Nethuor.</b>                                                                                                           |                                                            |
| Fra Waarberg til Halmsted<br>til Lougholm<br>til Helsingborg<br>til Helsingør<br>til København                            | 6. Skil.<br>7. Skil.<br>8. Skil.<br>10. Skil.<br>12. Skil. |
| <b>Kallingborg Budbes</b><br>Brefvæ. PENDINGE                                                                             |                                                            |
| Fra København til Rodsted<br>til Holbeck<br>til Kallingborg                                                               | 4. Skil.<br>6. Skil.<br>8. Skil.                           |
| <b>Nethuor.</b>                                                                                                           |                                                            |
| Fra                                                                                                                       |                                                            |
| Fra Kallingborg til Holbeck igien<br>til Rodsted<br>og til København                                                      | 4. Skil.<br>6. Skil.<br>8. Skil.                           |
| <b>Helsingørsk Budbes</b><br>Brefvæ. PENDINGE                                                                             |                                                            |
| Fra og til Helsingør af hver enkelt Brev<br>af dobbelt Brev                                                               | 4. Skil.<br>6. Skil.                                       |
| For Paketer og andre Brefvæ. / giffuils efter<br>advenant.                                                                |                                                            |
| <b>Tidste Postbudbes</b><br>Brefvæ. PENDINGE                                                                              |                                                            |
| Imellem Kolding og Aalborg.                                                                                               |                                                            |
| Fra Kolding til Nørre Snede<br>til Hald og Viborg<br>til Aalborg                                                          | 6. Skil.<br>8. Skil.<br>12. Skil.                          |
| <b>Nethuor.</b>                                                                                                           |                                                            |
| Fra Aalborg til Viborg og Hald<br>til Snede<br>og til Kolding                                                             | 6. Skil.<br>8. Skil.<br>12. Skil.                          |
| <b>Nanders Budbes.</b>                                                                                                    |                                                            |
| Fra Kolding til Vejle<br>til Horsens                                                                                      | 4. Skil.<br>6. Skil.<br>8. Skil.                           |





I det gamle postkontor i museet er brevbereren iført uniform af model 1848.

# Af de røde budes historie

Af Erik Jensen

**I 150 år har rødklædte brevberere været et fast indslag i gadebilledet i Danmarks større byer.**

**S**om en nyskabelse ansatte posten i marts 1848 en hærskare af bude til at udbringe breve på modtagernes adresser. Hidtil havde breve skullet afhentes på postkontoret, hvis man da ikke ville betale civile bude for denne tjeneste. Det blev bestemt, at kongeligt ansatte

brevberere skulle forsynes med røde uniformer, men på grund af treårskrigen udbrød kom der først rigtig gang i uniformeringen i løbet af 1849, og den var først helt gennemført tre år senere.

Også i København fik man i 1848 kongeligt udnævnte postbude i røde uniformer. For københavnere var røde bude dog ikke noget nyt, for i årene 1796-1806 blev hovedstaden betjent af syv bude, der omdelte uafhentet post iført røde uniformer, som de havde lov til at anskaffe sig for egen regning. I 1806 overgik postudbringningen til rødklædte bude fra Fodpostkon-

toret, som blev oprettet af postvæsenet på privat initiativ. Tre år senere blev Fodpostkontoret privatiseret og mistede dermed retten til at bære rødt, indtil posten på ny overtog foretagendet i 1849.

Fælles for postudbringningen i København indtil 1848 gjaldt, at budene ikke var standspersoner og derfor ikke måtte betrede folks huse. De annoncerede deres ankomst med en gongong eller fløjte, hvorefter kunderne selv måtte på gaden for at afhente post. Fodpostkontoret blev videreført som et selvstændigt kontor, der tog sig af de lokale forsendelser, hvorimod



Københavns fodpostbud 1806 efter samtidigt stik. En nøjagtig kopi af denne – postens vel nok flotteste – uniform er udstillet i museet.



Brevpostkontorets bude tog sig af de udefra kommende forsendelser. Indtil nedlæggelsen af Fodpostkontoret i 1851 kunne man således på visse tider af dagen se to postbude omdele hver sin type af breve ad samme rute!

### Kongelige farver

Uniform betyder ensartet. Postens hensigt med uniformeringen af sine bude var og er at give kunderne et helt klart signal om brugerens funktion og autoritet. At en uniform så samtidig kunne medvirke til at styrke brugernes selvbevidsthed var yderligere et plus. Netop den røde farve var valgt til at højne signalværdien, for rødt er sammen med gult kongelige farver, der er plukket lige ud af rigsvåbens midterfelt, hvor de to farver symboliserer det oldenborgske kongehus. Siden 1704 er netop disse to farver blevet benyttet af postvæsenet og bliver det stadig, selv om kongehuset i mellemtiden er overgået til glücksborgernes slægt.

### Fra stilige til bekvemme uniformer

Postbuduniformen fra 1848 havde et umiskendeligt militært præg med sin høje, opretstående krave og de to rader knapper med kongens navnetræk. Den høje krave blev allerede i 1889 afløst af en lav, men stadig opretstående krave, så det nu blev muligt at dreje hovedet. Først i 1950 gik man over til enra-

dede jakker med revers. Samtidig afløstes det kongelige navnetræk på knapperne af P&Ts etatsmærke. Den fladpuldede kasket er stort set blevet bibeholdt med små ændringer, og i 1971 blev det muligt at vælge skråhue som et alternativ.

Indtil 1872 skulle uniformerne sys lokalt efter tegninger, der blev udsendt fra ledelsen. Da blev det for ensartethedens skyld bestemt, at stof, huer og tilbehør skulle leveres fra centralt hold, og med tiden oprettede postvæsenet et egentligt munderingsdepot, som stod for fremstillingen og leveringen af samtlige uniformer.

Uniformens anvendelse som arbejdsbeklædning har fra tid til anden forårsaget ønsker fra personalet om mere bekvem og praktisk indretning, som løbende er blevet gennemført. Kun anslag mod traditionerne – først og fremmest den røde farve – har man konsekvent afvist at lave om på.

### Da de blå blev røde

Det nyeste skud på postens stamme af rødklædte bude er landpostbudene. De fik mørkeblå uniform i 1893, men den var af dårligere kvalitet end bypostbudenes og meget lidt iøjnefaldende. Landpostbudene har derfor, lige siden de blev tjenestemænd i 1919 – 30 år efter bypostbudene – ført en stædig kamp for retten til at bære rød uniform, men først i 1979 bar anstrengelserne frugt. Siden da har hele omdelingspersonalet været rødklædt.

Kassetommeren i museet er iført uniform for postbude af model 1950 med senere ændringer.







I yderkanterne af Jylland mærkede man først sent til de forbedrede transportmuligheder. Pakkeposten mellem Frederikshavn og Skagen kørte med åben vogn helt indtil 1886. Xylografi fra Illustreret Tidende 1873.

# Rejseliv med posten

Af Marie Ørstedholm

**Nye, billigere transportmuligheder og bedre veje gjorde det op mod midten af 1800-tallet muligt for stadig flere danskere at udforske verdenen på den anden side af sognegrænsen. Folk begyndte at rejse for fornøjelsens skyld og ofte foregik rejsen med postvæsenets vogne.**

## Skrumletur med ageposten

Med sin eneret på al transport af breve, pakker og personer på landets hovedruter, var det danske postvæsen ikke til at komme uden om i 1800-tallets rejseliv. Var man ikke blandt de få, der kunne rejse i egen vogn, indledte man derfor som regel sin rejse på den nærmeste postgård, hvorfra postens vogne afgik. I de første årtier af århundredet var transportmulighederne

begrænsede: De mest velbeslåede kunne hyre en *ekstrapost*. Det var en hel- eller halvlukket fjedervogn med kusk – som regel en lokal vognmand – der kørte rejsende til deres bestemmelsessted til en fast pris pr. mil. Ekstraposten kunne også blot bestå i heste til vogne, rejsende selv mødte op med. For de mindre velbeslåede rejsende var eneste alternativ at slå følgeskab med den knap så dyre *pakkepost*, der kørte på fastlagte ruter og som regel kun en enkelt gang om ugen. En skrumletur ad stenede, hullede veje på pakkepostens stive og ofte åbne lad har sjældent været værd at skrive hjem om, og kunne være direkte sundhedsfarlig, når vejrguderne rasede. Rejste man med pakkeposten, måtte man desuden indstille sig på lange ventetider undervejs, når posten blev ekspederet på rutens postgårde. Ikke uden grund valgte en del rejsende stadig at benytte sig af „apostelens heste“ eller

at slå følgeskab med en bondevogn et stykke af vejen.

## Det store gennembrud

Rejselivets glæder og strabadser blev først for alvor den almindelige dansker forundt i 1830'erne. Optakten til denne udvikling kom, da de første *dagvogne* dukkede op i 1829 på de sjællandske landeveje. Dagvognsruterne blev drevet af private vognmænd, der gennem kontrakt med postvæsenet fik tillad-

*Postladen til værddipost er fra 1860 og har fulgt en af postens rejse-vogne. Med de skrånede sider fyldte den vognens bredde helt ud.*





En diligence som denne blev i 1841 indsat på ruten mellem Lübeck og Hamburg, hvor der dengang lå et dansk postkontor. Den kunne rumme 12 passagerer og en ekstra på taget ved siden af kusken. Model i størrelse 1:10.



delse til at køre i fast rute fart – som regel til byer uden for hovedruterne – mod til gengæld at tage posten med. Dagvognene var ikke alene billigere at rejse med end pakkeposten, men også mere bekvemme, da de efter krav fra postvæsenet alle skulle være udstyret med fjedre under sæderne. De fik hurtigt stor betydning for især provinsbefolkningens bevægelighed og blev det mest benyttede offentlige transportmiddel før jernbanernes tid. I 1832 havde de sjællandske dagvogne over 10.000 passagerer og året efter allerede

16.000. På dette tidspunkt var dagvognene også nået til Fyn og Jylland, og mange færgesteder var begyndt at lægge deres sejltider efter dagvognenes køreplaner. Inden slutningen af 1830'erne kørte der dagvogne i selv de fjerneste afkroge af landet.

### Et bedre rejseliv

Dagvognenes hurtige succes talte sit tydelige sprog om et stort behov hos befolkningen for at kunne komme hurtigere, billigere og længere omkring i landet med offentlige transportmidler. Det behov

*En af postens mest benyttede vogntyper til rejsende – den holstenske vogn – er netop ankommet til en postgård på landet. Mens de trætte heste kommer til kræfter ved fodertruget, strækker de rejsende ben foran hovedbygningen. Postgården fungerede også som gæstgiveri, hvor rejsende kunne få et varmt måltid mad og hvile sig, inden de fortsatte rejsen. Malet af C.D. Gebauer, 1811.*



havde postvæsenet allerede så småt set bekræftet, da postdamperen „Mercurius“ i 1828 blev indsat på Storebæltsoverfarten og hurtigt blev populær hos andre rejsende, end blot dem, der rejste med posten. Postvæsenet begyndte nu bevidst at forfølge de nye indtjeningsmuligheder ved en mere organiseret rutekørsel. Store 12-personers diligencer blev indkøbt og indsat – i stil med dagvognsruterne – til fast rutekørsel i 1832 mellem Kiel og Altona og i 1834 mellem København og Hamborg. Billetter til *personposten*, som vognene blev kaldt, var af gode grunde udsolgt fra starten: At kunne rejse gennem landet til rimelige priser – forskanset fra alskens uvej i en lukket vogn med bløde sæder – var en luksus, som de færreste havde turdet drømme om få år forinden. At rejselivet blev mere komfortabelt skyldtes dog ikke alene, at der kørte flere og bedre vogne på vejene, men i høj grad også, at vejene blev til at holde ud at køre på. På hovedruterne spredte de nye, brede hovedlandeveje – chausséerne – sig, og hvor man før ofte kun havde haft et ujævnt hjulspor at køre ad, kom der nu i stor udstrækning farbare landeveje.

### En farlig konkurrent

Persontransportens rivende udvikling i 1830'erne fortsatte med endnu højere hast i det efterfølgende årti. I 1845 rullede personposten på alle landets hovedruter og en del sideruter, mens de private dagvogne tog sig af de mange rejsende uden for disse ruter. Med tiden fik man på både personpostruterne og dagvognsruterne ensartede vogne, oftest 4-6-personers diligencer, der tog både breve, pakker og passagerer med. Postens storhedstid som transportvæsen kulminerede i årene 1862-63 med i alt 175.500 rejsende. Herefter mistede posten for hvert år stadig flere passagerer, der i stedet valgte at benytte sig af de billige, mere punktlige og langt hurtigere jernbaner. Da de sidste postale dagvognsruter blev nedlagt i 1912, var postens storhedstid som transportvæsen for længst forbi.



# POST 375

Af Birgitte Wistoft

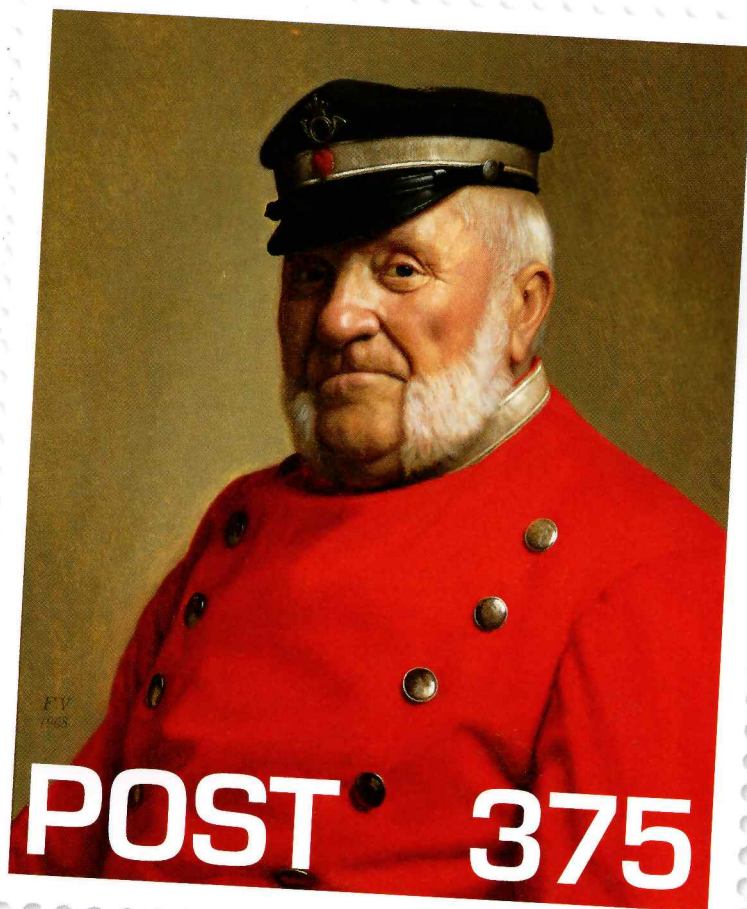
Ligner det et frimærke med portoen 3 kroner og 75 øre? Det er også meningen. Den sats er jo allerede historie, ligesom postbud Jens Peter Kliim, der pryder dette blads forside og plakaten til museets særudstilling i anledning af postens „skæve“ 375 års jubilæum.

## Postbudet og kunstprofessoren

Det flotte portræt på bladets forside er et af museets bedste malerier. Vi er umådelig stolte af det og glæder os til at vise det frem i forbindelse med særudstillingen i anledning af postvæsenets 375 års jubilæum. Af samme grund er maleriet netop blevet restaureret. Det fremstår i dag nøjagtig lige så flot, som da professor ved Det kgl. Akademi for de skønne Kunster, Frederik Vermehren, malede det.

Jens Peter Kliim kom fra Slagel-

*Prøv selv museets trehjulede postcykel.*



se. Han var 35 år gammel, da han blev ansat som postbud på Frederiksberg i 1876. Man skulle tro, at postbud Kliim var formuende, siden vi i dag kan nyde hans portræt, malet af en af tidens kendteste portrætmalere. Sådan hænger det ikke sammen. Vermehren lønnede postbudet for at stå model til portrættstudier. Kliim døde i 1900, og Vermehren malede på grundlag af sine skitser det fine portræt i 1908. Han udstillede det på Charlottenborg i 1909 under titlen „Et Studiehoved“. Det skabte furor i pressen og forargelse hos det kunstelskende publikum at se et simpelt postbud på en kunstudstilling.

## Fokus på postbudet

Museets jubilæumsudstilling sætter fokus på det danske postvæsen budbringer og kontaktperson til befolkningen: postbudet. Ved hjælp af gamle og nye film, antikverede sager og nye ditto, og en hel masse håndgribelig statistik, viser vi træk af det danske postbuds arbejdsvil-

kår før og nu. Der er nok at tage fat på:

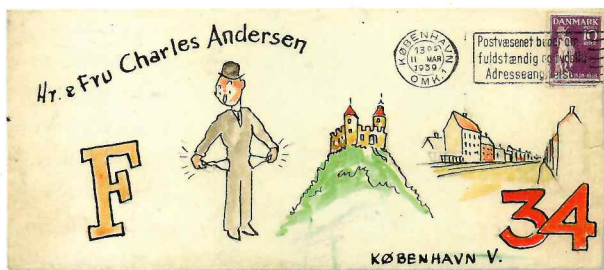
Tidsmålingens ubønhørlige krav, fra de gamle almanakkers tidsplaner til moderne håndscannere, der nu kontrollerer budenes hurtighed. Lønnen, der ofte gjorde det nødvendigt, at man kunne bestride to jobs. Tunge cykler, rappe motorcykler og millioner af skridt med lige så mange kilo. I al slags vejr, men altid i uniform. Gale hunde og milliarder af elastikker. „Tro og Agtsom“, fagforeningskampe og korpsånd.

## Prøv selv

Men lad det komme an på en prøve, om konditionen er til et job som postbud. På udstillingens postcykel kan testen udføres, iført uniform og belæst med post!

*Udstillingen POST 375 åbner i Post & Tele Museums festsal onsdag den 12. januar 2000.*





Rebusbrev afsendt af tegneren Leif Wegner i 1939. Brevet nåede uden forsinkelser frem til den rette adresse på Flæns-borg-gade.



Skjortemanchet afsendt fra Helsingør i 1903. Bagsiden er prydet af en tegning af et harpespillende havvæsen i måneskin.

Af Marie Ørstedholm

# Finurlige breve og gådefulde adresser

**Så længe breve er korrekt frankererede og adresserede samt overholder brevmålene, stiller postvæsenet ingen krav til deres udseende. Gennem årene er der da også dukket fantasifulde overraskelser op, når postsækkene er blevet tømt på postkontoret.**

**E**n nytårshilsen på en grydeske, en stivet skjortemanchet med en farverig akvarel og en flygtig feriehilsen nedkradset på en strandsten er blot nogle af de mange kuriøse forsendelser, der gennem

årene er blevet smidt i postkasserne. En pastilæske, et bambusrør og et tørret rødspætteskind har også i sin tid måttet lægge ryg til hilsner til venner og familiemedlemmer. Da de usædvanlige breve alle har været frankererede og adresserede som foreskrevet, er de blevet behandlet som almindelig post og er nået frem uden omveje.

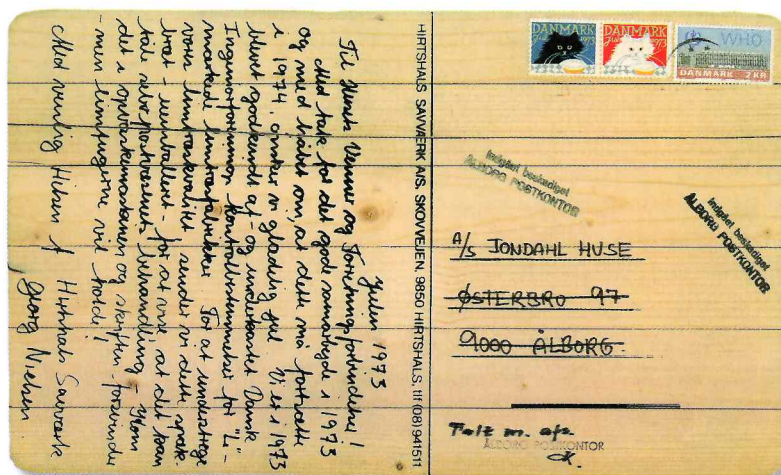
Til postsækkenes underholdende overraskelser hører også de såkaldte rebusbreve, hvor afsender har kamufleret modtageradressen ved at tegne den som en rebus eller indskrive den i vers. Indtil 1980'erne blev sådanne forsendelser som regel sendt videre til Returpost-

kontoret, hvor gåden blev knækket. Et brev med versificeret adresse kunne fx lyde som dette afsendt fra Skørping i 1977: „I Kastrup Sogn en pige bor – Og Kragebøl er vejens navn – Ja, allerhelst derhen jeg for – For hvad er breve mod en favn – Og Jensen hedder hendes far – Det gør hans datter også nu – En dag til brud jeg hende ta'r – Det går vel, hvis man er lidt snu“.

Ideen med at sende rebusbreve og breve på usædvanlige materialer var mest udbredt fra århundredskiftet og frem til 1950'erne. I dag er der langt mellem breve, der afviger fra de standardiserede formater, når postsækkene tømmes. Sker det, at der dukker breve med gådefulde adresser op, er det i dag op til sorteringsfolkene på de lokale postkontorer at løse dem.

På InternetB@lkonen på 1. sal udstilles fra 4. januar 2000 en samling kuriøse forsendelser, der gennem årene er blevet foræret til museet.

Et nordjysk savværk sendte i 1977 et skærebrev som julehilsen til venner og forretningsforbindelser for at gøre opmærksom på, at deres limtræ var af en sådan kvalitet, at ”det kan tåle selv postvæsenets hårdhændede behandling”.







I den overdækkede gård kan der nydes en kop automat-kaffe i selskab med bl.a. det 5 tons tunge klenodie af en radiosender fra Lyngby Radio anno 1923, som ses i billedets baggrund.

# Gå på opdagelse i

# Studiehuset

Af Birgitte Wistoft

**Den 12. januar 2000 åbner Post & Tele Museum sit studiehus for offentligheden. Adressen er Val-kendorfsgade 9 i København – lige rundt om hjørnet ved Købmagergades postkontor.**

## Er frimærker din passion?

I det filatelistiske studiebibliotek kan du finde alt, hvad hjertet kan begære af bøger og tidsskrifter om frimærkernes spændende verden. Danske Filatelisters Fællesfond har bidraget til bibliotekets indretning og skænket to sjældne bogsamlinger, som har tilhørt hhv. frimærkespecialisten Helge Witt og frimærkehandler Robert Bechsgaard.

I arkivet findes alle relevante arkivalier om de danske frimærkers tilblivelse samt de fleste kunstneriske forlæg. En del af frimærkerne kan ses i museets udstillinger, men endnu flere er gemt godt af vejen som de værdifulde klenodier, de er. Også dem er der lejlighed til at studere i Studiehuset. Men måske er du mere til stempler? Dem finder du også mange oplysninger om i Studiehuset.

## – eller telehistorie?

Så er en hel etage i studiehuset viet til dig. Her finder du hylde ved hylde med gamle telegrafapparater, telefoner, fjernskrivere, radioudstyr og helt unikke gamle sendere fra radioteknikkens barndom. Det er et åbent studiemagasin uden lange tekster. Så skal der læses mere om disse sager, så går turen til studiebiblioteket, der rummer 400 hylde-meter om dansk og udenlandsk post- og telehistorie.

## Find din slægtning

Hed oldefar Hansen, og var han vistnok postmester i Nibe engang for 100 år siden? Så kan det af- eller bekræftes ved et besøg i Studiehuset. Skulle svaret være ja, så har vi måske også et billede af ham. Post og tele har gennem tiden berørt hundredtusinder af danske familier direkte, fordi en eller flere af familiens medlemmer var ansat i postvæsen, telegrafvæsen eller et af telefonselskaberne. Studiehusets bibliotek, arkiv og billedsamling rummer en enestående mulighed for at finde spor af slægtens kontakt med især den statslige side af dansk post- og televirksomhed. Statens udførlige registrering af alt og alle hjælper historikeren her, men også ansatte i de gamle regio-

nale telefonselskaber vil vi være behjælpelige med at finde frem til, så langt kilderne rækker.

## En kvart million billeder

Tegninger til posthuse, skitser til emblemer, møbler, skibe og telefoncentraler, dias af moderne post-cykler, personalefotos, malerier, gamle og nye film... Kort sagt: Studiehuset rummer alt, hvad hjertet kan begære af billeder fra kommunikationens danske virkelighed gennem flere hundrede år. Personalet hjælper gerne med at finde det frem, som har netop din interesse.

## Desværre ingen elevator – endnu

Studiehuset har sin egen spændende bygningshistorie. Mod Val-kendorfsgade dækker det i dag tre forskellige husfacader, hvoraf den midterste og ældste er fra 1730, de to andre ombygget i 1870'erne sammen med sidehusene fra 1740'erne. Danmarks frimærker blev trykt her fra 1852 til 1933, for komplekset tilhørte bogtrykkerne Just og Andreas Thiele.

Men vi må desværre bede gangbesværede om undskyldning:

Huset er på 1.475 kvadratmeter i 5 etager og har endnu ingen elevator. Den gør vi alt for at spare sammen til.

Studiehuset var i 1800-tallet hjemsted for Thieles Bogtrykkeri, hvor de danske frimærker blev trykt fra 1852 til 1933. P & T overtog huset i 1939, og fra 1986 til 1996 viste Dansk Post- og Telegrafmuseum sine udstillinger her.





# Post på skinner

Af Erik Jensen

**N**u udkommer den anden bog i museets skriftserie. Den indeholder beskrivelsen af en af Danmarks mindst iøjnefaldende arbejdspladser, jernbaneposttjenesten, som blev nedlagt, da togforbindelsen over og under Storebælt blev taget i brug i 1997.

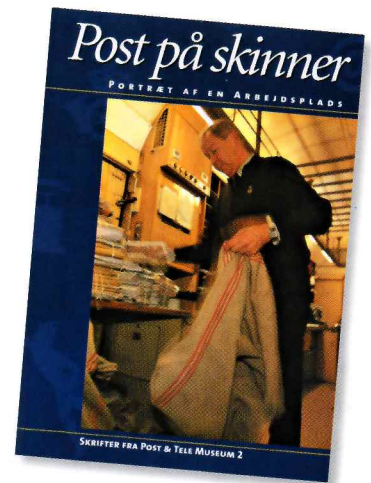
I præcis 150 år nåede postvæsenet at lade breve og pakker befordre mellem landsdelene i bemandede postvogne. I begyndelsen blev posten blot ledsaget af postpersonale, men fra 1860'erne begyndte man at sortere og fordele posten under selve kørselen.

Sit største omfang nåede virksomheden i 1920'erne, da jernbanenettet i Danmark spandt snart sagt

hver en afkrog af landet sammen som et edderkoppespind. Bedre veje, hurtigere tog, nye broer og færger gjorde Danmark mindre og denne specielle arbejdsplads stadig mere overflødig. Til sidst var der kun postbehandling på strækningen København – Fredericia tilbage. Også her blev tiden til arbejdet i „bureauerne“ for kort, da Storebæltsforbindelsen åbnede. Nu foregår posttransporten i containere i lukkede, ubemandede godsvogne.

I denne bog berettes om jernbanepostvæsenet som arbejdsplads, dens særpræg, udvikling og afvikling, set gennem de ansattes øjne. De synlige spor efter arbejdet er få. Vi forsøger at bevare et minde om ånden blandt dem, der udførte det.

Bogen er skrevet af cand. mag.



Anne Roepstorff og to tidligere medarbejdere ved Postens Transporttjeneste, Eilif Jensen og K. E. Jensen. 128 sider, rigt illustreret. Kan købes for 225 kr. i museets butik. Ved tilsendelse skal tillægges kr. 30,- til dækning af ekspeditionsomkostninger og porto.

## Et historisk tilbud

Af Erik Jensen

**I** årene 1991-1993 udgav og solgte Post- og Telegrafvæsenet bogværket „P&Ts historie“ til interesserede abonnenter. Post Danmark har netop overdraget restoplaget til Post & Tele Museum, som nu realiserer bøgerne til under halvdelen af den oprindelige pris.

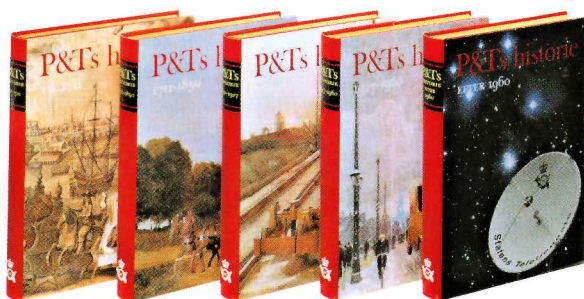
„P&Ts historie“ handler om kommunikationens udvikling i

Danmark gennem mere end 400 år, om „væsenernes“ organisation og virke, om post- og telegrafansatte og deres arbejdsvilkår og om postens, telegrammers og telefon-samtalers gang. Udover at berette etatshistorien placerer bogværket også P&T i en større sammenhæng, både nationalt og internationalt. „P&Ts historie“ henvender sig ikke blot til den særligt interesserede, men udgør også et godt supplement til danmarkshistorien for den alment interesserede.

Bogværket består af fem indbundne bøger med tilsammen næsten 2.000 sider tekst og illustrationer, heraf mange i farver. Kompetente historikere har stået for hver sit bind med et afgrænset årsmål. Bind 1 af Otto Madsen beretter om tiden indtil 1711. Bind 2 omhandler årene 1711-1850 og er

skrevet af Anders Monrad Møller, som også var hovedredaktør af „P&Ts historie“. Poul Thestrup har taget sig af årene 1850-1927 i bind 3. Bind 4 af Bent Blüdnikow fortsætter op til ca. 1960, og Hans Chr. Johansen fører i bind 5 kommunikationens historie frem til 1993.

„P&Ts historie“ sælges udelukkende i komplette sæt med alle fem bind. Prisen er fastsat til kun kr. 600,- inkl. moms ved afhentning i museets butik. Ved skriftlig bestilling sender vi gerne bøgerne i indlandet mod et tillæg på kr. 50,- til dækning af ekspeditionsomkostninger og fremsendelse som postpakke. Leveringstiden kan være op til to uger.





Udgivet af:  
Post & Tele Museum

Redaktion:  
Birgitte Wistoft (ansv.)  
Erik Jensen

Fotos:  
Jan Friis og Torben Petersen  
Torben Christensen  
Claus Peuckert

Layout: Finn Evald  
Repro: Scanpress  
Tryk: Center-Tryk, Holbæk

MuseumsPosten udgives fire gange  
årligt og fås i abonnement ved hen-  
vendelse til Post & Tele Museum.  
Næste nummer udkommer i  
marts 2000.

Oplag: 40.000  
ISSN 0909-1920

Adresse:  
Post & Tele Museum  
Købmagergade 37  
Postboks 2053  
1012 København K  
Tlf. 33 41 09 00  
Fax: 33 41 09 09  
E-mail: museum@ptt-museum.dk  
www.ptt-museum.dk

Åbningstider:  
**Museet:** tirsdag – søndag kl. 10-17,  
onsdag kl. 10-20. Mandag lukket.  
**Café Hovedtelegraf:**  
Tirsdag – søndag kl. 11-17  
Onsdag kl. 11-20. Mandag lukket.  
Køkkenet lukker en halv time før  
museets lukketid.  
**Studiehuset:** (fra 12. januar 2000)  
Valkendorfsvej 9  
Tirsdag-fredag kl. 10-15  
1. lørdag i måneden kl. 10-15.

## DET SKER PÅ POST & TELE MUSEUM:

### Julelukning

Post & Tele Museum er lukket  
20. december 1999 – 3. januar 2000 inkl.

Fra 4. januar 2000:

### Finurlige breve

Særudstilling på Internetb@lkonen. Se side 9.

Hver onsdag:

### Rundvisning i Cyberspace

Hver onsdag guider museets personale pub-  
likum rundt på Internettet. Her får man et  
indtryk af, hvad Internettet er, og hvad det  
kan bruges til. Rundvisningerne, som er gra-  
tis, starter kl. 18.00 og varer ca. 1 time.



Interiør fra tele-  
historisk samling  
på 2. sal i Studie-  
huset, som nu  
åbnes.

Fra 12. januar 2000:

### Studiehuset, Valkendorfsvej 9

Åbent tirsdag-fredag kl. 10-15 samt den første lørdag i måneden kl. 10-15. Gratis adgang.  
Nærmere oplysninger på side 10.

12. januar – 2. april 2000:

### POST 375

Udstilling i museets festsal i anledning af  
postvæsenets „skæve“ jubilæum. Se side 8.

Lige nu:

### Frimærkegrafik

I frimærkerummet på 3. sal vises grafikerens  
Rasmus Nellesens skitser og tegninger til  
de 32 særfrimærker, som han tegnede for  
P&T i årene 1960-1992.

Alle dage:

### Museumsværkstedet

Museumsværkstedet på 3. sal har hver dag  
aktiviteter for publikum. Tilbudene varierer  
fra dag til dag og rækker fra brevskrivning,  
som det foregik i 1624, over frimærker, hem-  
melige koder og telegrafering til telefonering  
via det gamle omstillingsbord.

Værkstedet er åbent for publikum:

Tirsdag, torsdag og fredag kl. 15.00 – 17.00

Onsdag kl. 15.00 – 20.00

Lørdage, søndage og skoleferier i hele muse-  
ets åbningstid.