

Postvæsenet i Danmark

under

Frederik VI og Christian VIII

(1808—1848).

Af

FR. OLSEN,

Overpostkontrolør.

Udgivet med Understøttelse af Indenrigsministeriet.

KJØBENHAVN.

I Kommission hos J. Frimodt.

1908.

Postvæsenet i Danmark

under

Frederik VI og Christian VIII
(1808—1848).

Af

FR. OLSEN,
Overpostkontrolør.

Udgivet med Understøttelse af Indenrigsministeriet.

KJØBENHAVN.
I Kommission hos J. Frimodt.
1908.

O. C. Olsen & Co. Kbhvn.

FORORD.

Det her foreliggende Skrift, omfattende Postvæsenets Historie fra 1808—1848, danner en Fortsættelse af de af mig tidligere udgivne Bøger „Det danske Postvæsen indtil 1711“ og „Postvæsenet i Danmark 1711—1808“, men er dog formet som et selvstændigt Skrift, der kan læses, uden at Kendskab til de foregaaende er nødvendigt. Det har ikke kunnet undgaaes, at dette Arbejde, skønt det kun omfatter et Tidsrum af 40 Aar, er blevet betydeligt større end mit sidst udgivne, der omhandlede omtrent 100 Aar, men dette er en Følge dels af den bevægede Tid, der danner Baggrunden for Skildringen, dels af at Arkivmaterialet, jo længere man skrider frem i Tiden, bliver af større Omfang. Det har dog, for at Skriftet ikke skulde blive af en aldeles uforholdsmæssig Størrelse, været nødvendigt ved den endelige Behandling af Stoffet at udelade en Masse Enkeltheder, men jeg haaber dog at have medtaget alt, hvad der er nødvendigt for at give et fyldigt Billede af Forholdene og Udviklingen.

Jeg har valgt at inddele Bogen i 3 Tidsafsnit, nemlig 1808—14, 1815—30 og 1831—48, en Deling, der falder naturligt efter Tidsbegivenhederne og Udviklingen. Meget kunde have talt for at tvedele det sidste Afsnit med Tronskiftet i 1839 som Delingspunkt, idet hele Administrationen efter dette Tidspunkt til Dels forandrer Form, og Udviklingen i alle Samfundsforhold tager mere Fart, men paa den anden Side er der i disse Aar for Postvæsenets Ved-

kommende en vis Fortsættelse i Udviklingen, saa at en Deling i flere Henseender vilde have virket forstyrrende.

Fremstillingen er i overvejende Grad bygget paa utrykte Aktstykker, men af den Litteratur, jeg har benyttet, maa jeg særlig nævne M. Rubins „1807—14“ og „Frederik VI's Tid“, hvilke Værker har været mig til uvurderlig Nytte ved den Mængde Oplysninger, jeg derfra har kunnet hente om Administrations- og Samfundsforhold under Frederik den Sjettes Regering.

Til Skriftets Udgivelse er der paa Finansloven for indeværende Finansaar bevilget mig et Bidrag af 2000 Kr., for hvilket jeg herved udtaler min ærbødige Tak.

Den samme udmærkede Velvillie, der under Udarbejdelsen af mine tidligere Skrifter er vist mig af Rigsarkivets Embedsmænd, er ogsaa blevet mig til Del for dette Skrifts Vedkommende, og skylder jeg derfor at bringe min Tak.

August 1908.

Fr. Olsen.

INDHOLD.

Første Afsnit.

1808—1814.

Indledning	S. 1
------------------	------

Første Kapitel.

Postvæsenets Overbestyrelse.

Generalpostamtet og dets Direktører, E. F. v. Walterstorff, C. C. G. Knuth, H. P. v. Eggers og C. W. Lange samt de surnuméraire Direktører F. H. W. Harbou, David Monrad og P. A. Rosenvinge Kolderup S. 4. — Eggers bliver Postinspektør i Hamborg, Walterstorff entlediges S. 7. — C. F. Hellfried udnævnes til 1. Postdirektør, Knuth entlediges S. 8. — Benævnelsen Generalpostamtet forandres til Generalpostdirektionen og 1. Postdirektør tillægges Embedsnavnet Generalpostdirektør S. 10. — Harbou, Monrad, og Rosenvinge Kolderup udnævnes til virkelige Direktører S. 10. — Direktørernes Lønning S. 10. — Hellfried dør og Stiftamtmand Frederik Hauch bliver Generalpostdirektør S. 11. — Generalpostdirektionens Forretningsomraade, dens Stilling som selvstændigt Kollegium S. 15. — Frederik den Sjettes personlige Regimente S. 17. — Postbestyrelsens Kontorer S. 20.

Andet Kapitel

Postforbindelser og Posthuse, Posternes Befordring.

Postforbindelser og Posthuse i 1808 S. 25. — Afspærringen overfor England S. 28. — Kommunikationen med Sverige afbrudt S. 32. — Felpost etableres S. 33. — Engelske Skibe tage i Foraaret 1808 Station i Store Bælt S. 36. — Duplikatposter over Lolland og Langeland etableres S. 36. — Søofficerer faar Befalingen ved Overfartsstederne S. 37. — Postgangen over Bæltet vanskelig S. 38. — Forsendelse af Penge og Kostbarheder for-

bydes S. 39. — Forbudet overholdes ikke S. 39. — En større Pengetransport falder i Fjendens Hænder S. 39. — Bestemte Regler for Overfarten over Bæltet fastsættes S. 41. — Postgangen i de følgende Krigsaar S. 43. — Postfartøjer paa Store Bælt S. 44. — Postforholdene i Hamborg S. 47. — De danske Postkontorer i Hamborg og Lybæk ophæves S. 49. — Grænsepostkontorer oprettes i Altona og Stockelsdorf S. 50. — Postforbindelsen i 1808 med Norge over Frederikshavn—Frederiksværn S. 51. — Postbaade tages af Fjenden S. 52. — Ekspeditionen af de norske Poster henlægges til Thisted og Kristiansand S. 57. — Tab af Postbaade i 1809 S. 58. — Fjendtlighederne med Sverige afdæmpede S. 58. — Dansk-norsk Kurerpost gennem Sverige fra Maj 1809 S. 58. — Pakkepost mellem Danmark og Norge over Jylland. S. 60. — Freden i Jønkøping S. 61. — Norsk Post sendes atter gennem Sverige S. 62. — Den norske Ekspresse S. 63. — Eftersyn af Breve til Sverige ophører S. 65. — Krigen med Sverige fornyes i 1813 S. 67. — Posten til og fra Norge sendes paa ny over Jylland S. 68. — Krigsbegivenhederne mod Syd foranlediger Afbrydelse af Postforbindelsen med Udlandet og Standsning af Postgangen i Hertugdømmerne S. 69. — Freden i Kiel 1814 S. 70. — Postgangen retableres S. 71. — Afspærringen overfor England hæves S. 71. — De danske Postkontorer i Hamborg og Lybæk træder atter i Virksomhed S. 72. — Postforbindelsen med Norge ophører S. 73. — Forbud mod Samkvem med Norge S. 73. — Forbudet hæves S. 74. — Svensk Post gennem Danmark efter Fredsslutningen S. 74. — Postkonvention med Sverige S. 75. — Feltposten ophører S. 77. — Antallet af Rejsende og Gods med Pakkeposten tiltager i Krigsaarene S. 78. — Pakkeposten mellem København og Hamborg udvides S. 78. — Forslag om en 3. ugl. Brevpost mellem København og Hamborg S. 79. — Udvidelse og Forbedringer i Postgangen i Krigsaarene, ny Posthuse S. 81. — Oversigt over Postgangen i 1814 S. 84. — Postforbindelse med Bornholm S. 89. — Posternes Befordring til Lands, Kontrahenter og Vognmænd S. 90. — Befordringsmidler S. 91. — Postens Befordring over Bælterne S. 97. — Istransport S. 98. — Sprogø S. 98.

Tredie Kapitel.

Postforsendelser, Takster, Ekspeditionsformer, Forsendelsernes Indlevering,

Udlevering og Distribution.

Forsendelsernes Beskaffenhed S. 102. — Indskrænkning i Pengeforsendelsen under Krigen og Dyrtiden S. 104. — Postvæ-

senets Erstatningspligt S. 108. — Straf for Posttyveri S. 108. — Portotakster S. 109. — Kurantsedlernes Værdiforringelse S. 111. — Taksterne forhøjes S. 116. — Kursspekulationer kræver særlige Regler for Portoens Erlæggelse for Forsendelser til Udlandet S. 120. — Forordningen af 5. Januar 1813 S. 122. — Portotaksterne Fastsættelse i Rigmønt S. 123. — Taksterne efter Sølvværdikursens Fastsættelse S. 126. — Den udenrigske Portos Erlæggelse S. 127. — Porto for Breve til Norge S. 131. — Bærelse og Gebyrer S. 132. — Brevene beskattes S. 134. — Avisforsendelsen S. 134. — Berlingske Tidendes Privilegium S. 135. — Porto for Aviser S. 138. — Trange Aar for Aviserne S. 140. — Postforsendelsernes Afgivelse til Postbesørgelse S. 143. — Postens Ekspedition S. 144. — Postforsendelsernes Udlevering S. 146. — Fodposten i København S. 147.

Fjerde Kapitel.

Befordrings- og Færgvæsen.

Befordringsvæsenets Tilstand i 1808 S. 151. — Tilbagegang under Krigen og Dyrtiden S. 153. — Vognmandslavene opløses S. 153. — Byernes Indvaanere maa flere Steder overtage Befordringen af Rejsende S. 154. — Københavns Vognmandslav S. 154. — Vognmandstaksten forhøjes S. 155. — Vognmandslav oprettes ved Tvang S. 155. — Uvillie herimod S. 158. — Yderligere Takstforhøjelser S. 159. — Forsøg paa at unddrage sig Befordringspligten S. 160. — Taksten maa stadig reguleres efter Prisstigningen S. 162. — Befordringsstationer S. 162. — Befordringsvæsenet paa Bornholm S. 163. — Færgvæsenet, dets Retligheder og Pligter S. 164. — Færgvæsenet i Forfald S. 166. — Færgetaksterne forhøjes S. 166. — Færgelavet Korsør—Nyborg S. 167.

Femte Kapitel.

Embedsmænd og Betjente ved Postkontorerne, Lønningsforhold m. v.

Embedspersonalet S. 169. — Lønninger og Gebyrer S. 171. — Lønningstillæg under Dyrtiden S. 175. — Gebyrerne forhøjes S. 176. — Ekspeditions- og Udleveringsgebyr af Breve til Fordel for Personalet S. 177. — Lønningernes Fastsættelse i Rigmønt S. 179. — Embedsbesættelser S. 179. — Embeder knyttede til Gæstgivergaarde S. 183. — Uniformer S. 185.

IV

Sjette Kapitel.

Indtægt og Udgift. Overskuddets Anvendelse.

Anvendelsen af Postvæsenets Overskud S. 187. — Indtægt og Udgift under Krigen og Dyrtiden S. 188. — Talmæssigt set store Overskud S. 188. — Generalpostdirektionens Fattigkasse S. 191. — Pensionskassens Fond S. 192. — Befordringsvæsenets Fond S. 193.

Andet Afsnit.

1815—30.

Indledning S. 195

Første Kapitel.

Postvæsenets Overbestyrelse.

Harbou bliver Toldforvalter i Rendsborg S. 198. — P. Thaysen bliver Direktør S. 198. — G. H. Monrad bliver Kontorchef og Assessor auscultant S. 198. — Kolderup—Rosenvinge dør S. 200. — Rasmus Bruun Boiesen bliver surnumérair Direktør S. 200. — Grev O. S. Danneskjold-Samsøe bliver Assessor auscultant S. 200. — Postbestyrelsens Kontorer S. 202.

Andet Kapitel.

Postforbindelser og Posthuse. Posternes Befordring.

Særlige Befordringer for Rejsende med Pakkeposten S. 206. — Forslag af Harbou om særlige Brev- og Personposter paa Hovedrouten S. 207. — Nedgang i Antallet af Rejsende og Gods. S. 209. — Forandringer og Forbedringer i Kongerigets Postforbindelser S. 210. — Postvæsenet i Lauenborg S. 213. — Stilstand i Udviklingen S. 216. — Generalpostdirektionens Stilling til Dampskibet S. 217. — Dampskibsfart paa Kiel S. 218. — Modstand mod Dampskibsfarten S. 220. — Dampskib sættes i Fart mellem Kjøbenhavn og Lybæk S. 222. — Dampskibsfart Kjøbenhavn—Jylland S. 225. — Forhandlinger i Postdirektionen om Anskaffelse af Postdampskibe til Bæltfarten S. 227. — Postdampskib paa Store Bælt S. 231. — Postbestyrelsen mere villig overfor Dampskibsfarten S. 233. — Diligence mellem Kiel og Altona i Forbindelse med Dampskibet S. 235. — Postforbindelsen med Udlandet forbedret ved Dampskibsfarten S. 236. —

En 3. ugentlig Brevpost fra Hamborg til Kjøbenhavn for Handelsstandens Regning S. 236. — En 4. ugentlig Brevpost fra Hamborg S. 237. — Postforbindelse med Sverige og Norge S. 238. — Søpostforbindelse mellem Sverige og Preussen S. 240. — Postgang mellem Frederikshavn og Frederiksværn S. 241, — mellem Kjøbenhavn og Frederiksværn S. 242. — Søpostforbindelsen mellem Sverige og Preussen forbedres S. 244. — De mindre Købstæders Postforbindelser S. 246. — Private Poster S. 247. — Postforbindelsen med Bornholm S. 250. — Brevpostvogne S. 252. — Kugleposten S. 253. — Bedækkede Rejsevogne S. 254. — Vejvæsen S. 255. — Postforsinkelser S. 257. — Middagslinien afsættes S. 258. — Posternes Ledsagelse S. 259. — Posttyverier S. 260. — Bælttransporten S. 262. — Istransport S. 263. — Sprogø S. 264.

Tredie Kapitel.

Postforsendelser, Takster, Ekspeditionsformer, Forsendelsernes Indlevering, Udlevering og Distribution, Postlokaler.

Sølv bliver Grundbetalingsmidlet S. 267. — Taksters og Gebyrers Fastsættelse i Sølv S. 267. — Portofrihed S. 271. — Ulovlig Brevbefordring S. 273. — Uangivne Værdiers Forsendelse S. 274. — Lodsedler til udenlandske Lotterier S. 276. — Avisforsendelsen S. 276. — Indskrænkning i Adgangen til at erholde Postforsendelsesret for modereret Porto S. 277. — Afgift af Aviser til Polyteknisk Lærestanstalt S. 279. — Brevstempler S. 280. — Brevenes Udlevering og Ombæring S. 280. — Postlokaler, Postgaarden i Kjøbenhavn S. 282.

Fjerde Kapitel.

Befordrings- og Færgevæsen.

Befordringspligten en Byrde for Befolkningen S. 284. — Trafiken aftaget S. 284. — Befordringernes Beskaffenhed S. 284. — Ny Befordringsstationer S. 287. — Gæstgiverierne S. 287. — Færgevæsen S. 288.

Femte Kapitel.

Embedsmænd og Betjente ved Postkontorerne, Lønningsforhold m. v.

Trange Aar for Embedsstanden S. 289. — En Postmesters Indtægt S. 290 — Gebyrerne formindskes S. 293. — Fordelingen af Ekspeditions- og Udleveringsgebyret S. 293. — Gratifikationer til Embedsmænd S. 295. — Nødlidende Postmestre S. 296. — Postembedsmændene i Kjøbenhavn S. 298 — Postinspektørem-

VI

bedet i Hamborg S. 300. — Langsom Regnskabsaflæggelse S. 303. — Underslæb ved Postvæsenet uden Betydning i Sammenligning med andre Embedsbedragerier paa den Tid S. 305. — Misligheder med Pengebreve S. 307. — Postførerne S. 311. — Embedsbesættelser S. 313. — Ulyst til at afskedige Embedsmænd S. 319. — Adjungerede Postmestre S. 320.

Sjette Kapitel.

Indtægt og Udgift. Overskuddets Anvendelse.

Indtægten daler S. 321. — Mindre Overskud S. 321. — Pakkeposten giver Underskud S. 321. — Generalpostkassens forskellige Fond S. 323.

Tredie Afsnit.

1831—1848.

Indledning S. 325

Første Kapitel.

Postvæsenets Overbestyrelse.

Hauch afløses som Generalpostdirektør af C. W. Lange, G. H. Monrad og Danneskjold-Samsøe bliver Direktør S. 328. — C. W. Lange entlediges S. 330. — David Monrad bliver Generalpostdirektør S. 331. — Etatsraad N. Winge udnævnes til Direktør S. 331. — F. C. v. Jessen bliver Assessor i Direktionen S. 332. — Grev C. J. Scheel bliver Assessor auscultant S. 334. — Direktør Boiesen dør S. 334. — Kommissionen til Ordningen af Statens Finanser udtaler sig om Postadministrationen S. 335. — Befordringsvæsenets Revisionskontor ophæves S. 336. — Forslag om Oprettelse af et Kurssekretariat bifaldes ikke S. 336. — Normalreglement for Udgifter ved Postvæsenet forelægges S. 337. — Antallet af Direktionens Kontorer formindskes S. 337. — Lønninger for Direktionens Medlemmer og Embedsmænd S. 338. — Aarlige Budgetter S. 339. — Christian den Ottendes Kritik af disse S. 340. — Revisionsarbejdet forlanges fremskynnet S. 340. — David Monrad entlediges S. 341. — Danneskjold-Samsøe bliver Generalpostdirektør S. 342. — Assessor Jessen bliver Postmester ved Pakkepostkontoret, Assessorposten indtages S. 343. — J. C. F. Wedel-Heinen bliver Kommitteret S. 344. — F. A. G. Klee S. 345. — Lønningsforhøjelser for Direk-

tører og Personale S. 346. — Et Kurssekretariat oprettes S. 347. — Personalet i Direktionen S. 347. — Tilsynet med Postkontorerne mangelfuldt S. 348. — Postinspektører konstitueres S. 352.

. Andet Kapitel.

Postforbindelser og Posthuse. Posternes Befordring.

Aarene 1831—37. 2 ekstraordinære Brevposter fra Hamborg til Kbhvn. i Vinteren 1831—32 S. 359. — Koleraen i Hamborg S. 359. — De ekstraordinære Brevposter bibeholdes delvis S. 360. — Brevpost med Dagvogne S. 362. — Diligencen mellem Kiel og Altona S. 363. — Forbindelsen mellem København og Hamborg udvides og Personposter paa denne Route etableres S. 363. — Dampskibsfart mellem de danske Øer og Hertugdømmerne med Dampskibet „Løven“ S. 365. — Dampskibsfart mellem København og Stettin S. 365. — Forsendelse af dansk Post via Ystad—Greifswalde S. 367. — Overenskomst med England om Forsendelse af Post med Dampskibe mellem Hamborg og London S. 368. — Dampskibsfart mellem Kallundborg og Aarhus S. 370. — Forbedringer i Postgangen i Kongeriget S. 372. — Postforbindelsen med Sverige S. 374. — Postgangen i Hertugdømmerne S. 376.

Aarene 1838—43. Postdampskib paa Lille Bælt S. 378. — Forbedring af Postgangen i Jylland S. 380. — Personpost etableres mellem Haderslev og Aalborg S. 381. — Udvidelse af Pakkeposten mellem København og Kolding og mellem Kolding og Aalborg S. 382. — Kallundborg—Aarhus Routen i Tilbagegang S. 383. — Forbedret Postgang i de øvrige Landsdele S. 384. — Dampskibsfartens Betydning for Postforbindelsen S. 386. — Portoen for Breve mellem Dampskibes Anløbssteder nedsættes S. 386. — Afgiften af Rejsende paa Lybæk hæves S. 387. — Svenske Dampskibe mellem Malmø og Lybæk, anløbende København S. 387. — Konkurrence paa Kielerrouuten S. 388. — Den danske Paketfart paa Lybæk ophører S. 388. — Dampskibsfarten Korsør—Kiel og Vordingborg—Kiel S. 388. — Routen København—Stettin S. 389. — Overenskomst med Preussen herom S. 391.

Aarene 1844—47. Jernbanen mellem Kiel og Altona aabnes S. 392. — Dens Benyttelse til Postforsendelse S. 393. — En 5. ugl. Brevpost mellem København og Hamborg S. 394. — Jernbanenettet i Holsten udvides S. 395. — Postgangen paa Hovedrouten derved betydeligt forbedret S. 395. — Omfattende Udvidelser af Postgangen paa Siderouterne S. 397. — Brev- og

VIII

Personpost mellem Kjøbenhavn og Frederiksborg S. 398. — Lollandsrouten S. 398. — Postforbindelse mellem det østlige og vestlige Jylland S. 393. — Dampskibsfarten Kallundborg—Aarhus fremdeles i Tilbagegang S. 399. — Postdampskibsfart mellem Kjøbenhavn og Stettin S. 400. — Postdampskib bygges til Routen Korsør—Kiel, men sættes foreløbig i Fart mellem Kjøbenhavn og Kiel S. 402. — Jernbanen Kjøbenhavn—Roskilde aabnes S. 406. — Jernbanens Forpligtelser overfor Postvæsenet S. 407. — Postvæsenets Benyttelse af Jernbanen S. 409. — Udvidelse af Postgangen i Hertugdømmerne S. 412. — Konvention om Overtagelse af Postvæsenet i Fyrstendømmet Lybæk S. 412. — Postkonvention med Sverige af 17. Septbr. 1847 S. 413. — Postkonvention med Norge af 8. Oktb. 1846 S. 415. — Overenskomst med England af 26. Juni 1846 S. 417.

Oversigt over Postgangen i Begyndelsen af Aaret 1848 S. 418. — Post med private Dampskibe S. 424. — Postforbindelsen med Bornholm S. 424. — Ny Posthuse S. 429. — Private Postekspeditioner S. 432. — Udenlandske Poster transiterende dansk Gebet, Konventioner herom S. 432. — Postkongres i Dresden 1847 S. 435. — Posternes Befordring til Lands S. 437. — Vejvæsen S. 437. — Følgeure S. 438. — Posternes Ledsagelse S. 438. — Postrøverier S. 438. — Bælttransporten S. 441.

Tredie Kapitel.

Postforsendelser, Takster, Ekspeditionsformer, Forsendelsernes Indlevering, Udlevering og Distribution, Regnskabsvæsen, Lokaler.

Brevenes Taksering efter Vægten S. 444. — Høje Portotakster S. 444. — Ulovlig Brevbefordring S. 445. — Pakkeposttaksten nedsættes S. 447. — Personposttaksterne S. 448. — Forhandlinger om Brevportoens Nedsættelse S. 450. — Portofrihed S. 456. — Postvæsenets Erstatningspligt S. 461. — Postforsendelser til og fra Udlandet S. 463. — Konventionsmæssig fastsatte Portotakster S. 465. — Postanvisninger og Postforskud S. 468. — Avisbesørgelsen S. 469. — Indskrænkning i Avisernes Adgang til Postforsendelse S. 470. — Forbud mod udenlandske Aviser S. 472. — Avisporto S. 474. — Stænderne andrage om forandrede Bestemmelser for Avisbesørgelsen S. 475. — Generalpostdirektionens Betænkning herover S. 476. — Plakat af 10. April 1840 om Avisbesørgelsen S. 479. — Oppositionsblade udelukkes S. 481. — Stænderne andrage om Forandring i Plakat af 10. April 1840 S. 483. — Forhandlinger indenfor Regeringen herom S. 485. —

Plakat af 6. Maj 1842 fastsætter ny Regler for Avisbesørgelsen S. 490. -- Udenlandske Avisers Adgang til Forsendelse i Danmark S. 491. -- Kontortider S. 492. — Særligt Brevindleveringskontor i Kjøbenhavn S. 494. — Ensartede Kontor- og Indleveringstider S. 495. — Ekspeditionsformerne S. 496. — Brevstempler indføres S. 496. — Forsendelsernes Udlevering S. 496. — Brevombæringen i Kjøbenhavn S. 497. — Fodposten i Kjøbenhavn S. 499. — Brevombæringen i Provinserne S. 500. — Regnskabsvæsen S. 501. -- Postlokaler S. 502. — Postgaarden i Kjøbenhavn S. 503.

Fjerde Kapitel.

Befordrings- og Færgevæsen.

Bedre Tider for Vognmændene S. 504. — Dagvogne sættes i Gang S. 506. — Bedre Vogne, hurtigere Befordring S. 508. — Takster S. 510. — Enspænderbefordringer S. 511. — Lukkede Vogne S. 512. — Befordringsstationer S. 512. — Færgevæsen S. 513.

Femte Kapitel.

Embedsmænd og Betjente ved Postkontorerne, Lønningsforhold m. v.

Stigende Indtægter for Embedsmændene S. 514. — De københavnske Postembedsmænd S. 515. — Postinspektørembedet i Hamborg S. 517. — Provinsembederne S. 519. — Postmestrene som Postkontrahenter S. 520. — Omordning af Postforholdene i Kjøbenhavn, Postembedsmændene her sættes paa fast Gage S. 521. — Postmestrene i Provinserne ligeledes S. 525. — Embedsbesættelser S. 532. — Officerer og Underofficerer som Postmestre S. 535. — Embedsmændenes økonomiske Forhold forbedrede S. 541. — Embedsmænd afskediges sjældent paa Grund af Alder eller Svagelighed S. 542. — Uniformer S. 544.

Sjette Kapitel.

Statistik. Indtægt og Udgift, Overskuddets Anvendelse.

Statistik over Postforsendelser for Aarene 1833—46 S. 547. — Forholdet mellem Antallet af Forsendelser og Postintraderne S. 550. — Antallet af Rejsende S. 553. — Indtægten ved Personposten i Forhold til de Rejsendes Antal S. 554. — Pakkeposten giver Underskud S. 556. — Diligence- og Personposterne giver

X

i Begyndelsen Overskud, senere Underskud S. 557. — Samtlige Postintrader S. 557. — Overskuddets Størrelse S. 558. — Postkassens særlige Fond S. 559.

Slutning	S. 561
Oversigt over Postintraderne, Udgifter til Lønninger og Postens Befordring samt de til Udredelse af Pensioner afgivne Beløb	— 565
Postembedsmænd 1808—1848	— 567
Henvisninger	— 578
Navneregister	— 592

FØRSTE AFSNIT.

1808—1814.

Indledning.

Da Kronprins Frederik den 13. Marts 1808 besteg Tronen som Kong Frederik den Sjette, var Danmark indviklet i Krig med England og Sverige. Det engelske Fredsbrud i 1807 havde ramt Landet og særlig Hovedstaden haardt. Flaaden var tabt, Handelen lammet, Fragtfarten standset og Hundreder af Skibe med kostbare Ladninger opbragte af Fjenden. Da England efter Overfaldet bød Danmark Valget mellem Forbund, eller Bevarelse af dets Neutralitet, eller Krig, valgte Danmark, dybt krænket som det var og til Dels af Frygt for en Krig med Napoleon, at indgaa Forbund med Frankrig; men Følgen heraf var, at England den 4. November 1807 erklærede Danmark Krig.

Faa Maaneder efter fik Danmark en ny Fjende i Sveriges Konge, Gustav den Fjerde, der nærrede et lidenskabeligt Had mod Danmark. Gustav den Fjerdens Politik, der gik ud paa ved engelsk Hjælp at erobre Norge eller Sjælland, tvang Danmark til den Krigserklæring, som det udstedte den 29. Februar 1808. Krigen med Sverige forøgede de i Forvejen store Vanskeligheder, Krigen med England havde forvoldt, navnlig i Henseende til Forbindelsen med Norge, og paaførte Landet en ny Lidelse ved i et helt

Aar at maatte underholde det fransk-spanske Hjælpekorps, som Napoleon under Paaskud af at ville understøtte Danmark mod Sverige, lod rykke ind i Landet under Anførsel af Bernadotte, Prins af Ponte Corvo.

Gustav den Fjerdes til Vanvid grænsende Politik bevirkede imidlertid hans Afsættelse (Marts 1809), og efter Kongeskiftet sluttede det udmattede Sverige i September 1809 i Frederikshamn Fred med Rusland, hvorved Finland afstodes, og i December s. A. i Jönköping med Danmark, ved hvilken alt blev, som det havde været før Krigen.

Foreløbig stod vi nu paa Fredsfod med vort Naboland, men da sluttedes i April 1812 Traktaten mellem Sverige og Rusland, hvorved Sverige lovede sin Medvirkning til Krigen mod Napoleon, medens Rusland forpligtede sig til at bringe Danmark til at afstaa Norge til Sverige. Efter at være løst fra Forbundet med Napoleon søgte Frederik den Sjette ved Henvendelse til England og Rusland med Tilbud om Forbund at afvende det truende Slag, men, afvist begge Steder, vendte han sig atter til Napoleon, og Forbundet mellem Danmark og Frankrig fornyedes. Dette var imidlertid en Krigs-erklæring mod Napoleons Fjender. I Efteraaret 1813 brød Krigen med Sverige ud paany og kort efter med Frankrigs øvrige Modstandere. Efter Slaget ved Leipzig, som var afgørende for Napoleons Skæbne, rykkede en fjendtlig Hær, bestaaende af Russere, Svenskere og Tyskere, ind i Holsten, overskred Ejderen og trængte helt op til Ribe. Efter Kampen ved Sehested sluttedes en Vaabenstilstand, der førte til Freden i Kiel 14. Januar 1814, hvorved Norge af-

stodes til Sverige, medens Danmark som Vederlag fik Svensk Pommern og Rügen. Samme Dag undertegnedes i Kiel Freden med England, som fik Helgoland, og ikke længe efter genoprettedes Freden med Rusland og Preussen.

Til disse Ulykker kom Mangelen af ordnede Finanser. Den Regering, Frederik den Sjette som Kronprins havde staaet i Spidsen for, havde gennemført store og for Landet velsignelsesrige Reformers, men dens Finanspolitik havde været lidet heldig. De gode Aar, der var gaaede forud for Krigen, hvor Handel, Skibsfart og Landbrug var i Opgang, havde Regeringen undladt at benytte til at konsolidere Statens Pengevæsen. Ved Krigens Udbrud stod Staten uden Reserver til at møde de store Udgifter. Landets lovlige Betalingsmiddel var uindløselige Sedler, for hvilke Valuta manglede i Statskassen. Følgen heraf var, at Pengesedlernes Værdi forringedes, men dette vilde Regeringen ikke officielt erkende. Ligesom Staten ved alle Indbetalinger tog Sedlerne til deres paa-lydende Beløb, saaledes forlangte den ogsaa ved Udbetalinger Sedlerne tagne til pari, og disse vedblev derfor at være Værdimaaleren i Handel og Vandel. Dette medførte naturligvis, at Priserne paa alt steg i samme Forhold, som Sedlernes Værdi forringedes, men, naar Regeringen i den Anledning i sine Kundgørelser altid betonedes Varernes høje Pris og Dyrtiden, var det at vende Tingen paa Hovedet, thi selv om Priserne, naar Guld og Sølv havde været Betalingsmiddel, alligevel vilde være stegne noget under Krigen, var Aarsagen til de enorme Priser, der forlangtes, Betalingsmidlets Forringelse.

Den syvaarige Krig og de overordentlige Udgifter, denne medførte, særlig ved Underholdningen af det fransk-spanske Hjelpekorps, tvang Regeringen til at udstede flere Sedler, hvis Værdi derfor stadig forringedes, og tilsidst maatte man officielt erkende, at Staten var fallit. Dette skete ved Forordningen af 5. Januar 1813, da Kurantsedlerne reduceredes til omtrent en Tiendedel af deres Paalydende, uden at man dog derved skabte bedre Pengeforhold, hvad først Freden det følgende Aar bragte.

Dette er i store Træk de Begivenheder, der kendetegner det Tidsrum, for hvis Vedkommende Postvæsenets Historie her skal skildres. De Calamiteter, som Krigen og Dyrtiden medførte for Kommunikationen saavel i Indlandet som med Norge og Udlandet, skal vi senere komme tilbage til. Først vil vi imidlertid se, hvorledes Postvæsenets øverste Bestyrelse var organiseret og omtale de Mænd, i hvis Lod det faldt at styre Postvæsenet i disse for Samfærdselen i høj Grad vanskelige Aar.

FØRSTE KAPITEL.

Postvæsenets Overbestyrelse.

Den øverste Ledelse af Postvæsenet havde Generalpostamtet, der var delt i 3 Departementer, et for Danmarks, et for Norges og et for Hertugdømmernes Postvæsen. Postvæsenet i Danmark og Hertugdømmerne var med Hensyn til Driften en Enhed, medens det norske Postvæsen holdtes udsondret med eget Regnskab. Under Struensees

Regimente var det ved Kabinetsordre af 4. Januar 1771 bestemt, at kun 3 Direktører skulde have Sæde i Generalpostamtet, saaledes at hver Direktør havde sit særlige Departement, hvilken Ordning ved Reskript af 10. Marts 1774 var stadfæstet, dog saaledes, at alle Forretninger collegialiter foretoges, og at samtlige Direktører underskrev. Ved kgl. Res. af 7. Marts 1794 var det endvidere bestemt, at et Medlem af Finanskassedirektionen bestandig tillige skulde være Medlem af Generalpostamtet og have Stemme i alle Sager.¹⁾

Ved Frederik den Sjettes Tronbestigelse var første Direktør i Generalpostamtet Generalmajor Ernst Frederik v. Walterstorff, anden Direktør Baron Carl Conrad Gustav Knuth og tredie Direktør Heinrich Peter v. Eggers. Sæde og Stemme som Medlem af Finanskassedirektionen havde Assessor i Finanskollegiet Christian Wilhelm Lange. Foruden disse var der 3 surnuméraire Direktører, nemlig Kammerjunker Frederik Hans Walter Harbou, Justitsraad David Monrad og Justitsraad Peter Andreas Rosenvinge Kolderup.²⁾ Det danske Departement forestodes af Knuth, det norske af Harbou og det tyske af Eggers, medens Monrad, der tillige var Kontorchef for Danske Sekretariat, og Rosenvinge Kolderup ikke officielt havde noget særligt Hverv.

Der var saaledes ingen Mangel paa Direktører i Generalpostamtet, men derimod synes det i høj Grad at have manglet paa en ledende Kraft, hvad ikke er saa mærkeligt, naar man hører, at første Direktør slet ikke fungerede, og at anden Direktør var fraværende fra Kjøbenhavn, medens tredie Direktør synes

at have været uden Indflydelse, saa at det væsentlig var de ulønnede Direktører, der maatte udføre Arbejdet. Walterstorff, der havde været første Direktør siden 1796, havde kun fungeret meget lidt som saadan. Han var stadig af Regeringen blevet benyttet i forskellige Sendelser³⁾, og ved kgl. Res. af 27. Oktober 1801 var han ligefrem dispenseret fra sin Stilling som Postdirektør. I 1807 havde han kommanderet Landeværnsbrigaden og som Kommissær underskrevet Kapitulationen, hvorfor han ved Kongens Tilbagekomst fra Holsten blev arresteret og stillet for en Overkrigskommission.⁴⁾ I Walterstorffs Fraværelse burde Ledelsen af Generalpostamtet selvfølgelig være tilfaldet Knuth, men han, der var af svageligt Helbred, synes ganske at have overladt Ledelsen til de yngre Direktører, medens han selv paatog sig at styre den Afdeling af Generalpostamtet, der fra August 1807 til April 1808, i Lighed med hvad der fandt Sted for andre Kollegiers Vedkommende, var indrettet først i Kolding og senere i Rendsborg, medens Kongen opholdt sig der, og Forbindelsen over Store Bælt paa Grund af Krigen med England dels var afbrudt, dels usikker. Senere opholdt han sig i Hamborg og deltog i Underhandlingerne om Ophævelsen af det derværende danske Postkontor, et Hverv, han, efter først at have paataget sig det, gjorde Indsigelser imod at udføre, hvad Kongen tog ham meget unaadigt op. Hos sine Kolleger i Kjøbenhavn, der i den Anledning maatte afgive Erklæring, fandt han ingen Støtte, og Kongen udtalte da ogsaa sit Mishag med, at Knuth af Aarsager, som Kongen fandt ganske ugyldige, havde tøvet med at efterleve Kongens Befaling, ligesom han

fik Ordre til at efterkomme det ham givne Paalæg.⁵⁾ Den tredie af de virkelige Direktører, Eggers, synes kun at have beskæftiget sig med det hans Departement, det tyske, vedkommende Sager og ønskede vistnok tilige at udtræde af Postbestyrelsen for at overtage Postinspektørembedet i Hamborg, der var betydeligt mere indbringende end Embedet som Postdirektør. Der forhandlede imidlertid, som ovenfor berørt, om Ophævelsen af det danske Postkontor i Hamborg, hvorfor Embedet, der var ledigt, ikke blev besat, men da Forhandlingerne afbrødes, blev Eggers den 13. December 1808 udnævnt til Postinspektør i Hamborg og samtidig til Etatsraad.

Det var saaledes egentlig de surnuméraire ulønnede Direktører, som styrede Postvæsenet, dog uden at nogen af dem var i Besiddelse af Myndigheden som første Direktør. At dette var i høj Grad uheldigt i Særdeleshed paa et Tidspunkt, hvor der paa Grund af Krigsforholdene stadig maatte træffes Dispositioner for saa vidt muligt at vedligeholde Postgangen, siger sig selv. Det varede da heller ikke længe, inden der skete en Forandring i disse Forhold. Walterstorff var, som ovenfor berørt, stillet for en Overkrigskommission, der i sin Dom af November 1808 udtalte, at Walterstorff ved et Udfald den 20. August ikke havde iagttaget tilbørlig Konduite (hvilket dog blev anset som afsonet ved hans Arrest), men iøvrigt som Underhandlingskommissær havde opfyldt sine Pligter, hvorefter han blev frifundet, i det første Punkt dog kun „for videre Tiltale“. Han indtraadte dog ikke paany i Postbestyrelsen, men fik ved kgl. Res.

af 24. Januar 1809 sin Afsked i Naade og med Pension.*)"*)

Faa Dage efter Walterstorffs Afgang blev ved kgl. Res. af 27. Januar fhv. Stiftamtmand Carl Frederik Hellfried udnævnt til første Postdirektør. Hvorvidt Knuth har følt sig tilsidesat derved, eller om han paa Grund af Svagelighed har ønsket at trække sig tilbage, hvad han saa meget lettere kunde gøre, som han var meget velhavende, faar staa hen, men den 1. Februar modtog han efter Ansøgning sin Afsked i Naade.***)') Hellfried, som nu skulde føre Overtilsynet, var ved sin Udnævnelse i sit 70. Aar, idet han var født i Kjøbenhavn 11. Novbr. 1739. Oprindelig var han bestemt for den militære Løbebane og avancerede 1764 til Premierløjtnant. Han havde imidlertid mere Lyst til at følge den studerende Vej, og efter at have besøgt forskellige udenlandske Universiteter, hvor han lagde sig efter Lovkyndighed og efter i Paris at have dyrket fransk Sprog og Litteratur, blev han ved sin Hjemkomst 1769 ansat i Tyske Kancelli. Senere gik han over i Finanskollegiet, hvor han tog ivrig Del i Struensees Planer til Ordning af Statens Finansvæsen. Han bevarede dog sin Anseelse

*) Walterstorff afskedigedes samtidig som Teaterdirektør, men udnævntes i 1810 til overordentlig Gesandt og befuldmægtiget Minister ved det franske Hof. 1811 fik han Prædikat af Generalløjtnant, og ved kgl. Res. af 3. Juli blev han med sine mandlige Descendenter optaget i den danske Grevestand. Han døde i Paris 13. Oktober 1820 (Biogr. Lex. XVIII S. 240).

**) Efter sin Afskedigelse trak Knuth sig tilbage til sine Ejendomme paa Lolland, Fredsholm, Gottesgabe og Rudbjærggaard, paa hvilken sidste han døde 20. Decbr. 1815 (Biogr. Lex. IX S. 297).

efter dennes Fald og avancerede fremdeles i Stats-tjenesten. 1777 blev han Agent ved forskellige Hof-fer i Italien og havde ogsaa en vellykket Sendelse som Chargé d'affaires i Spanien. 1790 vendte han hjem til Danmark, hædredes med Konferensraadstite-len og blev Aaret efter Stiftamtmand i Ribe, se-nere Amtmand i Koldinghus (Vejle) Amt, hvorfra han 1803 tog sin Afsked. Han var en overordentlig kundskabsrig og virksom Mand med levende Interesse for politiske, sociale og økonomiske Spørgsmaal, hvad der gav sig Udslag i mange lejlighedsvis affattede Af-handlinger. Han støttede ogsaa Bestræbelserne for at fremme dansk Industri og blev Formand for Sel-skabet for indenlandsk Kunstflid, en af Forløberne for Industriforeningen i Kjøbenhavn. I 1807 traadte han atter ind i Statstjenesten som Medlem af den vest-indiske Gældsslikvidationskommission indtil han, som nævnt, blev udnævnt til første Postdirektør.⁸⁾

Hellfrieds Indtrædelse i Generalpostamtet som dettes første Medlem er ikke sket efter Indstilling af Kancelliet, men skyldes den enevældige Konges per-sonlige Indgriben. Hvor vidt Hellfried selv har ønsket Stillingen og, som hørende til de „fine Folk“, let har faaet sit Ønske opfyldt, eller om Kongen har opfordret ham til at overtage dette Embede, faar staa hen. Meget taler for, at det sidste har været Tilfæl-det, thi at Hellfried, der i 1803 havde taget sin Af-sked som Stiftamtmand og nu var i sit 70. Aar, selv skulde have næret Ønsket om at overtage dette under de daværende Forhold ret byrdefulde Embede, er min-dre rimeligt. Derimod har Kongen næppe kunnet undgaa at lægge Mærke til, hvorledes de foran om-

handlede Forhold havde skabt en vis Løshed i Post-administrationen, og det er derfor sandsynligt, at han har ønsket en Mand som Hellfried, der fra sine tidligere Stillinger var bekendt som en energisk og dygtig Embedsmand, i Spidsen for Postbestyrelsen. Dette finder ogsaa Støtte i den Forandring, der faa Dage efter Hellfrieds Udnævnelse fandt Sted i Postbestyrelsen, og som maa antages at være en Følge af Betingelser, som Hellfried har stillet. Den 7. Februar udgik nemlig, ligeledes uden at derom var sket Forestilling, et kgl. Reskript, hvorved det bestemtes, at Generalpostamtet fremtidig skulde benævnes Generalpostdirektionen, og at første Postdirektør skulde tillægges Embedsnavn af Generalpostdirektør og Rang med Nr. 5 i anden Klasse af den ny Rangforordning, medens de øvrige tilforordnede i Generalpostdirektionen skulde tillægges Embedsnavnet Postdirektører med den Rang, som Kongen nærmere vilde bestemme.*) Samme Dag blev de tre surnuméraire Direktører, Harbou, Monrad og Rosenvinge Kolderup, udnævnte til virkelige Postdirektører, og Forretningerne fordelte saaledes, at Hellfried foruden det almindelige Overtilsyn overtog det slesvig-holstenske Post- og Befordringsvæsen, Harbou det norske Postvæsen, Monrad det danske Postvæsen og Rosenvinge Kolderup det danske Befordringsvæsen. Hellfried fik derhos som Generalpostdirektør tillagt en Gage af 4000 Rdl. (hvoraf 2000 Rdl. var et personligt Tillæg, som skulde

*) Ved kgl. aabent Brev af 6. Marts 1817 tillagdes der samtlige Medlemmer af Generalpostdirektionen, Generalpostdirektøren undtaget, Rang med virkelige Etatsraader i 3. Klasse Nr. 3 (Gpdir. Res. Pr. 1817 Fol. 137).

udredes af Finanskassen) og 500 Rdl. til Husleje, indtil han kunde faa fri Embedsbolig. Harbou fik som anden Direktør 1800 Rdl. og et personligt Tillæg paa 100 Rdl., Monrad som tredje Direktør 1500 Rdl. og Rosenvinge Kolderup som fjerde Direktør 1000 Rdl. Sidstnævnte Gage skulde udredes af Postkassen med 200 Rdl. og af Forsørgelsesfondet ved Finanserne med 800 Rdl. Monrad fik kort efter et personligt Tillæg paa 300 Rdl.⁹)

Hellfrieds Virksomhed som Generalpostdirektør blev kun af kort Varighed, idet han allerede 30. September 1810 afgik ved Døden. Til hans Eftermand udnævntes ved kgl. Reskript af 12. Oktober 1810 Stiftamtmand over Sjællands Stift og ekstraordinær Assessor i Højesteret Kammerherre Frederik Hauch. Hauch, der var født 25. Aug. 1754, var først Kammerpage hos Christian den Syvende, men fjernedes fra denne Stilling af Struensee, kom derefter paa Sorø Akademi og tog 1773 dansk juridisk Eksamen ved Københavns Universitet. Efter i tre Aar at have opholdt sig i Udlandet og fortsat sine Studier ved Universitetet i Göttingen og Akademiet i Angers, blev han ved sin Hjemkost i 1777 Auskultant i Højesteret, uagtet han ikke havde underkastet sig juridisk Embedseksamen „paa Latin“. 1779 blev han Kammerherre, 1781 ifølge en Kabinetsordre Amtmand over Smaalenenes Amt og 1789 Stiftamtmand over Bergens Stift. Herfra forflyttedes han 1802 uden Rentekammerets Medvirkning til Stiftamtmand over Sjællands Stift og Amtmand over Københavns Amt. Aaret efter blev han Storkors af Dannebrog og ekstraordinær Assessor i Højsteret. Han havde saaledes allerede en

glimrende Løbebane bag sig, da han tiltraadte Embedet som Generalpostdirektør, men for en stor Del skyldtes dette vist, at han bar et fornemt Navn og var af anset Slægt. Det er ogsaa andetsteds udtalt om ham, at, skønt der ingen Tvivl er om, at han var en baade dygtig, arbejdsom og samvittighedsfuld Embedsmand, saa var han dog næppe kommet til at indtage saa fremragende Stillinger, som Tilfældet blev, hvis han ikke havde haft meget indflydelsesrige Talsmænd ved Hove. Det gælder i alt Fald om ham som om saa mangfoldige af Enevældens vigtigste Embedsmænd med adelige Navne, at de ikke behøvede at arbejde sig langsomt op ad de forskellige Trin paa Embedsstigen, og at det som oftest ikke var vedkommende Kollegier, der tog Initiativet til deres Udnævnelser, men at disse skyldtes Kabinetsordrer eller andre Magtsprog fra den enevældige Konge. Aaret efter at han var blevet Generalpostdirektør, udnævntes han til Geheimekonferensraad.¹⁰⁾

De Mænd, i hvis Lod det faldt at styre Postvæsenet i Krigsaarene, var altsaa, foruden Hellfried og efter ham Hauch, Harbou, Monrad og RosenvingeKolderup. Det siger sig selv, at hverken Hellfried eller Hauch ved deres Indtrædelse i Postbestyrelsen har haft noget nærmere Kendskab til Postforholdene, og deres Virksomhed maa derfor, særlig for Hellfrieds Vedkommende, da han fungerede saa kort Tid, have indskrænket sig til at føre Tilsyn med, at intet forsømtes, men den egentlige Ledelse og Ordningen af Postgangen under de da meget vanskelige Forhold har de næppe haft megen Indflydelse paa.

Hvad Postgangen angik, var det særlig det dan-

ske Departement, hvis Virksomhed var af Betydning, og her gjaldt det om at have en nidkær og energisk Chef. Selvskreven til denne Stilling var Monrad, der i 14 Aar havde været Chef for det danske Sekretariat, fra 1801 tillige surnumérair Direktør og som saadan lige fra Krigens Udbrud havde ledet det danske Departement under Knuths Fraværelse. Han har derfor i første Række Fortjenesten af, at Postvæsenet, som vi senere skal se, i Krigsaarene virkede paa en efter Forholdene tilfredsstillende Maade. Monrad var i Virkeligheden Sjælen i Generalpostdirektionen, ogsaa i Sager, der laa udenfor hans Departement, og var der blevet set paa Dygtighed mere end paa Adel og Fødsel, burde han allerede ved Hellfrieds Død have været Generalpostdirektør, en Stilling, han først opnaaede i 1835.

Harbou, der var Chef for det norske Departement, var vistnok en meget nidkær, men ogsaa noget egenraadig Embedsmand, hvad bl. a. fremgaar af, at han ofte i Forestillinger til Kongen ikke fulgte de øvrige Direktører, men afgav separat Votum, og det netop i Sager, som laa udenfor hans specielle Department. I sin senere Embedsstilling som Toldforvalter i Rendsborg havde han forøvrigt ogsaa tidt Rivninger med det ham foresatte Kollegium, hvad dog ogsaa til Dels maa tilskrives hans Nidkærhed som Embedsmand. For Udviklingen af Postvæsenet i Norge arbejdede han ihærdigt, men ogsaa Postvæsenet i Danmark var Genstand for hans Opmærksomhed. Han var Fremskridtsmand om en Hals og fremsatte i sin Direktørtid flere Forslag om Forbedringer ved Postvæsenet, Forslag, der dog ikke altid var lige vel

overvejede. Han eksperimenterede ogsaa med Konstruktionen af Fragtvogne paa kun to men bredfælgede Hjul, der skulde være lettere at trække, og ved hvilke han mente, at der til Fordel for Landet kunde spares det halve Antal Heste. Han fik i den Anledning et Laan paa 2000 Rdl. af Postkassen, men hans Eksperimenter bragte ham kun Tab. Han var velskreven ved Hove, hvor han havde været Kammerpage hos Kronprins Frederik. Ved sin Afgang fra denne Stilling, hvormed var forbundet en Gage af 400 Rdl., var der tillagt ham i Pension 800 Rdl. aarlig, der dog bortfaldt, da han blev virkelig Postdirektør*). 8. Juli 1810 blev han Kammerherre og 1811 Medlem af den da oprettede Kanal-, Havne- og Fyrdirektion.¹¹⁾

Rosenvinge Kolderup, der havde den specielle Bestyrelse af det danske Befordringsvæsen, gjorde sig som Medlem af Generalpostdirektionen ikke særlig bemærket. At han ved den i 1809 foretagne Forandring i Postbestyrelsen blev Postdirektør skyldes vist ogsaa kun, at man ikke, da de 2 andre surnuméraire Direktører blev virkelige Direktører, vilde lade ham

*) Om hans Afgang fra Hoftjenesten fortælles følgende: 10. Febr. 1790 afgik Kronprinsens Kammerjunker v. Krogh ved Døden og skal paa Dødslejet have bedet Kronprinsen om, at hans Broder maatte blive hans Eftermand, hvilket Prinsen skal have meddelt Harbou med Tilføjende: „De vil kunne forstaa, at jeg ikke kunde afslaa den døende Mand hans Bøn.“ „Ja! men Deres kgl. Højhed vil ogsaa kunne forstaa, at jeg i saa Fald ikke kan forblive i min nuværende Stilling“, var Kammerpagens Svar. Harbou gik af, men den ny Kammerjunker fik den tidligere Kammerpages Gage, 400 Rdl., medens Harbou fik Titel af Kammerjunker og en Pension lig Kammerjunkers Gage, 800 Rdl. (Personalh. Tidsskr. 2 R. 3 B. 243).

blive staaende udenfor Nummer. At ansætte 4 Direktører var i hvert Fald imod den i Reskriptet af 10. Marts 1774 fastsatte Ordning, og som foran bemærket, blev Lønningen for den fjerde Direktør ogsaa kun udredet med 200 Rdl. af Postkassen, medens 800 Rdl. betaltes af Forsørgelsesfondet ved Finanserne. Ej heller var en særlig Direktør for Befordringsvæsenet i Danmark nødvendig, og da Rosenvinge Kolderup i 1824 døde, henlagdes ogsaa denne Gren af Administrationen til det danske Departement, hvorunder det tidligere havde sorteret og naturligt hørte hjemme. Rosenvinge Kolderup, der i 1809 tilligemed Monrad blev Etatsraad, erhvervede i 1811 Adelspatent med Navnet Kolderup-Rosenvinge. Prisen sagdes at være 25,000 Rdl.¹²⁾

Under Generalpostamtet sorterede i 1808, foruden den øverste Ledelse af Postvæsenet i Danmark, Norge og Hertugdømmerne, tillige Befordringsvæsenet i Danmark og Hertugdømmerne, Bestyrelsen af den optiske Telegraf mellem Korsør og Nyborg og Overbestyrelsen af samtlige Færge- og Sundsteder i Danmark med Undtagelse af Færgeløbet mellem Nysted og Heiligenhafen. Endvidere havde Generalpostamtet Bestyrelsen af den kgl. Porcellænsfabrik og Administrationen af Livrentesocieteterne af 1747 og 1757. I Henhold til kgl. Res. af 6. April 1809 overtog Generalpostdirektionen ogsaa Færgevæsenet i Hertugdømmerne, og ved Reskript af 11. Maj 1810 blev samtlige Telegrafer, hvoraf flere var oprettede under Krigen og havde sorteret under Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, henlagte under Generalpostdirektionen.

Derimod fritoges denne ved Reskript af 15. Oktober 1813 for Porcellænsfabrikens Bestyrelse, som henlagdes til Kommercekollegiet.¹³⁾

Postvæsenets Overskud anvendtes til Pensioner til Embedsmænd og disses Enker, og indtil 1786 havde det paahvilet Generalpostamtet at gøre Indstillinger til Kongen om Tilstaaelse af Pension. I 1786 var der imidlertid oprettet en særlig Postkassespensionsdirektion, som derefter overtog denne Del af Generalpostamtets Forretninger, men ligesom Direktionens Assignationer, Bogholderi, Kassererforretninger og Revisionsvæsen besørgedes af Generalpostamtets Kontorer, saaledes forelagdes ogsaa Pensionskassens Budget og Regnskab for Kongen af Generalpostamtet, der ligeledes opbevarede og forvaltede Pensionskassens Formue.

Generalpostamtet var lige fra dets Oprettelse et selvstændigt Kollegium, der havde umiddelbar Forestillingsret til Kongen. Indtil 1749 meddeltes Kongens Resolution dog Generalpostamtet ved en Skrivelse gennem Kancelliet, men efter den Tid ved direkte Tilbagesendelse af Forestillingerne, paategnede Resolutionen. Ved Reskript af 16. December 1796 var det bestemt, at første Direktør i Generalpostamtet skulde foredrage Postsagerne i Statsraadet, hvad dog for det her omhandlede Tidsrum var uden Betydning, idet Statsraadet ved Reskript af 19. Marts 1808 var sat ud af Kraft, medens Frederik den Sjette i de følgende yderst vanskelige Aar lige til 1814 førte en fuldstændig Kabinetsregering. Derimod havde Generalpostamtet ikke Brugen af det store kongelige Segl, hvorom det gentagne Gange havde søgt. Heraf fulgte,

at det ikke kunde udfærdige Bestallinger eller Forordninger, hvilke for Postvæsenets Vedkommende ekspederedes gennem Kancelliet. Da Generalpostdirektionen i 1812 androg om at maatte ad mandatum under dens Segl og Underskrift udfærdige Bevillinger paa Færgesteder, bestemte imidlertid Kongen ved Res. af af 24. Marts 1812, at Generalpostdirektionen skulde have Brugen af det store kgl. Segl, hvorefter den var stillet ganske paa samme Fod som de øvrige Kollegier.¹⁴⁾

Frederik den Sjettes Regering i disse Aar var, som ovenfor bemærket, en fuldstændig Kabinetsregering, under hvilken Reskripter udstedtes og Resolutioner afgaves efter Forhandling ikke med Ministrene, men med Adjutanterne. I Almindelighed fulgtes vel Kollegiernes Forestillinger, men Kongens personlige Mening blev dog ofte det afgørende i Sagerne. Særlig var dette naturligvis Tilfældet ved Embedsbesættelser, og man træffer i den Henseende ofte for Postvæsenets Vedkommende Afgørelser, der gaar imod Postbestyrelsens Indstillinger, hvad vi senere skal faa Lejlighed til at omtale. Men ogsaa paa andre Omraader sporer man det personlige Regimente, som Frederik den Sjette i disse Aar førte, og det saa meget mere, som efter den Tids Statsskik en Masse aldeles ubetydelige Sager krævede Kongens Afgørelse. At Fastsættelse af Lønninger for Embedsmændene eller af Taksten for Postforsendelser krævede kongelig Resolution, er en Selvfølge, men om enhver Udgift, der oversteg 50 Rdl., maatte Postbestyrelsen nedlægge Forestilling. Var det nødvendigt paa Grund af Stigningen i Godsforsendelsernes Antal at antage et Eks-

trabud til Hjælp ved Postkontoret i Kjøbenhavn, eller skulde der anskaffes en ny Vægt i Postgaarden til en Pris af 99 Rdl. 72 Sk., straks maatte hele dette vidtløftige Apparat med Forestilling og Resolution i Bevægelse.¹⁵⁾ Ekstraordinære Udgifter under 50 Rdl. kunde afholdes uden forud indhentet Tilladelse, men der skulde dog aarlig indsendes en Fortegnelse herover til kgl. Approbation. Man finder paa disse Fortegnelser opført Smaating som f. Eks. Lodder til en Vægt i Brevpostkontoret 1 Rdl. 6 Sk., 3 Agestoles Istandsættelse og Lys til Vognlygter 14 Rdl. Frederik den Sjette formindskede ikke disse Smaasagers Antal. Med en Flid, der var større og alvorligere Sager værdig, satte han sig ind i de mindste Detailler, og han indskrænkede sig ikke til kort og godt at bifalde Indstillingerne, men havde ofte sine Bemærkninger eller Tilføjelser at gøre. Han resolverer i en Sag om en Murmesters Antagelse til at føre Tilsyn med Postgaarden i Kjøbenhavn, reskriberer Generalpostdirektionen, at de ved Telegraferne ansatte Folk maa leveres Kommisbrød mod Betaling, og tilføjer i en Resolution, hvori det bifaldes, at Postbudene i Anledning af Dyrtiden maa faa større Tilskud til Anskaffelse af Mundering, at Direktionen bør tage under Overvejelse, om det ikke paa Grund af de høje Priser paa rødt Klæde vil være rigtigere at bestemme en anden Farve for Munderingen. At Postgangen, der i disse Aar led under Fjendtlighederne, var Genstand for Kongens særlige Opmærksomhed, er en Selvfølge. Han sender fra „Hovedkvarteret“ det ene Reskript efter det andet til Postbestyrelsen, enten for at give sine Befalinger eller afæske Erklæringer. I 1808 er der

afgivet ikke mindre end 132 Indberetninger til Kongen om Posternes Ankomsttider. Han resolverer i alle de Forandringer i Postgangen, som det er nødvendigt at foretage, selv om det kun er foreløbige eller ekstraordinære, og undertiden bestemmer han andre Afgangstider end dem, Postbestyrelsen har foreslaaet. Og midt under al denne Travlhed og paa en Tid, hvor efter Krigserklæringen Englændernes Skibe viste sig i Store Bælt, faar han dog Tid til at reskribere Generalpostamtet, at det maa forelægge et Reglement om Uniformer for Postdirektører og Postmestre, „dog at Fløjlet til Krave og Opslag bliver efter tilbagefølgende Prøve“, da den af Generalpostamtet fremsendte Prøve havde for megen Lighed med det Fløjl, som brugtes paa Staldetatens Uniformer. Som en Undtagelse, der dog kun tjener til at bekræfte den Regel, at Regenten resolverede i alt muligt, skal blot nævnes, at Kongen i Oktober 1809 overlod Generalpostdirektionen at træffe Afgørelse i en Sag angaaende et ansøgt Lønningsforskud paa 20 Rdl. til to af Generalpostdirektionens Bude, men Kongen opholdt sig rigtignok ogsaa dengang i Kiel.¹⁶⁾

Foruden at Frederik den Sjette ofte gik uden om Kollegierne eller stik imod de Indstillinger, der forelagdes ham, var tidt de Resolutioner, der afgaves, ret krasse og krænkende for Kollegieherrerne,¹⁷⁾ og Gud naade det Kollegium, som tillod sig at gøre opmærksom paa Uregelmæssigheder, som Kongen mente, det tilkom ham at paatale. I 1809 havde saaledes det slesvig-holstenske Kancelli tilladt sig at foredrage for Kongen en Sag om Eftergivelse af nogle Mulkter for ulovlig Brevbefordring, hvad Generalpostdirektionen

ansaa for et Indgreb i dens Forretninger. I en Forestilling androg Generalpostdirektionen paa, at Kancelliet maatte tilkendegives sin Fejltagelse, men den opnaaede kun selv at erholde en Reprimande; Kongen fandt nemlig ingen Anledning til at afgive nogen Resolution, men vilde i Stedet for gøre Generalpostdirektionen opmærksom paa, at det var en fejl Opfattelse, at Lovenes Overholdelse ikke henhørte under Justits- og Politisager. „Iøvrigt,“ hedder det videre, „ville Vi, uden at nogen speciel Bestemmelse af Os Selv eller Erindring af noget Kollegium desangaaende behøves, fremdeles som nu og hidtil vide at tilrettevise ethvert af Vore Kollegier eller Departementer, som i sit allerunderdanigste Andragende for Os maatte gaa udenfor eller overskride den Forretningskreds, Vi allernaadigst have anvist eller anbetroet dem.“¹⁵⁾

Generalpostamtets Forretninger var fordelte mellem 6 Kontorer, nemlig 3 Sekretariater svarende til de 3 Landsdele Danmark, Norge og Hertugdømmerne, Bogholderkontoret, Revisionskontoret for det danske Befordringsvæsen og Postkassererkontoret. I de 3 Sekretariater besørgedes saavel Sekretariats- som Revisionssagerne for Postvæsenet i de respektive Landsdele. Til Danske Sekretariat var endvidere henlagt Forretningerne for Telegrafvæsenet, Revisionen af de 2 Livrentesocieteter og af baade den danske og norske Generalpostkasse samt Generalpostamtets Arkivforretninger. Det tyske Sekretariat besørgede tillige Sekretariats- og Revisionsforretningerne vedrørende Hertugdømmernes Befordringsvæsen. Revisionskontoret for det danske Befordringsvæsen førte Tilsyn med Be-

fordringsvæsenet i Danmark, reviderede de indsendte Regnskaber og Timesedler samt førte den heraf flydende Korrespondance og havde tillige Ekspeditionsforretningerne for Vandtransportvæsenet. Chefen for dette Kontor havde desuden som Postmester Opsyn med Befordringsvæsenet i Kjøbenhavn. Bogholderkontoret havde Bogholderiforretningerne for den danske og norske Generalpostkasse, for Landbefordrings- og Vandtransportvæsenet og for Livrentesocieteterne samt Kontrollen med Postkassereren. Postkassespensionsdirektionens Kontorforretninger var fordelte mellem Danske Sekretariat, der havde Revisionsforretningerne, Bogholderkontoret og Kassererkontoret.

I det Tidsrum, her omhandles, blev der oprettet 3 ny Kontorer. Ved kgl. Res. af 23. Marts 1809 oprettedes fra 1. April s. A. et Hoved- og Kontrabogholderkontor, hvortil henlagdes en Del af de Forretninger, der hidtil var besørget af det i 1796 oprettede Bogholderkontor, hvis Arbejde efterhaanden var vokset stærkt, dels som Følge af den almindelige Forøgelse i Post- og Befordringsvæsenets Forretninger, dels og særlig som Følge af Stigningen i Pensionisternes Antal. I 1808 var Antallet af dem, der fik Pension af Postkassen 3000 med et Pensionsbeløb af 155,383 Rdl. mod i 1796 2000 med et Beløb af 85,213 Rdl. Til det nyoprettede Kontor henlagdes Kontrollen med Postkassereren, Hovedbøgernes Førelse og Udfærdigelsen af de aarlige Generalbalancer, medens det ældre Bogholderkontor, hvis Navn forandredes til Assignations- og Bogholderkontoret, beholdt alle Assignationer paa Generalpostkassen, Pensionsvæsenet, Livrentesocieteterne og Kontrollen med Avisindtægten.¹⁹⁾

Ved kgl. Res. af 4. Jan. 1810 oprettedes et særligt Kontor for Revision af Postmestrenes Indtægtsregnskaber og Generalpostkassens Regnskaber med Undtagelse af Pensionsregnskabet, som forblev ved Danske Sekretariat, og endelig oprettedes ved kgl. Res. af 12. Decbr. 1810 et Sekretariat for det danske Landbefordrings- og Vandtransportvæsenes Sager. Til dette Kontor henlagdes alle Sekretariatssager vedrørende Befordrings- og Færgevæsenet i Kongeriget, hvilke Sager hidtil havde sorteret dels under Danske Sekretariat, dels under Befordringsvæsenets Revisionskontor.²⁰⁾

Man spørger med Rette, om et saa stort Antal Kontorer var hensigtsmæssigt eller nødvendigt, thi ganske vist spændte Postvæsenets Virksomhed den Gang over et langt større Landomraade end i vore Dage, men paa den anden Side var Korrespondancen sammenlignet med vor Tid et rent Minimum. Det maa dog ogsaa tages i Betragtning, at Befordrings- og Færgevæsenet krævede et betydeligt Arbejde, og at Pensionsvæsenets og Livrentesocieteternes Forretninger besørgedes i Postbestyrelsens Kontorer. Hertil kom, at Ekspeditionsformerne var uhyre omstændelige og langt fra saa simple som i vore Dage. Alene det, at hvert Brev skulde føres til Protokol ved Indleveringsstedet og derefter opføres med Nummer, Navn og Takst i Karterne, hvilket uhyre Revisionsarbejde af fødte ikke dette Maskineri! Men ikke desto mindre kunde sikkert det halve Antal Kontorer have været sparet, naar man havde gjort Kontorerne større, men hvert Kontor havde, foruden Chefen og en à to Fuldmægtige eller Kopister, kun en Skriver. Hvad et Kontor i Postbestyrelsen i hin Tid havde at bestille,

faar man et Indtryk af, naar man hører, at Chefen for Tyske Sekretariat en stor Del af Aaret 1808 ganske alene besørgede Kontorets Forretninger lige til Renskrivning af Skrivelserne.²¹⁾

Kontorcheferne i Postbestyrelsen var lønnede med fra 1000—1200 Rdl., men heraf skulde de selv afholde Kontorholdsudgifter, derunder Løn til det Personale, som var nødvendigt udover de fastansatte Fuldmægtige og Kopister. Den Forøgelse af disse Udgifter, som den i disse Aar herskende Dyretid medførte, fik de dog godtgjort af Postkassen, ligesom de selvfølgelig i Lighed med andre Embedsmænd paa Grund af Dyrtiden fik Lønningstillæg.²²⁾ Fuldmægtige og Kopister lønnedes med henholdsvis 300 og 200 Rdl., og for det Arbejde, der flød af, at Postkassepensionsdirektionens Forretninger besørgedes i Postbestyrelsens Kontorer, fik Personalet særligt Honorar af Pensionskassen.

Udgifterne til Postbestyrelsen afholdtes, saa længe Norge var forenet med Danmark, med fire Femtedele af den danske Postkasse og med en Femtedel af den norske.

Efter Norges Afstaaelse blev det norske Sekretariat ved kgl. Res. af 12. April 1814 ophævet og det her ansatte Personale afskediget med fuld Gage i Ventepenge.²³⁾ Generalpostdirektionen havde derefter 8 Kontorer, nemlig: Danske Sekretariat, Tyske Sekretariat, Sekretariatet for det danske Landbefordrings- og Vandtransportvæsens Sager, Kassererkontoret, Hoved- og Kontrabogholderkontoret, Assignations- og Bogholderkontoret, Postvæsenets Revisionskontor og Revisionskontoret for det danske Befordringsvæsen. Ved

disse Kontorer var foruden Cheferne ansat 10 Fuldmægtige og 6 Kopister.

ANDET KAPITEL.

Postforbindelser og Posthuse. Posternes Befordring.

Den Opgang i Danmarks Handel, Skibsfart og Landbrug, som kendetegner Slutningen af det attende og Begyndelsen af det nittende Aarhundrede, da Danmark, bevarende sin Neutralitet, drog Fordel af de øvrige europæiske Staters Inddragelse i Napoleonskrigene, havde ogsaa bevirket en livlig Benyttelse af Postvæsenet og forøget dettes Indtægter betydeligt. Postvæsenets Overskud var i disse Aar stadigt stigende, men, skønt det i Reskript af 21. April 1786 var udtalt, at Postintradernes første Bestemmelse var at udvide og forbedre Posterne,¹⁾ stod dog de Beløb, der var anvendte hertil, ikke engang i Forhold til Indtægtsforøgelsen. I Aaret 1791 medgik saaledes ca. 50 pCt. men i Aaret 1806 ikkun 35 pCt. af Indtægten til Lønninger og Transporter. Nogle Udvidelser og Forbedringer i Postgangen var vel foretagne, men Postvæsenet stod dog i Sammenligning f. Eks. med vor sydlige Nabo ikke paa et tidssvarende Standpunkt. Medens der saaledes kun var 2 Gange ugl. Brevpost og en Gang ugl. Pakkepost mellem Kjøbenhavn og Hamborg, havde der allerede siden 1716 været 4 Gange ugl. kørende og 2 Gange ugl. ridende Post mellem Hamborg og Berlin. Trods den i det foran nævnte Reskript indeholdte Udtalelse betragtede man fremdeles Postvæsenet som en Indtægtskilde, og den nøje Forbin-

delse, hvori Postvæsenet stod til Pensionskassen, gjorde, at man i altfor høj Grad lagde Beslag paa Postvæsenets Indkomster til Fordel for denne.

I Begyndelsen af det Tidsrum, her omhandles, var de vigtigste Postforbindelser følgende:

Mellem Kjøbenhavn og Helsingør kørende Post 2 Gange daglig (Novbr.—Febr. dog kun 1 G. daglig).

Mellem Kjøbenhavn og Hamborg over Korsør, Nyborg, Assens og Haderslev Brevpost 2 G. ugl.

Mellem Kjøbenhavn og Hamborg over Korsør, Nyborg, Middelfart, Kolding og Haderslev Pakkepost 1 G. ugl.

Mellem Haderslev og Aalborg Brevpost 2 G. ugl.

Mellem Kolding og Aalborg Pakkepost 1 G. ugl.

Mellem Kjøbenhavn og Nakskov Brevpost 2 G. ugl. og Pakkepost 1 G. ugl.

Fra disse Hovedrouter udgik talrige Siderouter, og til flere fra Hoved- eller Siderouterne afsides liggende Byer var der indrettet Biposter, der blev drevne for privat Regning, men var autoriserede af Postbestyrelsen, saaledes at andre ikke havde Tilladelse til at befordre Breve paa disse Router. Entreprenørerne havde Ret til at opkræve en af Postbestyrelsen fastsat Porto for Brevenes Befordring paa Birouterne. Rejsende og Pakkepost kunde Biposterne befordre til nærmeste Hovedpostkontor, men Postvæsenet paa-tog sig intet Ansvar herfor.²⁾ Af nogle Biposter betales en aarlig Afgift til Postkassen, andre Biposter modtog derimod et Tilskud af Postkassen.

I alle Købstæder paa Hoved- og Siderouter fandtes Hovedpostkontorer, det vil sige Postkontorer, der var selvstændig regnskabsførende, og hvis Postmestre

var fast lønnede Embedsmænd. I Kjøbenhavn var der 4 Postkontorer, nemlig Kjøbenhavns danske Brevpostkontor, Kjøbenhavns norske Postkontor, Altonaisk-jydsk agende Postkontor samt Kjøbenhavns lollandske og helsingørske Postkontor. I de Byer, hvortil der gik Biposter, var den Mand, der havde Biposten i Entreprise, Postmester, for saa vidt han var bosiddende i Byen. Nogle Steder var det imidlertid Postmesteren paa Hovedrouten, hvorfra Biposten udgik, som havde denne i Entreprise, og han maatte da for egen Regning holde en Ekspeditor i Byen, hvortil Biposten gik.³⁾

Mellem Kjøbenhavn og Kristiania havde der været indrettet Brevpost gennem Sverige 2 G. ugl., men ved det her omhandlede Tidsrums Begyndelse var denne Post som Følge af Krigen med Sverige ophørt, medens Postgangen vedligeholdtes over Fladstrand og Frederiksværn.⁴⁾

Forbindelsen med det sydlige Udland fandt Sted over Hamborg og Lybæk, hvor Danmark havde sine egne Postkontorer. Forbindelsen med Sverige havde før Krigen med dette Land var udbrudt, fundet Sted over Helsingør, hvor Sverige havde et Postkontor, der dog selvfølgelig paa det her omhandlede Tidspunkt var sat ud af Virksomhed.

Under det engelske Overfald i 1807 havde Postgangen paa Sjælland selvfølgelig været standset, ligesom Poster til Sjælland ikke var overførte fra Fyen. Efter at Kjøbenhavn havde kapituleret, var det blevet tilladt Posterne at afgaa, og den første Post til Hamborg var afsendt den 12. Septbr. Skønt der intet var til Hinder for ogsaa at sende Post til Sjælland, havde

Kronprinsen, som opholdt sig i Kiel, dog paa det strengeste forbudt at overføre Post til Sjælland, ja havde endogsaa den 23. Septbr. givet Ordre til, at de i Nyborg oplagte Poster skulde aabnes og Brevene tilbagesendes til Afsenderne. Heller ikke mellem Sjælland og Lolland-Falster eller mellem disse Øer og Fyen havde nogen som helst Kommunikation været tilladt, og i de øvrige Landsdele var det bekendtgjort, at Breve til Sjælland, Lolland-Falster og Smaaøerne ikke modtoges. Denne strenge Afspærring af Sjælland, hvorved Befolkningen her havde været fuldstændig afskaaret fra at modtage Efterretninger fra den øvrige Del af Landet og fra Udlandet, var et Led i Rækken af de Afspærringsforholdsregler overfor England og alt hvad engelsk var, som paa Kronprinsens Befaling var bragt til Udførelse. Saa længe Englænderne opholdt sig paa Sjælland, var derfor disse Forbud opretholdt, og først da de sidste engelske Tropper havde forladt Danmark, var der, 23. Oktober, givet Tilladelse til, at Post maatte afgaa til Sjælland. De første Poster efter Kapitulationen var indgaaede fra Lolland den 25. og fra Hamborg den 27. Oktober, og da Pakkeposten den 7. Novbr. paany var sat i Gang, var Postgangen atter regelmæssig.⁵⁾

Den engelske Krigserklæring i November 1807 havde ikke haft nogen øjeblikkelig Afbrydelse af Postgangen til Følge. Ej heller havde Krigen med Sverige forvoldt den indenlandske Postgang Vanskeligheder, men derimod, som foran anført, haft til Følge, at Postforbindelsen med Norge maatte foregaa over Fladstrand. Postforbindelsen med det sydlige Udland havde heller intet Afbræk lidt, men fra den danske

Regerings Side var der for at forhindre Samkvemmet med England truffet en Række af Forholdsregler, som var i høj Grad hemmende for Korrespondancen. Den dybe Harme, det engelske Overfald havde fremkaldt, gav sig som bekendt bl. a. Udslag i Forordningen af 9. Sepbr. 1807, hvorved alt, hvad der hidrørte fra England, Varer, Breve, Personer, Penge, beslaglagdes. Den Kontinentalspærring, som Napoleon havde sat i Scene overfor England, blev Danmark ikke som de øvrige Deltagere i Spærringen en modstræbende Udøver af, men den udførtes fra den danske Regerings Side med al den Strengthed, som det var muligt at opbyde.⁶⁾ Her vedkommer os imidlertid kun, hvad der i den Henseende blev foreskrevet med Hensyn til Postforsendelsen.

Ved Forordningen af 9. Septbr. 1807 var al Brevveksling med England forbudt. Alle Breve, der kom fra eller var bestemte til dette Land, og alle Breve, hvilket som helst Sted fra til engelske Undersaatter, skulde indsendes til Stiftamtmandene og ikke sendes efter Adressen. Særlige endnu strengere Forholdsregler var givne for Breve til eller fra de forskellige Grupper af Englændere, der blev her i Landet, og Generalpostamtet fik Paalæg om at holde over, at disse Befalinger udførtes af alle vedkommende med yderste Strengthed.

Men ikke nok med at man havde forbudt al Korrespondance paa England, havde Kronprinsen, som frygtede, at saadan kunde finde Sted over Sverige, hvor der fra Gøteborg var Paketfart paa England, forbudt, at noget Brev maatte sendes til Sverige uden at være forseglet af den stedlige Øvrighed, som havde at for-

visse sig om, at Brevet ikke indeholdt utilladelig Brevveksling paa England eller med storbritanniske Undersaatter. Da Danmark imidlertid endnu paa det Tidspunkt stod paa Fredsfod med Sverige, maatte der ikke ske offentlig Bekendtgørelse om denne Foranstaltning, men Postkontorerne skulde i mødende Tilfælde underhaanden underrette de korresponderende herom.⁷⁾

Forordningen af 9. Septbr. saavel som den faa Dage efter udstedte Forordning om Kapervæsenet var ikke blevet modtaget med ublandede Følelser af Befolkningen, særlig ikke af Købmændene, der indsaa, at i en Kamp mellem Danmark og England om, hvem der kunde gøre den andens Handel det største Afbræk, maatte Danmark naturligt komme til at ligge under. Grosserersocietetet havde derfor i en Skrivelse af 11. Novbr. til Regeringen gjort forskellige Henstillinger om Modifikation i de strenge Bestemmelser og deriblandt ogsaa den, at Brevvekslingen maatte vedligeholdes under Kontrol, naar den kun drejede sig om Handelsaffærer. Andragendet var imidlertid blevet skarpt afvist, og med Hensyn til Ansøgningen om at tillade Brevveksling under Kontrol var det meddelt, at dette vilde være aldeles stridende mod Hensigten af Kongens Anordning, nemlig at afskære Fjenden alt Handelssamkvem og Brevveksling med Fastlandet.⁸⁾

Det var da ogsaa saa langtfra, at Kronprinsen vilde tilstaa nogen Lempelse i de strenge Afspærringsbestemmelser, at han 23. Novbr. havde udtalt til Kancelliet, at selv de uskyldigste Breve fra England, der skulde passere Danmark til Afsendelse andetsteds hen, maatte konfiskeres, da det var Meningen at af-

skære England fra Brevveksling af hvilken som helst Art med hele Kontinentet. Den eneste Undtagelse, der kunde være Tale om, var, at Breve fra danske Søfolk, som var opbragte til engelske Havne, maatte leveres deres Reder og Familie, for saa vidt de ikke indeholdt andet end Efterretning om deres Tilstand. Breve, „skrevne med Jødeskrift eller med andre Chifre“, skulde ikke alene tilbageholdes, men søges tydede, om deri indeholdtes noget om utilladelig Brevveksling eller Vareforsendelse.⁹⁾

I Begyndelsen af December Maaned havde Kronprinsen givet Befaling til, at de Forholdsregler, der var trufne med Hensyn til Breve til Sverige for at forhindre Korrespondance paa England ad den Vej, skulde bringes til Anvendelse overfor alle Breve til Udlandet samt for Breve til Hamborg, Lybæk, Altona, Husum, Tønning, Frederiksstad i Slesvig, Helsingør, Frederikshald og Kongsvinger. Særligt skulde Postkontorerne være opmærksomme paa de Breve, som indleveredes af ubekendte Rejsende, Skippere eller deslige. Postkontorerne skulde efter Øvrighedens Rekvisition udlevere denne til Eftersyn ethvert Brev, som Øvrigheden maatte have Grund til at anse for mistænkeligt, men iøvrigt skulde Breve til indenrigske Steder ikke underkastes noget Eftersyn. Fritagne for Eftersyn var Breve til eller fra det kgl. Hus, Statsministrene, Kollegierne, Gesandterne og de kgl. Embedsmænd, som kunde udstede Attest for, at Breve angik kgl. Tjeneste, samt enkelte Breve til ovennævnte indenrigske Steder, naar en bekendt Person skriftlig vedkendte sig at være Afsender og bevidnede, at Brevet ikke indeholdt noget anordningsstridigt,

dog at intet Brev i Konvolut maatte antages som enkelt Brev. I private Anliggender maatte intet Brev afsendes med Estafette uden at være forsynet med Øvrighedens Segl. Intet Pengebrev maatte modtages under Afsenderens egen Forsegling, men skulde efterses af Postkontoret. For at lægge Varer af engelsk Oprindelse de mest mulige Hindringer i Vejen, var det bestemt, at intet Gods og ingen Pakke maatte modtages, medmindre Afsenderen skriftlig angav Indholdet og bevidnede, at der hverken fandtes Breve eller Varer, som ifølge Forordningen af 9. Septbr. var ufri eller utilladelige.*)¹⁰⁾

Som man ser, var det strenge Forholdsregler, der var trufne for at forhindre Brevveksling med England, og man opnaaede dog for saa vidt ikke, hvad man vilde, som det blev Skik og Brug aldeles at gaa udenom Postvæsenet og lade Rejsende besørge de Breve, man ikke ønskede aabnede.¹¹⁾ I Maj 1808 maatte man gøre den Indrømmelse at fritage Breve, som afsendtes fra fremmede her i Landet antagne Konsuler og Handelskommissærer til deres respektive Regeringer eller de Gesandtskaber, hvorunder de hørte, for det befalede Eftersyn, men iøvrigt vaagede Frederik den Sjette baade før og efter sin Tronbestigelse med den største Agtpaagivenhed over Forbudets Overhol-

*) Ved kgl. Res. af 8. Maj 1811 blev det endogsaa paalagt, at Attesten, foruden Angivelse af Indholdet, skulde indeholde en nøjagtig Forklaring, om det var af egen Frembringelse, eller købt af andre, hvor og af hvem. Bestod Indholdet af indenlandske Fabrikvarer, skulde Fabrik-Attest medfølge. Told- eller Postbetjente skulde ved Udleveringen nøje efterse Gods og Pakker og forvisse sig om, at intet utilladeligt fandtes deri. (Pl. $\frac{8}{6}$ 1811).

delse, og selv lod han straks efter Forordningens Udgivelse 57 Breve, som var ankomne fra England og tilsendte ham fra Generalpostamtet, tilintetgøre.¹²⁾

Saa streng var Afspærringen, at end ikke vore egne Landsmænd i engelsk Krigsfangenskab uhindret kunde korrespondere med Hjemmet. I Marts 1812, da Premierløjtnant Thøger Rosenørn vendte hjem fra engelsk Fangenskab, medbragte han 300 Breve fra danske Krigsfanger. Kongen tillod, at disse Breve maatte udleveres efter at være læste, og samtidig bestemte en kongelig Resolution, at Breve fra danske Undersaatter i engelsk Krigsfangenskab maatte forsendes frit med Posten i Danmark og Norge efter at være læste af Øvrigheden paa det Sted, hvor de først ankom, og befundne ikke at indeholde andet end Familieanliggender, samt forsynede med Øvrighedens Segl.¹³⁾ At de Englændere, som var i dansk Krigsfangenskab, ikke havde Lov at modtage eller afsende Breve er en Selvfølge. Som en Undtagelse, der bekræfter Reglen, kan anføres, at Prins Christian August, der var højstbefalende i Norge, i November 1808, da den engelske Orlogsbrig Seagull i Nærheden af Flekkerø maatte stryge sit Flag for en dansk-norsk Flotille, bevidnede Chefen, Kaptajn Cathcart, og hans Mandskab sin Højagtelse for deres kække Forsvar ved at besørge deres Breve sendte til England, hvad der anføres som en stor Velgerning mod deres i Hjemmet bekymrede Slægt og Venner.¹⁴⁾

Efter at Krigen med Sverige var udbrudt, afbrødes al Handel og Samkvem mellem de danske og svenske Stater. Al Passage fra dansk Kyst til Sverige blev forbudt, og enhver, som understod sig at føre

Personer, Breve eller Varer til Sverige, skulde have sit Liv forbrudt.¹⁵⁾

Omend den Postforbindelse, som vi foran har set var indrettet i Danmark i Begyndelsen af Aaret 1808, under almindelige Forhold kunde tilfredsstille de Fordringer, man i hin Tid stillede, er det givet, at den under Krigsforhold, hvor det gjaldt for Regeringen om at have hurtig og hyppig Forbindelse ikke alene med de forskellige Hærafdelinger, men ogsaa med Gesandterne i Udlandet, var aldeles utilstrækkelig. Det blev derfor ogsaa ved Krigens Udbrud nødvendigt ved Siden af den egentlige Post at etablere en særlig Feltpost til Statsmagtens Brug. Allerede under Troppe-samlingerne i Holsten 1805, da Hovedkvarteret var i Kiel, var der oprettet et Feltpostkontor der. Feltpost-væsenet sorterede imidlertid ikke under Generalpostdirektionen, men under et Feltpostamt, der var underlagt Generalkommissariatet. I Spidsen for Feltpostamtet stod en Feltpostdirektør, først Kaptajn du Plat, senere Kaptajn Grüner.¹⁶⁾ Efter at Krigen var udbrudt, blev Feltposten organiseret over hele Landet; Feltposter oprettedes efterhaanden paa følgende Hovedrouter: Mellem Kjøbenhavn og Altona over Korsør, Nyborg, Middelfart, Kolding, Haderslev, Slesvig og Rendsborg, mellem Slesvig og Kiel over Eckernförde, mellem Kiel og Altona over Neumünster og Bramstedt, mellem Snoghøj og Randers over Vejle, Horsens og Aarhus, mellem Roskilde og Nykjøbing Falster over Kjøge, Præstø og Vordingborg, mellem Roskilde og Kallundborg over Holbæk og mellem Kjøbenhavn

og Helsingør over Lyngby og Hørsholm. Stationerne var anlagte efter Armeens forskellige Positioner, saaledes at der ikke var over 2 à 3 Mil imellem hver, og hver Station skulde belægges med saa mange Estafetter, som Overøvrighederne efter Opgivelse af den kommanderende General eller Feltpostamtet bestemte. Naar Feltpoststationer blev etablerede, hvor der var Postkontor, ansattes Postmesteren i Almindelighed tillige som Feltpostekspeditør, paa andre Steder udnævntes denne af Stedets Øvrighed. Til Feltpostestafetter udtoges paalidelige og raske Folk, som ikke maatte være under 16 Aar. De forsynedes med et Skilt, hvorpaa stod „Feltpost-Estafette“, og som bares paa Hatten. En Estafette skulde blive paa Stationen i 5 Døgn ad Gangen og derefter have fri ligesaa længe. Under Opholdet paa Stationen erholdt han frit Kvarter, Fourage til Hesten og 24 Sk. daglig i Tærepeng.

Fra det kgl. Hovedkvarter afgik daglig til bestemt Tid en Feltpost til den kommanderende Generaler samt til Altona, ligesom der fra disse og fra Altona daglig, de tvende Postdage undtagne, til bestemt Tid afgik Feltpost til Kongens Hovedkvarter. Da dette var i Kjøbenhavn, afgik Feltposten herfra Kl. 3 Eftm. Befordringstiden var ligesom for den ridende Post en Mil i tre Kvarter. Over Bælterne og Sundene førtes Feltposterne enten af Postbaaden eller af Færgelavets Baade, eventuelt ogsaa af private Baade. Færgefolkene, der overførte Feltposten, havde ved Landingsstedet at give Posten til Feltpostekspeditøren eller, hvis Baaden paa Grund af Omstændighederne maatte lande et Sted paa Kysten, hvor der ikke

var Feltpoststation, til de nærmeste Kystbeboere eller Øvrighedspersoner, som ufortøvet skulde sørge for, at ridende Bud bragte Posten til nærmeste Station.

Foruden de ordinære Feltposter kunde der i overordentlige Tilfælde, den kongelige Tjeneste betræffende, afsendes ekstraordinære Estafetter. Afsendtes saadanne med Breve, der var af højeste Vigtighed for Kongen og Staten, skulde Brevene være forsynede med 3 Segl, og Estafetterne maatte da kun bruge en halv Time til Milen. Alle andre med ekstraordinære Estafetter afsendte Breve skulde være forsynede med 2 Segl.

Foruden kongelige Tjenestebreve befordrede Feltposten ogsaa Breve til eller fra Officerer, Underofficerer og Menige. En kort Tid, nemlig fra 1. Juli til Decbr. 1810, medtog Feltposten ogsaa Breve, som private Folk i vigtige Tilfælde ønskede afsendte. For saadanne Breve, der skulde afgives til et Postkontor og af dette leveres til Feltpostekspeditøren, maatte betales en halv Gang mere Porto end den sædvanlige.¹⁷⁾

Feltposten var sikkert Regeringen til megen Nytte i Krigsaarene. J. G. Rist, der i disse Aar repræsenterede Danmark i Hamborg, udtaler sig meget rosende om den. Han benyttede sig af den i vigtige Ærinder, og med den Hurtighed, hvormed Breve med 3 Segl befordredes, havde han ofte Svar fra Kjøbenhavn paa 4 Dage, men han tilføjer ogsaa, at flere Heste paa den Maade blev redne fordærvede.¹⁸⁾

Saa vel for det egentlige Postvæsen som for den særlige Feltpost var det af højeste Vigtighed, at Forbindelsen mellem Sjælland og Fyen kunde vedligeholdes, thi uden denne var Hovedstaden fuldstændig

afskaaret fra Forbindelse med den største Del af Landet og med Udlandet samt med Norge, idet Forbindelsen med dette Land foregik over Jylland. Men det var netop over Store Bælt, at de største Vanskeligheder under Krigen frembød sig.

Den engelske Krigserklæring foranledigede som tidligere bemærket ikke nogen øjeblikkelig Afbrydelse af Postgangen, men da engelske Skibe henad Foraaret 1808 tog Station i Store Bælt, kunde Postforbindelsen mellem Sjælland og Fyen kun finde Sted under Iagttagelse af den største Forsigtighed. Der blev straks indrettet en særskilt Post over Lolland og Langeland til Befordring af Duplikater af vigtige kongelige Tjenestebreve for det Tilfælde, at Posten, som forsendtes mellem Korsør og Nyborg, og hvormed Originalbrevene befordredes, skulde blive opsnapet af Fjenden.*) Posten overførtes ikke med Postjagterne, men med lette armerede Rofartøjer, idet man antog, at saadanne Fartøjer lettere uset kunde slippe forbi de fjendtlige Skibe.¹⁹⁾

En engelsk Fregat paa 36 Kanoner havde imidlertid taget Station ved Sprogø, hvor dens Besætning bl. a. nedtog Apparaterne til den optiske Telegraf. Passagen over Bæltet var derfor yderst vanskelig, og paa Grund af Isforholdene maatte man foreløbig opgive at sende Post over Lolland og Langeland. I Slutningen af Marts Maaned ophørte Postgangen fuldstændig i nogle Dage, i hvilken Anled-

*) En saadan Post var indrettet i Oktober 1807, men atter ophørt i December s. A. (se Fr. Olsen, Postvæsenet i Danmark 1711—1808 S. 301).

ning Kongen tilmeldte Generalpostamtet, at han havde anset det for nødvendigt at overgive Befalingen paa de forskellige Overfartssteder til Søofficerer, som skulde træffe alle Foranstaltninger til „paa det hastigste at overføre Brevposterne, Estafetter og dem, som rejse i kgl. Ærinde“. Ved Korsør, Nyborg, Langeland, Taars, Kramnitze, Nysted og Heiligenhafen blev til den Ende forskellige Søofficerer stationerede.²⁰⁾

Da Isen ikke mere lagde Hindringer i Vejen for Postgang over Lolland og Langeland, blev det ved kgl. Res. af 1. April 1808 bestemt, at Brevposterne fremtidig skulde sendes denne Vej, medens Duplikatposterne skulde gaa over Korsør-Nyborg. Pakkeposten, som havde været standset, siden Bæltfarten blev usikker, skulde ligeledes gaa over Lolland-Langeland, men den maatte ikke medtage stort Gods eller private Rejsende.*) Der skulde træffes Foranstaltning til, at Posterne, naar de kom i uundgaaelig Fare for at tages af Fjenden, kunde sænkes. I den kgl. Resolution udtaltes det endvidere, at der ikke kunde gives bestemte Regler for Postgangen, men at Generalpostamtet maatte træffe Foranstaltninger til, at Posten i paa-

*) Som Følge af Pakkepostens Standsning var der i Nyborg oplagt 60 Læs Postgoods, som for største Delen var ankommet dertil i Marts Maaned. Det maa haabes, at det ikke har været let fordærvelige Varer, thi først i Maj Maaned tillod Kongen, at Godset blev indskibet paa en Jagt, hvis Mandskab maatte loves en Dusør af 30 Rdl. hver for at overføre det. Jagten skulde blive liggende, indtil den en mørk Nat med føjelig og stærk Vind kunde gaa over. og det maatte ikke komme i Betragtning, om der hengik flere Uger, inden dette kunde ske (Gp. Res. Pr. 1808, 262).

trængende Tilfælde ogsaa kunde føres over Femern, „kort at alt anstreges for at naa Hovedformaalet, som er Kommunikationens Vedligeholdelse ved Posterne“. Postembedsmændene maatte, uden at indhente videre Forholdsordre, efter Skønsomhed og Konduite anordne og forandre Posternes Gang.²¹⁾

Det var selvfølgelig under saadanne Forhold umuligt at vedligeholde en blot nogenlunde regelmæssig Postgang, og selv om Posterne maaske ikke altid fremførtes saa hurtig, som det kunde ske, hvilket bl. a. synes at fremgaa af et Forslag fra Kaptajn Baron Holsten om at lade Posterne omveksle paa Nordspidsen af Langeland, saa at Postfolkene fra Sjælland og Fyen gik tilbage derfra, hvilket han troede vilde fremme Posternes Gang, „da enhver vilde ile for at komme til sit Hjem og fuldføre sin Rejse“, saa var dog de Hindringer, de engelske Skibe lagde i Vejen, ofte uovervindelige. Saaledes beretter f. Eks. en norsk Postekspresse, senere Postmester i Drammen, Josias Schmidt, der under sin Tjenstledighed blev meget benyttet i forskellige Ærinder, hvorledes han, efter i Begyndelsen af April Maaned over Lolland og Langeland at have bragt en betydelig Pengetransport samt en Del Kostbarheder, der skulde bruges i Anledning af Christian den Syvendes Bisættelse i Rendsborg, til Kolding, paa Tilbagevejen med Pakkeposten blev opholdt 4 Dage paa Langeland, da de engelske Skibe kryssede i Bæltet mellem Langeland og Lolland og afskar al Passage herimellem. Der blev to Gange i Nattens Mørke gjort Forsøg paa at komme over, men forgæves.²²⁾

Forsendelse af Penge og Kostbarheder mellem

Sjælland og Fyen var forbundet med stor Risiko, og ved kgl. Res. af 21. April blev dette derfor fuldstændig forbudt. Trods Forbudet blev der dog paa Forlangende af Finanskollegiet den 23. April sendt 100,000 Rdl. til Zahlkassen i Rendsborg, og disse Penge naaede lykkelig over Bæltet; men da der den 12. Maj atter blev sendt 70,000 Rdl., gik det ikke saa heldigt, idet Postbaaden, hvormed de overførtes, blev taget af Fjenden mellem Hou paa Langeland og Nyborg. Det var et meget skarpt Reskript, Generalpostamtet i den Anledning modtog. „Til vor største Utilfredshed“, hedder det, „have Vi igennem vort Finanskollegium modtaget Indberetning, at en Sum af 70,000 Rdl. af Vor Kasse, som herfra er afsendt den 12. d. M., er faldet i Fjendens Haand paa Bæltet“. Kongen forlangte Erklæring om, hvad der havde foranlediget, at Posten trods Forbudet herimod havde paataget sig under saa vanskelige Omstændigheder at overføre en saa betydelig og voluminøs Sum i Enrigsdalersedler, og om Grunden til, at Nedsænkning af Pengene var forsømt. For Fremtiden maatte ingen Penge, hverken paa Privates eller Autoriteters Forlangende, modtages til Forsendelse over Bæltet. Ikkun 4 Dage efter resolverede Kongen dog, at Finanskollegiet endnu „for een Gang“ maatte oversende 200,000 Rdl., og 14 Dage efter, at Kollegiet maatte sende 250,000 Rdl., bægge Gange til Zahlkassen i Rendsborg, men en Søofficer skulde føre dem over Bæltet.²³⁾

Angaaende de nærmere Omstændigheder ved Tabet af den omhandlede Pengetransport oplyste Generalpostamtet, at Pengene var afsendte paa Forlan-

gende af Finanskollegiet, som havde erklæret, at det var nødvendigt Tid efter anden at sende Penge til Zahlkassen i Rendsborg. Pengene havde været fordelte i otte Kasser af Vægt tilsammen 624 Pund. De var lykkeligt naaede til Hou, men i Stedet for herfra at blive sendte over Rudkjøbing, var de med Baad dirigerede til Nyborg. Generalpostamtet lagde Skylden herfor paa den kommanderende Officer, Løjtnant ved den langelandske Infanteribataillon Kastrup.*) Baaden, der ikke var armeret, blev taget af en fjendtlig Barkasse under Fyens Land, og det havde været umuligt at kaste Pengene over Bord, da de laa nederst i Baaden. „Med dyb Smerte“, hedder det til Slutning, „kan Generalpostamtet ikke undertrykke den Ytring, at ovenmeldte betydelige Transport, efter at den i Overensstemmelse med de trufne Foranstaltninger var kommet over til Langeland, synes ligesom at være sendt Fjenden i Hænderne.“²⁴⁾

Til at undersøge og dømme i Sagen nedsattes en Kommission, bestaaende af Oberst F. v. Juel, Herredsfoged Westergaard og Auditor Sommer. Ved dennes den 29. Sept. 1808 afsagte Dom blev Løjtnant Kastrup for under de daværende farlige Forhold at have sendt Posten fra Hou til Nyborg i Stedet for over Rudkjøbing—Taasinge dømt til 2 Maaneders første Grads Fæstningsarrest. Ekstrapostfører Bentzen blev for ikke

*) Medens det ellers var Søofficerer, der havde Befalingen ved Posttransporten, var det paa Langeland en Landofficer. Kaptajnlojtnant Trampe, der afgav Erklæring i Sagen, bemærker ogsaa meget spydigt, at Farten paa Hou bestyres af en Landofficer, „hvis gode Villie jeg ikke betvivler, men desto mere hans Evner til at bedømme Søfarten.“

at have sørget for, at Pengene laa saaledes, at de kunde kastes over Bord, dømt til at miste sin Bestilling, medens en anden Postfører og Baadsmandskabet frifandt. Dømmen blev for Kastrups Vedkommende af Kongen formildet til Fæstningsarrest af anden Grad. Den 15. Maj 1809 blev han forøvrigt, formodentlig som Følge af sit Forhold ved denne Lejlighed, afskediget.²⁵⁾

Senere faldt ingen af Statens Pengetransporter i Fjendens Hænder, men Uregelmæssigheden i Postgangen vedblev, og Kongen ytrede stadig sin Utilfredshed med „denne Uorden“. I Juni Maaned indtraf det flere Gange, at Posterne udeblev, og den 19. samme Maaned beordrede derfor Kongen, at en af Direktørerne i Generalpostamtet skulde sammentræde med en Deputeret af Admiralitetskollegiet for at udarbejde en Plan for Overfarten mellem Sjælland og Fyen over Langeland. I Løbet af 4 Dage skulde de afgive Betænkning.²⁶⁾ Man maa lade disse Mænd, hvoraf Monrad var den ene, at de arbejdede hurtigt; thi allerede den 22. Juni kunde Kongen approbere deres Forslag. Al Forsendelse af Post samt Befordring af Kurerer og Estafetter mellem Nyborg og Langeland saavel som mellem Kjørteminde og Sjælland blev nu forbudt. Al Passage skulde ske enten mellem Skjelskør og Hou paa Langeland over Omø eller mellem Taars paa Lolland og Spodsbjerg eller Stensgaard paa Langeland. Mellem Langeland og Fyen skulde Passage ske over Rudkjøbing, Vemmenæs og Svendborg til og fra Odense. De Søofficerer, der havde Befalingen ved Færgestederne, og hvoraf den ved Nyborg stationerede blev forflyttet til Hou, skulde

i hvert enkelt Tilfælde bestemme, hvilken af de 2 Veje Posterne skulde gaa, saaledes at den almindelige Brevpost og Feltposten altid sendtes ad den Vej, som ansaas for den sikreste, medens Duplikatposten sendtes den anden Vej. Hvor vidt Posterne fra Kjøbenhavn skulde dirigeres til Skjelskør eller over Lolland til Taars, skulde bestemmes af Generalpostamtet i Henhold til de hver Dag fra Bæltet gennem den optiske Telegraf modtagne Rapporter. Til Brevpostens Befordring skulde anvendes 8-Aarers armerede Chalupper, hvoraf der maatte bygges 3 ny. Til at transportere Pakkeposten skulde anskaffes 2 dobbelte Chalupper paa 14 à 16 Aarer. Indtil disse Fartøjer kunde tilvejebringes, maatte benyttes Isbaade eller andre Ro- eller Sejlbaade. Admiralitetskollegiet skulde forskaaffe det til Fartøjernes Besætning fornødne Mandskab. For at paase, at alle vedkommede blev tilbørligt instruerede, og for paa de forskellige Steder at anstille Undersøgelser om „de egentlige Aarsager“ til Forsinkelserne, beordrede Kongen, at en af Postdirektørerne skulde inspicere Routerne. Monrad berøjste da ogsaa det meste af Juli Maaned Lolland, Langeland og Fyen lige til Assens.²⁷⁾

Efter de foran anførte Regler forsendtes Posten til henimod Aarets Slutning. En kortere Afbrydelse af Postgangen over Langeland fandt dog Sted i August Maaned, da Englænderne sammen med de opørske spanske Tropper den 13. August besatte Langeland, som de først forlod den 22. August. Posterne fra Kjøbenhavn af 9., 13. og 16. August sendtes derfor over Femern. Efter at alle engelske Skibe den 19.

Decbr. havde forladt de danske Farvande, gik Posten atter sin sædvanlige Vej over Korsør-Nyborg.²⁸⁾

De følgende Krigsaar var Postgangen langt fra saa vanskelig. Vel var der stadig hvert Aar, Vintermaanederne undtagne, engelske Skibe i de danske Farvande, men de havde ikke til Stadighed Station i Store Bælt. Forbindelsen mellem Korsør og Nyborg kunde vedligeholdes nogenlunde regelmæssig, og denne Vej gik hele Tiden Brevposten. Pakkeposten forsendtes en Del af Aaret 1809 over Langeland, men senere gik ogsaa denne over Korsør-Nyborg, af og til dog, naar der var Fare for fjendtlig Forfølgelse, over Langeland. Da det i Juni 1813 atter kom til Fjendtligheder med Sverige, og svenske og engelske Krigsskibe frembragte en streng Blokade af Sjælland, maatte Pakkeposten atter føres over Øerne, medens Brevposten kun med største Forsigtighed førtes mellem Korsør og Nyborg.²⁹⁾ Da det ikke forud kunde bestemmes, hvad Vej Pakkeposten kom til at gaa, og Postvæsenet skulde have Betaling i Forhold til Vej-længden, blev det ved kgl. Res. af 15. Juli 1809 bestemt, at Vejlængden mellem København og Odense, der over Korsør-Nyborg beregnedes til 22 Mil og over Langeland-Lolland til 40 Mil, skulde efter et Middeltal beregnes til 31 Mil, og Fragten for Rejsende og Gods i Tiden fra 1. April til 1. Decbr. erlægges i Henhold hertil. Denne Bestemmelse forandrede i Marts 1812 for de Rejsendes Vedkommende derhen, at der kun skulde betales for 9 Mil mere, naar Posten virkelig fremførtes over Øerne. I Oktober 1813 blev Tidsrummet, i hvilket der for Gods skulde erlægges Fragt efter den længere Vejlængde, udvidet til 31.

Decbr., „da det først efter denne Tid med nogenledes Sikkerhed kan formodes, at Overfarten mellem Korsør og Nyborg vil blive aldeles fri og ubehindret“.³⁰⁾

Helt skadesløs slap man dog ikke over Aarene 1809—13, idet i Septbr. 1812 en Postbaad, der medførte Kurantsedler til et Beløb af ca. 55,000 Rdl. og Varer til en Værdi af ca. 58,000 Rdl., blev taget af Fjenden. Postføreren, der blev taget tilligemed Posten, slap fri et Par Dage efter og blev landsat i Nyborg. Af Baadens Indhold havde Englænderne medgivet ham 3 tomme opbrækkede Postlader, 4 tomme Postsække og en Presenning. En Købmand Suhr i Nyborg, som led det største Tab ved denne Lejlighed, parlamenterede med Fjenden om Tilbagegivelsen af hans Ejendele og fik Fuldmagt til ogsaa at forhandle paa de øvrige Afsenderes Vegne, men opnaaede intet.³¹⁾

Saa længe der var fjendtlige Skibe i Farvandene, benyttedes til Postens Overførsel Chalupper. Sejladsen foregik da op ved Langeland mellem Grundene, men kunde derfor ikke finde Sted i Mørke.³²⁾ Til en saadan Tur over Bæltet medgik ca. 10 Timer. Om Vinteren, naar Farvandene var fri for fjendtlige Skibe, benyttedes Postjagterne, hvoraf der var 2, „Mercurius“ og „Ørnen“, byggede i 1793 og 1794. Den førstnævnte blev imidlertid taget af Englænderne i 1808 i Nyborg Havn og bortført. Først i 1812 bestemtes det, at der skulde bygges en ny Jagt, som efter de daværende høje Priser skulde betales med 13,500 Rdl.³³⁾ Postfartøjerne skulde selvfølgelig først og fremmest være til Brug for Postvæsenet, men Marineofficererne mente ogsaa at kunne benytte dem ved

Ekspeditioner mod fjendtlige Fartøjer, hvorover der gentagne Gange opstod Konflikter. Postjagten „Ørnen“, der henlaa i Korsør Havn, blev saaledes i August Maaned 1808 af Kaptajnløjtnant Grev Trampe, som var befalende Søofficer ved Posttransporten, der dog paa det Tidspunkt var indstillet mellem Korsør og Nyborg, benyttet til dermed at eftersætte 2 fjendtlige Fartøjer, og det lykkedes ham at tage det ene, en engelsk Chalup, hvis Besætning, 10 Mand, blev gjort til Krigsfanger. Generalpostamtet tilskrev i den Anledning Grev Trampe ikke at benytte Postjagten til saadant, men i et Reskript lod Kongen Generalpostamtet vide, at han ej alene vilde undskylde, at Grev Trampe havde benyttet Postbaaden, da intet andet armeret Fartøj var ved Haanden, men han vilde endogsaa tillade ham at benytte samme til at gøre Fjenden Skade, naar der var Lejlighed dertil. Den erobrede Chalup, der viste sig særdeles skikket til Posttransport, blev forøvrigt senere overladt Postvæsenet for Vurderingssummen 390 Rdl. I 1810 fik imidlertid en anden Søofficer, som i Nyborg havde forlangt en af Postchalupperne til Brug for dermed at besætte et amerikansk Skib, som man mente havde oversejlet et dansk armeret Fartøj under Sejro, ikke Ret i sin Klage over, at dette var nægtet ham. Under Henvisning til ovennævnte Reskript bemærkede Kongen, at kun Postjagten „Ørnen“ maatte benyttes i saadanne Tilfælde, men at ellers intet Postfartøj i Store Bælt maatte bruges til at opbringe eller besætte mistænkelige Skibe og endnu mindre til private Kaperier, „da Postfartøjernes Hovedbestemmelse

er saa vigtig, at Vi allernaadigst ville, de til enhver Tid skulle være forbeholden samme.“³⁴)

De Vanskeligheder, hvorunder Postgangen i 1808 foregik, kaldte ogsaa Projektmagere frem. Generalpostamtet fik saaledes ved kgl. Res. Tilladelse til at antage en Mand ved Navn Ole Andersen Hvadsgaard som Kajakroer, for saa vidt det ved en Prøve viste sig, „at han med Kajakken kan kulle sig om paa Søen og rejse sig op igen“, og med faderlig Omsorg tilføjer Kongen i Resolutionen, at en vandtæt Trøje er et uundværligt Rekvisit for en Kajakroer, hvorfor en saadan Trøje bør anskaffes. Om Ole Andersen imidlertid efter med Kajakken at have kullet sig om paa Søen ikke har kunnet rejse sig op igen, eller om det af anden Grund har vist sig uhensigtsmæssigt at benytte et saadant Fartøj til Postbefordring, faar staa hen, men han blev i hvert Fald ikke antaget som Postbefordrer. Nitten Aar efter ansøgte han om Betaling for de af ham med Kajakken foretagne Forsøg, men Generalpostdirektionen erklærede, at han havde faaet den Betaling, der tilkom ham.³⁵)

Ogsaa Forsøg med Brevbefordring pr. Luftballon foretoges. En Mand ved Navn Colding, som i 1807 paa Rosenborg Eksercerplads havde foretaget forskellige Forsøg med Balloner, afsendte den 2. Juli 1808 pr. Luftballon fra Risinge ved Kjerteminde et Brev til Kongen. Brevet blev fundet paa en Mark ved Skjelskør og indsendt til Generalpostamtet, der den 5. Juli sendte det til Kongen, som derefter gav Generalpostamtet Ordre til at meddele Aërostat Johan Peter Colding, at det af ham med hans aërostatiske Maskine afsendte Brev rigtigt var modtaget.³⁶)

Ad Hovedrouten gennem Sjælland, Fyen og Hertugdømmerne fandt som omtalt Forbindelsen med det sydlige Udland Sted. I Hamborg havde Danmark sit eget Postkontor, der forestodes af en dansk Postembedsmand, og gennem hvilket Korrespondancen udveksledes med de Lande, der ligesom Danmark havde eget Postkontor her. Ligeledes havde Danmark et Postkontor i Lybæk, hvilket dog efter Overenskomst med Lybæks Magistrat bestyredes af Stadens Postmester, der aflagde en vis Ed til den danske Regering.³⁷) Krigsbegivenhederne mod Syd bevirkede imidlertid, at begge disse Postkontorer for en Tid blev ophævede. Allerede da Hamborg under den fransk-preussiske Krig blev besat af Franskmændene, blev de preussiske og thurn og taksiske Postkontorer her ophævede, og i Stedet for blev der i 1807 indrettet et storhertugelig bergsk Postkontor. Storhertugdømmet Berg, der var dannet af det forhen selvstændige Hertugdømme Berg, der i 1806 kom i Frankrigs Besiddelse, og nogle omliggende Distrikter, som Preussen i 1805 havde afstaaet til Frankrig, havde Napoleon givet til sin Svoiger Joachim Murat. Storhertugdømmets Postforvaltning nøjedes ikke med de alt tilstaaede Postrettigheder i Hamborg, men gjorde Fordring paa den uindskrænkede Udøvelse af Postregalet der og undertrykkede de derværende hannoveranske og brunsvigske Postkontorer, ligesom den gjorde Forsøg herpaa overfor det meklenborgske. Napoleon havde imidlertid ikke, som det senere under Forhandlingerne med Hannover oplystes, givet Storhertugdømmet saa uindskrænkede Postrettigheder i Hamborg, men kun de Rettigheder, som Fyrsten af Thurn og Taksis havde været In-

dehaver af, og det endda kun med Forpligtelse til at drage Omsorg for Postbesørgelsen i de okkuperede Lande.*) Derfor havde ogsaa baade det danske og det amerikanske Postkontor faaet Lov at bestaa, ligesom man ej heller havde vovet at ophæve Staden Hamborgs Postrettigheder, men havde ladet sig nøje med en Afstaaelse af disse imod en Aarlig Afgift.³⁸) Imidlertid blev der i Begyndelsen af Aaret 1808 rettet Henvendelse til Danmark om at overdrage det danske Postkontor i Hamborg til den storhertugelige bergske Postforvaltning, og Direktør i Generalpostamtet Knuth fik, som tidligere omtalt, det Hverv at føre Underhandlingerne. Han ankom ogsaa til Hamborg, men endnu i August var Underhandlingerne ikke begyndte, og der var, som Knuth indberettede, ingen Udsigt til, at de snart vilde tage deres Begyndelse. Generalpostamtet, der frygtede, at man ogsaa havde til Hensigt at faa det danske Postkontor i Lybæk ophævet, og at Spørgsmaalet om Danmarks Ret til at have Postkontor i de 2 Hansestæder derved let vilde komme under Diskussion, hvad næppe vilde være heldigt, tilraa-

*) Napoleon havde dog ikke lagt Storhertugen Hindringer i Vejen for at gennemføre sine Fordringer. Han havde nemlig til Hensigt, at gøre Hamborg til Centralpunktet for Korrespondancen for bedre at kunne vaage over denne, i hvilken Anledning Breve, som under almindelige Forhold ikke passerede Hamborg, under Krigen blev dirigerede over denne By. Kejseren havde specielt overdraget Murat at vaage over de Anstalter, der var trufne til Kontrol med Brevvekslingen. Disse vilde, udtalte Kejseren, selv om det skulde vise sig umuligt at aabne og gennemlæse alle Breve, i det mindste have den gode Virkning, at Breve, som indeholdt skadelige Efterretninger, blev flere Dage forsinkede. (H. Stephan, Geschichte der preussischen Post S. 356.)

dede derfor, at Knuth hjemkaldtes, og dette fandt derpaa Sted i September Maaned. Embedet som dansk Postmester eller Postinspektør i Hamborg, hvilket af Hensyn til den mulige Ophævelse af Postkontoret havde staaet ledigt siden April 1807, blev derefter i December Maaned besat med Postdirektør Eggers, dog paa den Betingelse, at han ved eventuel Ophævelse af Postkontoret maatte finde sig i de Bestemmelser, som Kongen i den Anledning maatte træffe.³⁹⁾

At Underhandlingerne ikke var blevne paabegyndte havde formodentlig sin Aarsag i, at Kejser Napoleon, efter at Murat i Juli 1808 var blevet Konge i Neapel, havde taget alle Storhertugen af Bergs Lande og Rettigheder i Tyskland i Besiddelse, og at disse fra 1. August skulde regeres i Frankrigs Navn. Der blev ikke under de ny Forhold indledet Underhandlinger med Danmark om Postkontorets Ophævelse, men da ved kejserlig Dekret af 18. Decbr. 1810 Hansestæderne Lybæk, Hamborg og Bremen samt det tidligere Hertugdømme Lauenborg og Lüneborg indlemmedes i det franske Rige, gav den franske Regering den 11. Januar 1811 Befaling til, at samtlige fremmede Postkontorer i disse Lande og Stæder straks skulde ophøre. J. G. Rist, der var dansk Chargé d'affaires i Hamborg, beretter, at Befalingen blev givet uden Varsel og med hensynsløs Grovhed. Han fortæller, at den danske Postmester (Eggers), der ellers var saa stolt af sin Uafhængighed af Gesandtskabet, bestyrtet og ude af sig selv kom farende ind i Gesandts Værelse, jamrende højt og klagende over Kolik. Rist tog nu Affære og protesterede imod Ophævelsen af det

danske Postkontor, men kunde ikke opnaa andet end en kort Frist, indtil der kunde indrettes Grænsepostkontor i Altona.⁴⁰⁾ Sagen blev straks indberettet til Kjøbenhavn, hvorfra Rist fik Ordre til at indlede Underhandlinger, men disse blev frugtesløse, og i Begyndelsen af Marts blev de danske Postkontorer i Hamborg og Lybæk ophævede.

Breve fra Danmark til Hamborg, Lybæk og Udlandet skulde nu afgives til det franske Postvæsen i disse Byer, men under de da brugelige Former for Udveksling af Post var det nødvendigt for Danmark at have Postkontorer ved Grænsen. I Altona var Postkontor, og her indrettedes nu tillige et Grænsepostkontor under Bestyrelse af den hidtidige Postmester i Hamborg, Eggers. I Stockelsdorf, en Landsby paa Grænsen mellem Holsten og det lybæske Gebet, indrettedes ligeledes et Grænsepostkontor under Bestyrelse af Postsekretær v. Muck fra Hamborg. Imellem Hamborg og Altona var af det danske Postvæsen indrettet en Fodpost. Denne vedblev at bestaa, saaledes at det danske Postvæsen beholdt Porto for Breve fra Altona og det franske Postvæsen Porto for Breve fra Hamborg, medens Brevene gensidig udveksledes og besørgetes udbragte af det modtagende Postvæsen.⁴¹⁾

Det er noksom bekendt, hvilke Vanskeligheder Krigen med England voldte i Henseende til Forbindelsen med Norge. Dette Lands Forsyning med Korn og andre Levnetsmidler foregik med de største Farer for Skib og Ladning, idet en engelsk Flaade, som havde Tilhold i Gøteborg, beherskede Kattegat og Skage-

rak. Ligesaa vanskeligt var det at vedligeholde Postgangen, idet denne ogsaa maatte foregaa søværts, hvad allerede var begyndt, forinden Krigen med Sverige udbrød. Kronprins Frederik havde nemlig, da han kom under Vejr med, at den svenske Post, som gik igjennem Danmark til og fra Hamborg, efter at Franskmændene i 1806 havde besat Hamborg, blev ekspederet i Altona, straks nedlagt bestemt Forbud herimod. Dette havde til Følge, at den norske Post, som den 1. Decbr. gik fra Kjøbenhavn, blev stoppet i Helsingborg, og at Sverige opsagde den hidtil gældende Traktat om Landenes gensidige Ret til at lade deres Poster passere gennem hinandens Lande.⁴²⁾ Der maatte derfor allerede i Slutningen af Aaret 1807 etableres Postgang mellem Fladstrand og Frederiksværn. Dette faldt imidlertid forholdvis let, da Posten mellem Danmark og Norge siden August Maaned for en stor Del var sendt denne Vej, dels som Følge af Englændernes Spærring af Øresund, dels fordi Sverige flere Gange havde stoppet de dansk-norske Poster. Kun fra Begyndelsen af November var Posten nogenlunde regelmæssig sendt gennem Sverige.

Mellem Kjøbenhavn og Fladstrand blev Posten sendt ad Hovedrouten sammen med den danske Post. I Fladstrand og Frederiksværn førte Søofficerer Tilsyn med Postfarten, men da der intet Postkontor var i Frederiksværn, maatte Posten befordres til Laurvig og ekspederes der. Postbaad skulde afgaa 2 Gange ugentlig fra hvert Sted, men da Baadene idelig opholdtes, dels af Vind og Vejr, dels af fjendtlige Kryssere, og Brevantallet var stærkt aftaget, blev det i

Marts 1808 bestemt, at der indtil videre kun skulde sendes een Gang ugentlig Post, hvorved ogsaa Omkostningerne ved Postfarten, der med 2 Gange ugentlig Post ansloges til 10,000 Rdl. aarlig, vilde blive mindre. Dette var, som Generalpostamtet bemærkede, ogsaa af stor Betydning for Frederiks Hospital, der fik Overskuddet af det norske Postvæsen. Ikkun en Maa-
ned efter indførtes dog atter 2 Gange ugentlig Postfart, og samtidig blev Generalpostamtet bemyndiget til at anskaffe 6 aabne Baade til Brug for Sommerfarten. For det Tilfælde, at Postbaade skulde blive opsnappede af Fjenden, maatte Postsækkene altid være forsynede med Blylodder, for at de kunde kastes over Bord og synke til Bunds, men vigtige Breve afsendtes derfor ogsaa in duplo, saaledes at Originalbrevene gik med et andet Skib end Duplikatbrevene.⁴³⁾

Skønt saavel Førere som Mandskab om Bord paa Postfartøjerne udviste Dygtighed og Omsigt under Udøvelsen af deres vigtige Hverv, løb dog Postfarten ikke af uden Tab baade af Fartøjer, Post og Menne-
skeliv. Den 26. Maj blev Postbaad Nr. 1, som Dagen forud var afgaaet fra Norge, taget af en engelsk Fregat. Det lykkedes dog Skipperen forinden at faa Posten, 6 Geværer og 2 Pistoler samt Krudt og Kugler kastet over Bord. Selv kom han om Bord i Fregatten, og om sit Ophold her fortalte han, at han hørte, at hans Baad skulde udrustes som Kaper og bemandedes med 20 Mand for under dansk Flag og Vimpel at gaa ind saavel i norske Havne som paa den jyske Vestkyst og plyndre. Skipperen tilligemed 5 andre norske Skippere og 16 Matroser, som var ombord i Fregatten, blev satte i Frihed og fik overladt en Baad, som de maatte betale

med 150 Rdl., skønt den kun var 40 Rdl. værd. Postbaaden derimod blev forsynet med Bredfok, Gaffel, Topsejl, Klyvertopsejl og Læsejl, og saaledes udhallet kunde den sejle Fregatten agterud. Da Frederik den Sjette fik denne Indberetning, gav han Ordre til at anskaffe en ny Postbaad, som skulde have de samme Fordele i Sejl og andre Indretninger, som Fjenden havde anbragt paa den opbragte Baad, og at disse Forbedringer skulde indføres ved alle Postbaade.⁴⁴⁾

I Begyndelsen af Juni Maaned blev en Baad, der var afsejlet fra Frederiksværn den 5. Juni, opbragt af et svensk armeret Skib, men ligeledes først efter at Posten var kastet over Bord. Skipper og Mandskab slap fri mod at betale 50 Rdl. i Løsepenge. En tredie Postbaad, „Galop“, maatte i Juli Maaned efter at have kæmpet haardt mod Vind og Sø give tabt overfor en engelsk Brig, men ogsaa her blev Posten forinden Havets Bytte. Føreren af Briggen skænkede ikke alene den dygtige Postskipper og hans Mandskab Friheden, men ogsaa en god Baad, hvormed han ankom til Kristiansand den 2. August. I Juli Maaned blev endvidere en Jolle fra Fladstrand med vigtige Breve til Norge kapret, men Brevene var forinden sænkede i Søen. Værst gik det Postbaaden „Dristig“, som paa Turen fra Norge den 14. Juli kæntredes af en Braadsø. Skipperen, 4 Matroser og en Passager druknede, medens kun to af Mandskabet bjergedes. Disse blev, efter i 2 Døgn at have siddet paa Baadens Køl, optagne af en engelsk Brig. Ved denne Lejlighed faldt en Postsæk, som var blevet liggende paa tværs i Lugen, tilligemed nogle Depecher i Fjendens Hænder.⁴⁵⁾

De stadige Efterstræbelser, hvorfor Postfartøjerne var Genstand, havde naturligvis til Følge, at de tidt kom ud af deres Kurs og maatte lande helt andre Steder end de vedtagne. Saaledes maatte de paa norsk Kyst ofte søge Kristiansand, hvorfra de ogsaa undertiden udgik, og i Retningen til Danmark landede de ofte helt omme paa Vestkysten. Dette var særligt Tilfældet i Efteraaret 1808, og Generalpostamtet indstillede derfor til Kongen, at der i Thisted blev stationeret en Søofficer til at have Overopsynet. Dette vilde Kongen dog ikke gaa ind paa; men henviste Generalpostamtet til gennem vedkommende Amtmand at faa en søkyndig Mand ansat for at føre Tilsynet med Postfarten paa Vestkysten. Han kunde modtage Forholdsordre fra Generaladjutant og Kommandørkaptajn Riisbrigh, som fra Aalborg ledede Norges Forsyning med Proviant. Der synes dog ikke fra Generalpostamtets Side at være gjort Skridt i denne Retning.

Da Vinteren nærmede sig, søgte og fik Generalpostamtet ved kgl. Res. af 19. Septbr. Bemyndigelse til at købe 3 hensigtsmæssige Jagter til Afløsning af de aabne Baade, og i December Maaned blev det paa Postbestyrelsens Indstilling resolveret, at Postfartøjerne, hver Gang de afgik til Norge, skulde medtage for Provideringskommissionens Regning 100 Tdr. Rug, eller saa megen Sæd, som Fartøjerne kunde føre uden Sinkelse i Sejladsen, imod 1 Rdl. pr. Tønde i Fragt.⁴⁶⁾

I Efteraaret og Vinteren blev Postfarten mere uregelmæssig. Den 12. Novbr. melder Generalpostamtet til Norges Regeringskommission, at det i 4 Uger

ikke havde modtaget nogen Post fra Norge. Den 18. Novbr. ankom endelig Kristianiaposten af 1., 8. og 15. Oktober til Kjøbenhavn. Der indløb nu tillige Meddelelse om, at en Postbaad, der ogsaa bar Navnet „Dristig“, den 13. Oktober om Aftenen straks efter Afsejlingen fra Kristiansand var kommet ind mellem 4 fjendtlige Sejlere. Da Skipperen saa dem, vendte han og undgik, at Baaden blev taget, men kort efter havde Skipperen, medens han stod ved Masten for at holde Udkig, det Uheld at blive skyllet over Bord af en Sø, og alle Anstrengelser for at redde ham var forgæves. Den 25. Novbr. meldte Postmesteren i Brevig til Generalpostamtet, at et der hjemmehørende Skib, ladet med kgl. Magasinkorn, paa Rejsen fra Fladstrand var strandet 2½ Mil fra Hjemstedet og Mandskabet samt Kammerherre Kaas med Familie omkommet. Fra Skibet var bjerget 5 Postsække med Kjøbenhavnsposterne af 25. og 29. Oktbr. I Begyndelsen af det ny Aar forsvandt sporløst Briggen „Enigheden“, der var afsejlet fra Løkken den 14. Januar, medhavende 4 Original- og Duplikatposter. Med dette Skib fulgte Etatsraad Tønder Lund, som under 12. Decbr. var udnævnt til Medlem af den norske Regeeringskommission i Stedet for Kammerherre Kaas.⁴⁷⁾

Begyndelsen af Aaret 1809 tegnede ikke godt for Postforbindelsen med Norge, idet en streng Frost lukkede alle norske Havne fra den svenske Kyst til Lindesnæs. Ved kgl. Res. af 19. Januar bestemtes det, at der skulde etableres et Interimspostkontor i Frederiksværn, og at Postbaadene fremdeles skulde søge dertil. Ligeledes vedblev Fladstrand at være Ekspeditionskontor i Danmark for de norske Poster, indtil der i

Juni Maaned foretoges en Forandring i den norske Posts Gang inden for Danmark. Forholdene havde nemlig ført med sig, at de fleste Postbaade landede paa den jydsk Vestkyst, hvorfra de saa maatte beforders til Aalborg for at ekspederes. Denne Omvej forsinkede Posternes Ankomst til Kjøbenhavn, og hertil kom, at man hverken i Aalborg eller Fladstrand anstrengte sig synderlig for at ekspedere Posterne hurtigt. Saaledes indgik den 3. Marts paa een Gang 4 norske Poster til Kjøbenhavn. De 2 af disse var ankomne til Fladstrand den 23. Februar Kl. 11 Fm., men først ekspederede derfra til Aalborg den 27. Kl. 9 Fm. med den ordinære danske Post, skønt Postmesteren i Fladstrand havde Ordre til straks at sende norske Poster med Ekstrapost til Aalborg. Som Undskyldning for at have undladt dette anførte han, at en Træbro paa Vejen mellem Fladstrand og Sæby var afbrudt, hvad Amtmanden imidlertid oplyste ikke var Tilfældet. Postmesteren i Fladstrand havde altsaa uden Grund opholdt Posten i 94 Timer. De 2 andre Poster var landede i Viksø den 23. Febr., derfra over Thisted ankomne til Aalborg den 25. Kl. 7 Em. Aalborg Postkontor havde brugt 28 Timer til disse Posters Ekspedition, og da den ordinære Post skulde gaa derfra den 28. Morgen, blev Ekstrapost ikke afsendt, men alle 4 Poster sendte med den ordinære danske Post.

Det her passerede gav Anledning til, at Generalpostdirektionen indstillede til Kongen, at der foretoges en Forandring i den norske Posts Gang. Under Henvisning til at Postfartøjerne nu som Regel landede paa Jyllands Vestkyst, hvorfra de saa atter maatte udgaa, foresloges det at oprette et Postekspeditionskon-

tor for de norske Poster i Thisted, hvor der ikke var noget Postkontor. Posterne skulde da forsendes mellem Kjøbenhavn og Thisted over Odense, Middelfart, Snoghøj, Vejle, Aarhus og Viborg. Naar Fartøjerne landede paa Vestkysten, skulde Bønderne efter Omgang befordre Posten og Postskipperen til Thisted, hvorfra atter Post skulde gaa tilbage til Landingsstedet for at afgaa til Norge. I Norge skulde Fartøjerne søge til Kristiansand. Denne Indstilling blev approberet af Kongen den 15. Juni, og en Postfuldmægtig i Kolding ved Navn Lorentzen blev derefter ansat som Bestyrer af Kontoret i Thisted med en maanedlig Gage af 50 Rdl. Postmesteren i Fladstrand mistede samtidig den Godtgørelse af 400 Rdl. aarlig, som der var tilstaaet ham for de norske Posters Ekspedition. Dermed, mente Generalpostdirektionen, kunde hans Skødesløshed ved Ekspeditionen af de foran omhandlede Poster afsones. Skulde det hænde, at en Post landede ved Fladstrand, maatte Postmesteren der ikke ekspedere den, men han skulde straks sende den til Aalborg.⁴⁸⁾

Af hvad Dato de Poster har været, som den 3. Marts indgik til Kjøbenhavn, vides ikke, men Postjagten Nr. 23, som den 27. Februar ankom til Fladstrand, havde medført Post fra Norge fra de første Dage i Aaret. Posten, bestaaende af 7 Postsække, havde Skipperen maattet kaste over Bord, da han var blevet forfulgt af en fjendtlig Brig. To af Sækkene havde imidlertid ikke været forsynede med den for at synke til Bunds foreskrevne Vægt, idet den ene blev fundet i Søen af nogle Fiskere fra Skagen, den anden i den Bahuslenske Skærgaard af svenske Fiskere.

Disse Sække indeholdt Brevene fra Kristiansand af 2. og 6. Januar og fra Kristiania af 3. Januar.⁴⁹⁾

Aaret 1809 har forøvrigt endnu større Tab at opvise end Aaret forud. En af de første Dage i Maj kapredes Postjagten „Louise Augusta“ af en engelsk Fregat, og i Midten af September meldes det, at Postbaadene „Smidig“, „Dristig“, „Hurtig“ og „Haa-bet“, der hørte til de sidst anskaffede, var blevne opbragte af Fjenden. I de 3 à 4 Maaneder, Posten endnu paa Grund af Krigen med Sverige maatte sendes over Havet, blev ikke mindre end 3 Postbaade, „Concordia“, Postjagten Nr. 24 og „De 4 Søkende“ samt Provideringsskib Nr. 8, der førte Post, Fjendens Bytte.⁵⁰⁾

I Løbet af Aaret 1809 havde der imidlertid trods den bestaaende Krigstilstand aabnet sig Adgang til at sende Breve til og fra Norge gennem Sverige. Medens nemlig Kampen mellem Danmark-Norge og Sverige i hele Aaret 1808 havde været uden Betydning, saa det i Begyndelsen af 1809 anderledes ud. Dansk-norske Hære stod parate til at gøre Indfald i Sverige, Finland var i Ruslands Hænder, og russiske Tropper stod paa svensk Grund. Gustav den Fjerde, som havde ført Sverige sin Opløsning nær, blev fængslet 13. Marts, Sverige tænkte kun paa Fred, og Frederik den Sjette nærede allerede Planer om at erhverve Sveriges Krone. Under disse Forhold blev Fjendtlighederne mere afdæmpede, og fra Maj Maanedes Begyndelse passerede dansk-norske Kurerer gennem Sverige. Disse er formentlig afsendte af Hensyn til Regeringens Breve, men en Kurer, som ankom fra Norge til Kjøbenhavn den 21. Maj, medbragte dog 25 private Breve. Paa

Forestilling af Generalpostdirektør Hellfried resolvede Kongen den 26. Maj, at Breve, som Direktionen skønnede at være af særdeles Vigtighed for Afsenderne, maatte afsendes med de kgl. Kurerer. Denne Afsendelsesmaade maatte dog kun underhaanden meddeles de kgl. Kollegier og de Handelshuse og private Mænd, som vidstes at have Korrespondance af Vigtighed paa Norge, dog skulde andre Private, som havde vigtige Breve til Afsendelse, ikke udelukkes, naar de selv meldte sig. Brevpakken skulde fra Postvæsenet afgives til Chefen for Generaladjutantstaben, som udfærdigede „Kurerpasset. For Breves Forsendelse med Kurer fastsattes en særlig Takst, højere end den for Breve med den ordinære Post gældende. Hele denne Ordning skete med stor Hast og med Tilside-sættelse af den kollegiale Form, hvilket Kongen bifaldt, „da det gjaldt om at benytte Øjeblikket og drage Nytte af den endnu aabne Kurergang.“⁵¹⁾

Benyttelsen af Kurerposten tiltog snart saa stærkt, at Generalpostdirektionen saa sig nødsaget til at træffe visse Forholdsregler. Den 19. Juni skriver Direktionen til Postmesteren i Kristiania, at det havde været den ukært at erfare, at de med Kurerposten ankomne Brevpakker havde været fremsendte i en Sæk, hvilket havde vakt Opmærksomhed i Sverige og foranlediget Vanskeligheder ved Forsendelsen. For Fremtiden maatte derfor den til det norske Postkontor i Kjøbenhavn bestemte Brevpakke indsyes i et ydre Omslag med Adresse til Chefen for Generaladjutantstaben, Kammerherre Bülow. Private Breve maatte derhos ikke veje over 3, kgl. Breve ikke over 6 Lod.⁵²⁾

Mellem Kjøbenhavn og Kristiania havde der siden

1787 til ubestemte Tider, hver 14. Dag eller 3 Uger, gennem Sverige gaaet en Pakkepost. Foruden at den befordrede Penge og Pakker, havde den for Regeringen sin store Betydning ved Forsendelsen af Regnskabssager. Denne Post, den saakaldte norske Ekspresse, var imidlertid ophørt, da Englænderne indsluttede Kjøbenhavn, og var ikke kommen i Gang, forinden Krigen med Sverige udbrød. Da den Post, som forsendtes mellem Fladstrand og Frederiksværn, kun var en Brevpost, var altsaa al Befordring af Rejsende og Pakker med Posten officielt ophørt. Det blev dog tilladt at sende Dokumenter og Akter med Brevposten, og baade Rejsende og Gods ses at være befordrede med Postbaadene, formodentlig mod en Kendelse til Postskipperen. Da Postbestyrelsen blev bekendt hermed, fastsatte den i November 1807 paa nærmere allerhøjeste Approbation en Takst for Rejsende med Postbaadene mellem Fladstrand og Frederiksværn, men først den 13. Marts 1809 bestemte en kgl. Res., at der mellem Danmark og Norge skulde indrettes en Pakkepost. Denne Post synes at være kommen i Gang i April Maaned. Rejsende, Pakker og Gods henvises til Befordring med den danske Pakkepost til Aarhus, men herfra maatte de Rejsende saavel som Af-sendere af Pakker og Gods selv sørge for Viderebefordringen til det Sted paa Kysten, hvorfra Posten udgik. For Overfarten mellem Danmark og Norge sattes Taksten, for saa vidt Dæksfartøj benyttedes, for en Person med 50 Pd. Rejsegods og med Adgang til Kahyt til 10 Rdl., for en Dækspassager uden Rejsegods eller med saa meget, som han kunde bære paa sin Ryg, til 5 Rdl. Personae miserales, saasom Skip-

pere og Matroser, som med Øvrighedspas beviste, at de havde forlist Skib og Gods, samt hjemdragende udløste Krigsfanger, skulde kun betale 2 Rdl. 3 Mk. Forregik Overfarten med aaben Baad, var Taksten omtrent kun det halve. For Gods og Sager, „af alle Livets Fornødenheder“ (Smør, Ost, Kød, Fisk og Salt) betaltes Fragten efter Vægt i Forholdet 1 Rdl. for 1 Td. Rug. For andet sædvanligt Købmandsgods „og af den Slags, som egentlig henhører til forfinet Livsnydelse“ (Sukker, The, Kaffe, Vin, og Spirituosa) var Taksten 2 pCt. af Værdien. Hverken Bankosedler eller Mønt maatte forsendes med denne Post paa Grund af Usikkerheden, saa længe der var fjendtlige Skibe i Farvandene. Fra Norge til Danmark kunde man imidlertid forsende Penge ved Anvisning paa Zahlkassen, hvilket Generalpostdirektionen foreslog indført ogsaa i omvendt Retning.⁵³⁾

Inden Aaret 1809 udløb, sluttede Danmark og Sverige Fred. Ved Freden i Jönköping 10. Decbr. 1809 bestemtes det i Fredstraktatens Artikel 6, at Postgangen skulde genoptages, saaledes som den var i August 1807 i Kraft af Konventionerne mellem Danmark og Sverige af 1735 og 1751, hvilket vilde sige, at Danmark 2 G. ugl. Tur og Retur maatte sende en ridende Post til og fra Norge gennem Sverige, ligesom dette Land 2 G. ugl. Tur og Retur maatte lade en Post gaa gennem Danmark til og fra Hamborg. Endvidere skulde de respektive Regeringer holde Postkommissærer, den danske i Helsingborg og den svenske i Helsingør, hvilke havde at forestaa Postens Udveksling. Postsækkene, som befordredes gennem de respektive Lande, skulde, for at Misbrug kunde fore-

bygges, plomberes eller forsynes med Hængelaas af det modtagende Lands Kommissær, hvilken Plombering eller Hængelaas skulde aftages af en Post- eller Toldembedsmand, naar Posten ved Grænsen atter forlod Landet. De respektive Regeringers Postbestyrelser skulde gensidig indestaa hinanden for Regelmæssigheden af den Betaling, som tilkom de Personer, der paatog sig Befordringen af de fremmede Postsække.

Efter at der var antaget Kontrahenter i Sverige til den norske Posts Befordring, blev Postfarten mellem Jylland og Norge indstillet, og fra 6. Januar 1810 gik Posten til og fra Norge atter gennem Sverige, foreløbig dog kun een Gang ugentlig. Postekspeditionskontorerne i Thisted og Frederiksværn nedlagdes, og samtlige Postfartøjer blev oplagte, indtil de kunde sælges. Som dansk Postkommissær i Helsingborg med en aarlig Lønning af 400 Rdl. svensk Riggsgæld konstitueredes fra 1. Januar 1810 en tidligere norsk Ekspresse Josias Daniel Schmidt, men da han fra 1. Juni 1810 blev Postmester i Bragenæs, blev den tidligere Bestyrer af det nedlagte Ekspeditionskontor i Thisted, Lorentzen, ansat som Postkommissær.⁵⁴) Fra April Maaned gik Posten mellem Kjøbenhavn og Kristiania 2 G. ugl. Den svenske Post gennem Danmark til og fra Hamborg var fra Marts Maaned kommet i regelmæssig Gang.

Som foran omtalt havde der siden 1787 til Krigens Udbrud gaaet en Pakkepost gennem Sverige til og fra Norge, skønt Danmark ikke havde nogen konventionsmæssig Ret dertil. For ikke at møde Indsigelser fra svensk Side mod en regelmæssig Postgang af denne Art havde man ladet Posten afgaa til ube-

stemte Tider og officielt ikke benævnet den en Post, men „Den norske Ekspresse“. Man havde derfor heller ikke, saaledes som for Brevpostens Vedkommende, kunnet antage Kontrahenter i Sverige til at befordre Posten, men havde maattet benytte de i Sverige til Raadighed for Rejsende og Gods staaende Befordringsmidler. Sverige havde dog stillet sig meget velvilligt overfor den norske Ekspresse, skønt man der ikke var uvidende om, at det i Virkeligheden var en Post. Efter Fredsslutningen var Ekspresen ikke sat i Gang paany, og da Postgangen mellem Jylland og Norge var ophørt, savnede man i høj Grad en Pakkepost mellem Danmark og Norge. Saadan Sager, som ikke kunde befordres med Brevposten, havde man hidtil ladet besørge ved private Rejsende, hvoraf nogle tillige havde været betroede kgl. Tjenestesager og Postgodsets Befordring, og hver Gang havde erholdt Pas fra Generalpostdirektionen. Til at foretage disse Rejser havde man benyttet en tidligere Postekspresse Dall, Postbud Andreas Halseth og Feltkurer Røslér. Da Antallet af Rejsende imidlertid efter Fredsslutningen var meget stort, havde dette haft til Følge, at det i Sverige var blevet nødvendigt at træffe den Bestemmelse, at de Rejsendes medhavende Gods maatte søges befordret mod særskilt akkorderet Betaling, men i den herom udstedte Bekendtgørelse hed det tillige, at Sager, som henhørte til den danske Postføring, maatte befordres med Gæstgiver-Skyds. Generalpostdirektionen indstillede derfor til Kongen paany at sætte den norske Ekspresse i Gang. Udenrigsministeriet tilraadede dog at vise Forsigtighed, da Danmark, saafremt der skulde rejse sig Vanskeligheder,

ikke havde noget at tilbyde Sverige som Vederlag, og blev den hele Postgang Genstand for ny Underhandling, vilde Udfaldet være meget tvivlsomt. Generalpostdirektionen mente dog, at det danske Postvæsen altid havde udvist Føjelighed med at befordre svenske Rejsende og Gods og ventede derfor, at den svenske Regering vilde stille sig imødekommende, saa længe der ikke gik nogen svensk Pakkepost mellem Helsingborg og Svinesund ved den norske Grænse.

Indstillingen blev da ogsaa ved kgl. Res. af 1. Januar 1811 bifaldet, saaledes at der hver 14. Dag skulde gaa en Post medførende Rejsende, Penge og Gods, men ikke større end at der behøvedes 12 à 16 Heste. Rejsen mellem Kjøbenhavn og Kristiania frem og tilbage skulde udføres i 21 Dage, hvoraf 3 Hviledage i Kristiania. Posten vilde være at fremføre skiftevis af 3 dertil antagne Postførere eller Ekspresser, der ikke skulde have fast Løn, men en nærmere bestemt Godtgørelse pr. Pund af den Vægt, som fremførtes med Posten, hvorimod de skulde afholde alle Udgifter ved Postens Fremførelse, derunder Anskaffelsen af Vogne. Godtgørelsen sattes til 36 Sk. pr. Pd., og til samme Beløb sattes Postvæsenets Takst, saaledes at Pakker under 1 Pd. regnedes for 1 Pd. og ved større Pakker Dele af 1 Pd. for 1 helt Pd., dog at en Overvægt af 4 Lod ikke kom i Betragtning. Den derved indvundne Fordel var Postvæsenets Fortjeneste paa Gods og Pakker, men paa Pengebreve var Fortjenesten større, idet disse takseredes efter Værdi, 100 Rdl. for et enkelt Brev osv., medens Ekspresserne kun fik 36 Sk. pr. Pd. Overfor Afsenderne var Postvæsenet ansvarlig for Forsendelserne.⁵⁵⁾

Ekspressen mødte paa sine Ture gennem Sverige forskellige Vanskeligheder, idet man gjorde Indsigelse imod, at andre end Danske og Nordmænd rejste med Ekspressen, og ej heller vilde tillade, at Varer, som maatte anses som Kontrebande eller Sager, som henhørte til Troppers Bevæbning og Udrustning, maatte passere igennem Sverige. Forskellige Transporter blev stoppede og Godset beslaglagt, men atter frigivet. Den sidste Tid før Ekspressens Standsning i Juni 1813 blev der dog ikke lagt den nogen Hindring i Vejen.⁵⁶⁾

Efter Fredsslutningen med Sverige i 1809 blev selvfølgelig Forbudet mod Korrespondance med dette Land ophævet, men den kgl. Resolution, hvorved dette skete, bestemte tillige, at Eftersyn af svenske Breve skulde finde Sted som foreskrevet i Slutningen af Aaret 1807. Generalpostdirektionen havde intet Forslag stillet i den Henseende, men henstillet Spørgsmaalet til Kongens Afgørelse. Det almindelige Eftersyn af Breve til Udlandet havde imidlertid affødt mange Mishagsytringer, og ikke mindst i Sverige var man forbitret herover. Uvillien mod „det danske Kapersystem og Brevaabneri“ sporedes saaledes stærkt i Gøteborg, da Frederik den Sjette i 1810 ved det andet svenske Tronfølgervalg bejlede til Sveriges Krone. Man indsaa da i Kjøbenhavn, hvor uheldig de danske Tvangsforanstaltninger havde virket i Sverige, og gjorde nu i Hast, hvad man kunde, for at bøde derpaa. Blandt andet ophævede Frederik den Sjette den 30. Juli Eftersynet af Breve til Sverige „i Betragtning af de forandrede Omstændigheder“, ved hvilken Lejlighed tillige Eftersynet af Breve til Hel-

singør, Frederikshald og Kongsvinger bortfaldt, men denne Imødekommenhed kom alt for sent til at gøre videre Gavn.⁵⁷⁾

Eftersynet af Breve blev vel ikke genindført overfor Sverige, men da Kongen mente, at der gik Misbrug i Svang, ved at Kommissionærer i Danmark modtog Breve fra fremmede Steder, hvilke de derefter afleverede paa danske Postkontorer til Afsendelse til Sverige, hvorfra de skulde videresendes til England, blev det ved Reskript af 4. Decbr. 1811 paabudt, at enhver Afsender af Breve til Sverige skulde afgive Attest, der bevidnede, at han selv var den virkelige Afsender, og at Brevet ikke indeholdt noget Korrespondanceindlæg fra fremmed Sted. Forskriften om Afgivelsen af denne Attest saavel som Eftersynet af Breve til Hamborg, Lybæk, Eutin og Udlandet i det hele blev imidlertid ved kgl. Res. af 5. Febr. 1812 ophævet for Breve, der kun var enkelte, hvorimod der for større Breve eller Breve med Omslag, bestemte til Udlandet, skulde afgives Attest af Afsenderen, at Brevet ikke indeholdt noget Indlæg fra Udlandet. Denne Bestemmelse skulde dog ikke anvendes for Breve til Stockholm, idet disse maatte afgaa uden Attest, hvad enten de indeholdt Indlæg eller ej. Breve til Husum, Frederiksstad og Tønning skulde dog fremdeles være underkastede Eftersyn, men faa Dage efter blev Breve til disse Steder ogsaa undergivne de førnævnte Regler. Nogen Offentliggørelse i Aviserne om disse Bestemmelser maatte dog ikke finde Sted.⁵⁸⁾

Efter Freden i Jönköping stod Danmark paa Fredsfod med Sverige i 3½ Aar, medens Krigen med England fortsattes. Da tog i Aaret 1813 de politiske

Forhold en Vending, der gjorde, at Danmark paany kom i Krig, ikke alene med Sverige, men med flere europæiske Stater, hvad der for Postvæsenets Vedkommende havde til Følge, at Postforbindelsen med Udlandet mod Slutningen af Aaret fuldstændig ophørte. Da nemlig den nyvalgte svenske Tronfølger, Carl Johan, i 1812 for at erhverve Norge for Sverige havde sluttet en Traktat med Rusland, indgik Frederik den Sjette, efter forgæves at have søgt Forbund med Rusland og England, som bekendt paany Alliance med Napoleon (Juli 1813), hvorved Danmark forpligtede sig til at erklære Rusland, Sverige og Preussen Krig. Med Sverige var Fjendtlighederne allerede indtraadte i Juni Maaned, da svenske Skibe, uden at nogen egentlig Krigserklæring var udstedt, lagde sig i Øresund og Store Bælt og sammen med engelske Skibe blokerede Sjælland. Danske og norske Rejsende blev udviste af Sverige, og den 19. Juni blev det forment at landsætte den Dagen forud fra Kjøbenhavn afgaaede norske Post i Helsingborg. Sverige sendte dog Post til Danmark og havde heller intet imod at modtage Post fra Danmark, idet Kommandanten i Skaane erklærede kun at have Ordre til at standse den norske Post. Den 24. Juni resolverede imidlertid Frederik den Sjette, at saa længe den norske Post formentes Passage gennem Sverige, skulde de svenske Poster til og fra Hamborg igennem Danmark stoppes, ligesom Postudvekslingen mellem Danmark og Sverige skulde ophøre. En Forespørgsel, som Generaladjutant Bülow rettede til Feltmarskal Toll paa Beckaskog om Grunden til den norske Posts Standsning, hvilken Forespørgsel Feltmarskallen lod gaa videre til

den svenske Regering, resulterede kun i et Brev af 2. Juli til Bülow, hvori Grunden til de trufne Foranstaltninger angaves at være Danmarks fjendtlige Holdning overfor Sverige.⁵⁹⁾

Da Postforbindelsen med Norge gennem Sverige saaledes var afbrudt, var det nødvendigt atter at lade den norske Post gaa over Jylland. Samme Dag, som Frederik den Sjette resolverede, at de svenske Poster skulde standses, bestemte derfor en kgl. Resolution, at der skulde etableres Postgang mellem Fladstrand og Frederiksværn, og at der ligesom i 1807—09 skulde indrettes Duplikatposter saavel for Regeringens som private Breve. Igennem Danmark skulde den norske Post befordres sammen med den danske, dog at der, saa ofte det var nødvendigt, blev sendt Ekstrapost med de norske Breve. I Fladstrand skulde en Søofficer og i Frederiksværn Værftskommandanten føre Tilsynet med Postfarten, hvortil foreløbig maatte anskaffes 4 à 6 aabne Baade. Det fornødne Mandskab til Baadene skulde afgives af Søkrigstjenesten.⁶⁰⁾

Postforbindelsen med Sverige var altsaa afbrudt og den norske Posts Gang gennem Sverige ophørt, forinden Danmark den 3. Septbr. erklærede Sverige Krig. Af Hensyn til de store Udgifter, som Postforbindelsen over Havet vilde medføre, afsendtes der dog kun een Gang ugentlig Post mellem Fladstrand og Frederiksværn, medhavende 2 Original- og 2 Duplikatposter af forskellig Dato, men da Prins Christian Frederik, der var Statholder i Norge, erklærede det for nødvendigt, at Posterne til Norge hurtigst muligt efter deres Ankomst til Fladstrand oversendtes til Frederiksværn, resolverede Kongen den 6. Novbr., at Posten

skulde afgaa 2 Gange ugentlig, overført enten med Providerings- og militære Fartøjer eller, naar ingen saadanne var til Stede, med egne Postfartøjer. Med hver Baad skulde herefter sendes en Original- og en Duplikatpost af forskellig Dato. I August Maa-ned var det blevet bestemt, at Pakker og Regnskabs-sager kunde sendes med Postbaadene, og snart medtog man ogsaa Passagerer, men selvfølgelig blev Postgan-gen uregelmæssig, og end mere, da Efteraaret og Vin-teren kom. Postfarten løb ikke af uden følelige Tab; allerede den 29. Oktober kunde Generalpostdirektionen indberette til Kongen, at 4 Postbaade var tagne af Fjenden, og senere blev endnu et Fartøj kapret, me-dens et andet forliste.⁶¹⁾

Mod Syd havde imidlertid Forholdene udviklet sig rask. Da Napoleon efter Slaget ved Leipzig blev tvunget til at rømme Tyskland, maatte den danske Hær, som ifølge Overenskomst med Napoleon havde forenet sig med de franske under Marskal Da-voust, trække sig tilbage, efter at Davoust havde skilt sig fra den og kastet sig ind i Hamborg. Den svenske Tronfølger Carl Johan rykkede nu i Forening med tyske og russiske Tropper ind i Holsten. Carl Johan drog frem gennem det østlige Holsten over Lybæk og Segeberg, de Tyske midt gennem Landet ad Oldesloh og de Russiske gennem det vestlige Holsten op mod Ejder. Den første Træfning fandt Sted ved Boden i Nærheden af Oldesloh den 4. Decbr., senere, 7. Decb., kæmpedes ved Bornhoved, og 10. Decb. stod Fægtnin-gen ved Sehested, hvorved det lykkedes den danske Hær at bane sig Vej til Fæstningen Rendsborg. Baade tyske og russiske Tropper iværksatte imidlertid Over-

gang over Ejderen, og russiske Kosakker strejfede henimod Byen Slesvig. Under disse Forhold maatte selvfølgelig Postgangen i Holsten og det sydlige Slesvig standse. Fra 8. Decb. ophørte al Postgang Syd for Slesvig By, men nogle Dage senere naaede Posterne dog til Rendsborg. Flere af Postkontorerne i Hertugdømmerne maatte aflevere deres Kassebeholdning, dels til de fjendtlige Tropper, dels til den i Kiel indsatte provisoriske Forvaltningskommission. Det Tab, Postkassen herved led, opgjordes senere til 4319 Rdl. 6 Sk.

I Midten af December afsluttedes en Vaabenstilstand, men under denne kom Posten ikke i Gang. Hovedvejen mellem Rendsborg og Slesvig skulde holdes aaben for Estafetter, men Brevposten har dog ogsaa haft Tilladelse til at passere her. Den 18. Decbr. meddelte Generalpostdirektionen Postkontorerne, at der ikke maatte modtages Breve til Hertugdømmerne sydligere end Rendsborg, hvoraft fulgte, at Postforbindelsen med Udlandet var afbrudt.⁶²) Pakkepost afsendtes aldeles ikke til Hertugdømmerne, men oplagdes i Middelfart eller Kolding. Efter at Vaabenstilstanden var udløbet, begyndte Fjendtlighederne paany. Den 6. Januar 1814 blev Rendsborg indesluttet, medens russiske og svenske Tropper rykkede ind i Slesvig, men hermed var Krigen ogsaa forbi. Kong Frederik, som havde opslaaet sit Hovedkvarter paa Hindsgavl i Fyen, lod den 7. Januar sende Brev til det svenske Hovedkvarter i Kiel, at han var villig til at slutte Fred, og 14. Januar undertegnedes i Kiel Freden med Sverige og England, hvorved, som bekendt, Norge afstodes til Sverige og Helgoland til

England, medens Sverige afstod Pommern og Rügen til Danmark.

Kort efter Fredsslutningen retableredes Postgangen i Hertugdømmerne. Ved Cirkulære af 1. Febr. tilmeldtes det Postkontorerne, at Breve hertil atter kunde modtages. Ved Cirkulære af 8. Febr. ophævedes alle de i Anledning af Krigen givne Forskrifter om Attester for og Eftersyn af Breve til Udlandet, om Gods og Pakkers Forsendelse og om Eftersyn af Pengebreve, ligesom Forbudet mod Korrespondance med England selvfølgelig blev hævet.⁶³⁾

Postforbindelsen med Udlandet havde det dog sin Vanskelighed at genoprette paa samme Fod som før Krigen, idet Hamborg, der stadig var besat af Marskal Davoust, var indesluttet. Ved kgl. Befaling af 25. Januar til Statholderen i Slesvig og Holsten, Prins Carl af Hessen, blev det paalagt Postmesteren ved Grænsepostkontoret i Stockelsdorf foreløbig at ordne Postforbindelsen med Udlandet over Lybæk. Denne By var ligesom Hamborg blevet indlemmet i det franske Rige og havde været besat af franske og danske Tropper, indtil disse den 5. Decbr. 1813 kapitulerede for den svenske Hær. Derved frigjordes Byen for det franske Herredømme, det der indrettede franske Postvæsen ophørte, og de Stater, der tidligere havde haft Postkontorer her, men som var blevne ophævede, aabnede dem paany. Allerede den 1. Febr. udsendte Postmesteren i Stockelsdorf Cirkulære til Postkontorerne om at dirigere Breve til Udlandet til Stockelsdorf, og den 8. Febr. meddelte Generalpostdirektionen Postkontorerne, at Breve til Udlandet nu kunde modtages, dog med Undtagelse af Breve til

Frankrig. Da nemlig Danmark ved Kielerfreden havde tiltraadt Koalitionens mod Napoleon, var Frankrig nu at betragte som fjendtligt Land, og det blev derfor forbudt at modtage Breve hertil og befalet, at alle Breve, der med Posterne eller Estafetter maatte ankomme til nogen som helst fransk Agent eller Undersaat, skulde tilbageholdes, ligesom ej heller noget Brev fra saadanne Personer maatte modtages til Forsendelse.⁶⁴⁾

Over Stockelsdorf og Lybæk forsendtes nu Posten til og fra Udlandet. Dog blev Breve til Holland og England forsendte over Glückstadt, hvis Postmester skulde sørge for paa bedste Maade at besørge Posten over Elben. Imidlertid var der, uden at Danmarks Tilladelse dertil var indhentet, blevet oprettet et hollandsk og engelsk Postkontor i Blankenese, og herover gik senere Posten til England, Holland, Bremen o. fl. Steder, idet Danmark i Blankenese oprettede et interimistisk Grænsepostkontor.⁶⁵⁾

Efter at de Franske i Maj 1814 havde forladt Hamborg, blev det danske Grænsepostkontor i Juni Maaned atter forlagt hertil, og fra 1. Juli traadte det danske Postkontor i Lybæk paany i Virksomhed, medens Grænsepostkontorerne i Stockelsdorf og Blankenese ophørte. Posten til Udlandet forsendtes nu over Hamborg med Undtagelse af Breve til Meklenborg og Pommern, som gik over Lybæk. Efter at Napoleon havde frasagt sig Tronen i Frankrig, og endnu før Freden med dette Land var sluttet, blev i Maj Maaned Forbudet vedrørende Breve til og fra Frankrig og franske Undersaatte hævet.⁶⁶⁾

Postfarten mellem Danmark og Norge var fra

dansk Side ophørt i Begyndelsen af Februar Maaned. Ved Cirkulærer af 5. og 8. Febr. fra Generalpostdirektionen meddeltes det Postkontorerne, at Breve til Sverige og Norge kunde modtages frankererede til Helsingør med Tillæg af 9 Rbsk. pr. Brev i Sundporto mellem Helsingør og Helsingborg. Postfarten fra Norge til Danmark ophørte derimod ikke saa tidlig; dels tog det nogen Tid, inden Fredsslutningen blev bekendt i Norge, og dels tog Sagerne her en Vending, som ikke var forudset ved Fredsslutningen. Som bekendt nægtede Norge at anerkende Kielerfreden og valgte 16. Febr. Prins Christian Frederik til Norges foreløbige Regent. Om nogen Postforbindelse mellem Norge og Sverige kunde der selvfølgelig ikke under disse Forhold være Tale. Der vedblev da ogsaa til Danmark at indgaa Poster fra Norge, og endnu den 3. Maj tilskrev Norges Regentskab de norske Postmestre, at der fra Kristiansand vilde blive afsendt Postbaad en Gang ugentlig til Danmark med de til dette Land og Udlandet bestemte Breve. Paa Magternes Forlangende maatte imidlertid Frederik den Sjette optræde misbilligende og truende mod Norge, og ved Plakat af 11. Maj blev alt Samkvem med Norge forbudt. Det tilkendegaves Postkontorerne, at hvis der til disse skulde blive indleveret Breve, private eller i kgl. Tjeneste, der kunde formodes at være ankomne fra Norge, paa hvilken som helst Maade saadant end maatte være sket, skulde de indsendes til Generalpostdirektionen.⁶⁷⁾

Det var ikke saa faa Breve, der efter den Tid indsendtes til Direktionen, særlig fra Postkontorerne i Aalborg og Fladstrand. Efter at Brevene var aab-

nede og en Ekstrakt af Indholdet meddelt Kongen, udleveredes de fleste af dem til Adressaterne, men Breve, der indeholdt Efterretninger, som det ikke fandtes belejligt at lade gaa videre, blev dog tilbageholdte. Efter at Christian Frederik havde ratificeret Konventionen i Moss, hvorved han forpligtede sig til at nedlægge sin Magt i Stortingets Haand, blev i September Maaned Forbudet mod Samkvem med Norge hævet, men først fra Midten af Oktober, da der gennem Sverige ankom 2 norske Poster til Danmark, kunde Postkommunikationen med Norge betragtes som aaben. Ved kgl. Res. af 12. April var det norske Postkontor i Kjøbenhavn blevet nedlagt og Ekspeditionen af de norske Breve henlagt til det helsingørske Postkontor s. St. ⁶⁸)

Ved Fredstraktaten med Sverige ophævedes Artikel 6 i den jønkøpingske Fredstraktat, ifølge hvilken Danmark havde haft Ret til at lade en Post passere gennem Sverige til og fra Norge, og Sverige haft samme Ret for en Post gennem Danmark til og fra Hamborg. Efter Norges Afstaaelse havde Danmark ingen Brug for en Post gennem Sverige, som derfor ogsaa maatte afstaa fra sin Ret til at lade en Post gaa gennem Danmark. Straks efter Fredsslutningen blev der fra Sveriges Side indledet Underhandlinger om Afsluttelsen af en Overenskomst om svenske Breves Forsendelse gennem Danmark, men forinden denne kom i Stand, førte svenske Kurerer, som havde Tilladelse til at passere Danmark, Post herigennem. Flere af dem lagde ikke Skjul paa, at de førte baade Breve, Guld og Sølv med; en enkelt medførte ikke mindre

end 234 Pd. Rejsegods. Generalpostdirektionen indstillede til Kongen at forbyde denne Trafik og tillade, at Kurererne blev visiterede, men da det udenlandske Departement fraraadede dette, blev der intet foretaget. Under 16. April blev der imidlertid ogsaa afsluttet en Overenskomst om Befordring af svenske Breve gennem Danmark. Herefter forsendtes disse i forseglede Pakker til og fra Hamborg sammen med den danske Post over Roskilde og Frederiksborg fra og til Helsingør. Fra Helsingør til Helsingborg befordredes Posten af det danske Postvæsen og i omvendt Retning af det svenske. Da Embederne som Postkommissær, for Danmark i Helsingborg og for Sverige i Helsingør, ifølge Fredstraktaten skulde inddrages, foregik Postudvekslingen gennem Postkontorerne i Helsingør og Helsingborg.⁶⁹⁾

Ved Overenskomstens Afsluttelse havde Sverige som en Hovedbetingelse fordret, at de svenske Breve skulde forsendes i Pakker, som det svenske Postvæsen selv emballerede og forseglede, i Hamborg ved Hjælp af det derværende svenske Postkontor. Det danske Postvæsen forlangte da, at Transitportoene skulde erlægges efter Grundsætningen i den danske Brevposttakst, at der, naar Breve takseredes efter Vægt, paa hvert Lod gik 3 Breve, og at altsaa et Pund Breve regnedes for 96 Breve, saaledes at Sverige i Transit skulde betale pr. Brev 9 lybske Skilling og desuden for Breve til Sverige i Sundporto 9 Rb. Sk. Herpaa gik ogsaa det svenske Postvæsen ind, men Omkostningerne ved Postens Befordring gennem Danmark blev derved betydelig større for Sverige og medførte, at Portoene maatte forhøjes. Da den svenske

Overpostdirektion bekendtgjorde i svenske Blade, at Portoforhøjelsen skyldtes de store Omkostninger ved Postens Befordring gennem Danmark, lod den danske Generalpostdirektion i Hamborger Korrespondent indrykke en Artikel, hvori det hævdedes, at de svenske Breve befordredes gennem Danmark for samme Takst som de danske. Den svenske Overpostdirektion besvarede denne Artikel med en Bekendtgørelse, hvori det oplystes, at den svenske Posts Befordring gennem Danmark efter Akkord med danske Undersaatter i Aaret 1806 havde kostet 4,644 Daler Kurant og i 1812 12,997 Daler Kurant, hvorimod der, efter at den danske Generalpostdirektion havde overtaget Befordringen, i noget over 7 Maaneder var betalt til Postkontoret i Helsingør 62,885 Rdl. Rm. Navneværdi og til det danske Postkontor i Hamborg 20,520 Rdl. i Hamb. Kurant.⁷⁹⁾ Selv om man reducerer det i Sedler erlagte Beløb til dets virkelige Værdi i Sølv eller med en Femtedel,^{*)} var det dog en betydelig Stigning i det svenske Postvæsens Transitudgifter, hvad ogsaa det danske Postvæsen erkendte ved senere at indrømme en Nedsættelse.

Inden Udgangen af Aaret 1814 havde Danmark Fred paa alle Kanter, og Postgangen kunde nu atter

*) Efter Statsbankerotten i 1813 var der fastsat en officiel Kurs paa Statens Sedler, nemlig 375 Rdl. i Sedler = 20 Rdl. i Sølv. Den virkelige Kurs var imidlertid langt højere, og Postvæsenet beregnede indtil 1. Febr. 1814 de Beløb, der skulde erlægges til Udlandet, med det 5-dobbelte, naar det betaltes i Sedler. Denne Beregningsmaade er ogsaa anvendt ved Erlæggelsen af den svenske Transitafgift, idet Sverige for hvert Brev til Hamborg maatte betale i Transit 27 Rb.-Sk. i Sølv eller 135 Rb.-Sk. Navneværdi.

foregaa uforstyrret. Den i Anledning af Krigen oprettede Feltpost ophørte paa de fleste Router straks efter Fredsslutningen. Saa længe de Franske var i Besiddelse af Hamborg, vedblev Feltposten dog at fungere i Holsten samt paa Linien Kjøbenhavn—Rendsborg over Middelfart og Kolding. Fra 1. Marts henlagdes Feltposten under Postbestyrelsen,*) og dens Gang fastsattes nu til 2 Gange ugentlig paa de Dage, da den almindelige Post ikke gik. Samtidig blev det tilladt at sende private Breve med Feltposten, mod at der betaltes en halv Gang mere Porto end den sædvanlige. Fra 1. Juli nedlagdes Feltpostlinien Kjøbenhavn—Rendsborg, saa at Feltposten nu kun fungerede i Holsten. Alle kgl. Tjenestebreve, som krævede hastig Befordring, maatte herefter afsendes med ordinære Postestafetter.⁷¹⁾

Krigsaarene havde selvfølgelig ikke været særlig egnede til at foretage Udvidelser i Postforbindelsen, men ikke desto mindre ser man dog Postbestyrelsen i disse Aar gøre Forsøg paa at tilvejebringe en mere tidssvarende Forbindelse paa Hovedrouten, hvor der endnu kun gik 2 Gange ugentlig Brevpost og een Gang ugentlig Pakkepost. Efter at Skibsfarten som Følge

*) I Slutningen af Aaret 1813 havde det været under Overvejelse at henlægge Feltposten under Generalpostdirektionens Bestyrelse og kombinere den med Postvæsenet, hvorved man mente at kunne spare baade Statskassen og Befolkningen for en Del Udgifter. Feltpostens Befordring var nemlig en saare trykkende Byrde for Bondestanden og kostede desuden Staten betydelige Summer. Generalpostdirektionen antog, at der til Feltpostens Vedligeholdelse medgik aarlig flere Tønder Guld. (Gpd. Kopibog 1813 Nr. 3370.)

af Krigen var ophørt, var Antallet af Rejsende og Mængden af Gods med Pakkeposten tiltaget i en betydelig Grad, og Generalpostdirektionen fandt det derfor nødvendigt i December 1809 at skride til en Udvidelse af Pakkeposten mellem Kjøbenhavn og Hamborg. Mellem Haderslev og Hamborg gik der alt Pakkepost 2 Gange ugentlig, nemlig, foruden den københavnske over Rendsborg og Itzehoe, den saakaldte slesvig-holstenske over Rendsborg, Nordtorf, Neumünster og Ultzburg. Ved at fastsætte den slesvig-holstenske Post til Kolding og indrette endnu en Pakkepost om Ugen mellem Kjøbenhavn og Kolding vilde der altsaa være 2 Gange ugentlig Pakkepostforbindelse paa hele Routen. „Om denne Foranstaltning's Nytte og Nødvendighed“, hedder det i Generalpostdirektionens Forestilling til Kongen, „overbevises man ved at hense til den Udvidelse, som Tidsomstændighederne have givet den indvendige Handelsforbindelse i Landet, der nu for en stor Del besørges og vedligeholdes ved Postkommunikationen, hvorved Gods og Pengeforsendelser med Pakkeposten betydeligen er tiltagen og Antallet af de Rejsende, som afbenytte denne offentlige Befordring, forholdsmæssigen er steget“. Ved kgl. Res. af 4. Januar 1810 blev da ogsaa Forslaget approberet, og fra 1. Marts gik Pakkeposten 2 Gange ugentlig paa hele Hovedrouten. Samtidig blev det altonaiske-jydske Pakkepostkontor i Kjøbenhavn, der var overbebyrdet med Arbejde, delt i 2 Kontorer, et for den indgaaende og et for den udgaaende Pakkepost, hvert med en Postmester og en Kontrolør. Ligeledes forøgedes Antallet af Postførere med 3, og Postmestrene

paa Routen Kjøbenhavn-Kolding fik Gagetillæg for det forøgede Arbejde.

Stigningen i Antallet af Pakkepostforsendelser var ogsaa Anledningen til, at Kjøbenhavns helsingørske og lollandske Postkontor ved Postmesterens, Kancelliraad Schæffers Død i 1812 fra 1. Juli s. A. blev delt i 2 Kontorer, Kjøbenhavns helsingørske Postkontor og Kjøbenhavns lollandske Postkontor, hvert med sin Postmester.⁷²⁾

Et Aar efter at Udvidelsen af Pakkeposten var gennemført, gjorde Generalpostdirektionen et Forsøg paa at faa Brevposten paa Hovedrouten udvidet fra 2 til 3 Gange ugentlig. Paa denne Route afgik Posten fra Kjøbenhavn hver Tirsdag og Lørdag Aften Kl. 11 à 12 og ankom, naar Vind og Vejr eller fjendtlige Skibe ikke lagde Hindringer i Vejen, til Hamborg henholdsvis Fredag og Tirsdag Formiddag. Fra Hamborg afgik Posten Tirsdag og Fredag Aften Kl. 11 og naaede Kjøbenhavn henholdsvis Fredag og Mandag Formiddag. Under ordinære Forhold var Befordringstiden mellem Kjøbenhavn og Hamborg 60 Timer. Efter at det danske Postkontor i Hamborg var blevet nedlagt og Grænsepostkontoret forlagt til Altona, maatte Posten, som ankom fra Kjøbenhavn, ekspederes i Altona og derfra afgives til det franske Postvæsen i Hamborg, hvad der imidlertid foranledigede, at de danske Breve ofte ikke naaede Befordring med de første fra Hamborg afgaaende Poster. Heraf tog Generalpostdirektionen i Oktober 1811 Anledning til at fremsætte Forslag om en tredie ugentlig Post, som skulde afgaa fra Kjøbenhavn hver Torsdag Aften og fra Altona hver Søndag Aften, men i Forestillingen

til Kongen anførtes det udtrykkeligt, at selv uden Hensyn til Grænsepostkontorets Forlæggelse til Altona „maatte en tredie Brevpost paa ovennævnte Hovedroute anses meget gavnlig, saavel for den indenlandske Brevveksling, hvilken Erfaringen har bekræftet bestandig at vinde Tilvækst, jo oftere der gives Lejlighed til Breves Forsendelse, som for Brevvekslingen med Udlandet.“ Direktionen anførte endvidere, „at det danske Postvæsen nu ikke aabner saa ofte Adgang til Brevforsendelse som andre Staters Postvæsen“. Den oplyste f. Eks., at der gik Post daglig mellem Paris og Hamborg, 4 Gange ugentlig fra Hamborg til Russland, Østerrig, Preussen og den største Del af Tyskland og 3 Gange ugentlig mellem Hamborg og Holland. At 3 Gange ugentlig Post mellem Kjøbenhavn og Hamborg derfor vilde være til stor Nytte, var indlysende. Udgiften herved beregnedes til 12,000 Rdl. aarlig, som Direktionen dog antog snart vilde indvindes ved den forøgede Korrespondance, men samtidig stilledes der, hvad vi i næste Kapitel skal komme tilbage til, som Følge af Dyrtiden og de deraf flydende større Udgifter ved Postbefordringen Forslag om Forhøjelse af Portoen, saa at Direktionen turde forudsige, at der i ethvert Tilfælde vilde blive Dækning for den forøgede Udgift. Det lykkedes dog ikke at gennemføre Forslaget, som strandede paa Kongens Modstand. I den Resolution, som afgaves paa Forestillingen, hedder det: „Med Hensyn til at Handelen paa Fastlandet er indskrænket, samt da de Handelendes Brevveksling nu for Tiden fornemmeligst angaar Vekselaaffærer, finde Vi det mindre nødvendigt, at der indrettes en tredie Post.“⁷³⁾

Hermed var dette Forslag bortfaldet, og der skulde gaa endnu en Række af Aar, inden en tredie Brevpost paa Hovedrouten indførtes. Tidspunktet for Gennemførelsen af en saadan Reform var just heller ikke heldigt valgt; de første Aar bragte ikke Freden, og Vanskelighederne i finansiel Henseende voksede Dag for Dag; Hindringerne for Handelen øgedes, efter at Departementerne ved Elbens og Wesers Munding var indlemmede i det franske Rige, og saa godt som al Vareomsætning med Udlandet ophørte. Af denne Grund kunde ej heller den foran omtalte Udvidelse af Pakkepoten til 2 Gange ugentlig svare Regning, og fra 1. Novbr. 1813 maatte man derfor vende tilbage til een Gang ugentlig Pakkepost, dog saaledes at der hver Onsdag kunde afsendes en Ekstrapost, naar mindst 3 Rejsende, som alle lod sig indskrive til samme Station, meldte sig. Disse maatte da betale 16 Sk. mere pr. Mil, end der ellers betaltes med Pakkeposten, og, saafremt de førtes over Store Bælt af andre Fartøjer end Postvæsenets, ogsaa betale den deraf flydende Udgift.⁷⁴⁾ Mellem Kolding og Hamborg vedblev dog den 2 Gange ugentlige Pakkepost.

Medens saaledes Forsøgene paa at udvide Postgangen paa Hovedrouten mislykkedes, blev der paa andre Router indført forskellige Forbedringer. Det var navnlig ved at flere af Biposterne blev forandrede til Hovedposter, saaledes fra 1. Januar 1809 Biposten Rudkjøbing-Svendborg, fra 1. Oktober 1810 Biposten Faaborg-Odense, fra 1. Oktbr. 1812 Biposten Cappeln-Slesvig og fra 1. Oktbr. 1813 Biposten til Wyck paa Føhr. Fra 1. Maj 1809 nedlagdes Biposterne mellem Slagelse og Kallundborg og mellem

Roskilde og Holbæk, og i Stedet for indrettedes en Hovedpost mellem Roskilde og Kallundborg over Holbæk. Fra 1. Juli 1810 nedlagdes Biposten Faaborg-Ærøeskjøbing, og en Hovedpost indrettedes mellem Svendborg og Ærøeskjøbing. Fra 1. Januar 1810 nedlagdes Biposten mellem Aarhus og Ebeltoft over Grenaa, og en Hovedpost indrettedes mellem Randers og Ebeltoft over Grenaa.

Samtidig med at de her nævnte Biposter forandredes til Hovedposter, blev der paa disse Router indført een Gang ugentlig kørende Post, Routen Randers-Ebeltoft dog undtagen, saaledes at nu ogsaa Pakkepost kunde befordres. I Ebeltoft, Faaborg, Grenaa, Holbæk, Kallundborg, Rudkjøbing, Ærøeskjøbing, Capeln og Wyck paa Føhr blev der oprettet Hovedpostkontorer i Stedet for de der bestaaende Bipostkontorer, men den Mellemporto, som hidtil var opkrævet for Breve til og fra disse Byer, og som var tilfaldet de respektive Entreprenører for Postens Befordring, blev ikke, saaledes som det i Princippet var fastslaaet at skulle ske, ophævet, men bibeholdtes foreløbig til Indtægt for Postkassen, som paa det daværende Tidspunkt ikke taalte nogen Afgang i Indtægter.⁷⁵⁾ Det var heller ikke smaa Beløb, denne Porto indbragte. I Aaret 1807 havde saaledes Postmesteren i Rudkjøbing, efter Fradrag af Udgiften ved Postens Befordring, en Indtægt af Mellemportoen paa 8 à 900 Rdl.

De øvrige i Postforbindelsen foretagne Forandringer var følgende:

Den 2 Gange ugentlig ridende Post mellem Fredericia og Kolding forandredes i Juni 1809 til kørende,

hvorved Befordring af Pakkepost paa denne Route indførtes.

Den 2 Gange ugentlig kørende Post mellem Hørsholm og Frederiksborg over Fredensborg udvidedes fra 1. Maj 1809 til 3 Gange ugentlig.

De gaaende Bude mellem Sønderborg og Nordborg afløstes fra 1. Decbr. 1811 af een Gang ugentlig ridende og een Gang ugentlig kørende Post.

Fra 1. Juli 1814 oprettedes en Bipost mellem Høbro og Mariager og en Postekspedition i sidstnævnte By. Derimod blev med Udgangen af 1814 Biposten mellem Aalborg og Hals samt Postkontoret sidstnævnte Sted nedlagt.⁷⁶⁾

Med Udgangen af September Maaned 1811 opførte Posten mellem Ringsted og Kjøge foreløbig. Denne Post var indrettet i 1799, for at Breve fra Udlandet, Jylland og Fyn til Lolland og Falster ikke skulde gøre den lange Omvej over Kjøbenhavn, men dette blev nu atter nødvendigt.

Den i 1805 paa Forsøg indrettede Postgang mellem Frederiksborg og Frederiksværk blev paa Forslag af Administrationen for Frederiksværk, der lønnede Postbudet, nedlagt med Udgangen af 1811, efter at den i nogen Tid havde været indskrænket til 2 Gange ugentlig. Ved kgl. Res. af 21. Marts 1812 blev det tilladt en Handelsmand Sandberg at indrette en Brevbefordring til Frederiksværk og at tage 4 Sk. for hvert Brev, men da han Aaret efter ophørte med Posten, tillodes det fra 1. April 1813 den tidligere Postekspeditør at indrette en Bipost. Han fik Ret til at opkræve i Mellemparto 3 Rb. Sk. af hvert Brev og erholdt derhos aarlig 50 Rdl. af Postvæsenet.

Endnu skal kun bemærkes, at Postkontoret i Wandsbeck, der var blevet nedlagt med Udgangen af Aaret 1807, efter Ansøgning af Byens Indvaanere blev genoprettet fra 1. April 1810, og at der fra 1. Oktober 1811 oprettedes Postkontorer i Christiansfeld og Kellinghusen.⁷²⁾

Postforbindelserne var herefter ved Udgangen af 1814 følgende:

(B. P. betyder Brevpost, P. P. Pakkepost, B. og P. P. forenet Brev- og Pakkepost. Paa alle Router gik Posten det anførte Antal Gange Tur og Retur).

a. Kongeriget.

Hovedrouter.	Siderouter.
Kjøbenhavn—Helsingør over Lyngby og Hørsholm: B. og P. P. 1 G. dgl.	Hørsholm—Frederiksborg over Fredensborg: B. og P. P. 3 G. ugl. Frederiksborg — Frederiksværk: Bipost.
Kjøbenhavn — Nakskov over Kjøge, Haarlev, Fakse, Præstø, Vordingborg, Gaabense, Nørre- Alslev, Nykjøbing, Sakskjøbing og Maribo: B. og P. P. 1 G. ugl. B. P. 1 G. ugl.	Vordingborg—Stege. Gaabense—Stubbekjøbing. Nykjøbing—Nysted. Maribo—Rødby. Vordingborg—Næstved: Bipost 1 G. ugl.
Kjøbenhavn—Haderslev over Ros- kilde, Ringsted, Sorø, Slagelse, Korsør, Nyborg, Odense, Assens og Aaresund: B. P. 2 G. ugl. (Fra medio April til medio Oktober gik Posten til Jylland af i Odense og med særlig Post over Middelfart til Vejle).	Roskilde—Helsingør over Slange- rup og Frederiksborg: B. P. 2 G. ugl. Roskilde—Kallundborg over Hol- bæk: B. og P. P. 1 G. ugl. B. P. 1 G. ugl.
Kjøbenhavn—Haderslev over Ros- kilde, Ringsted, Sorø, Slagelse, Korsør, Nyborg, Odense, Mid- delfart og Kolding: P. P. 1 G. ugl.	Holbæk—Nykjøbing S: Bipost 2 G. ugl. Ringsted—Næstved: B. og P. P. 1 G. ugl. B. P. 1 G. ugl. Slagelse—Skjelskør: Bipost 2 G. ugl.

	Nyborg—Svendborg: B. og P. P. 1 G. ugl. B. P. 1 G. ugl.
	Svendborg—Faaborg: B. P. 2 G. ugl.
	Svendborg—Rudkjøbing: B. og P. P. 1 G. ugl. B. P. 1 G. ugl.
	Svendborg—Ærøeskjøbing: B. og P. P. 1 G. ugl. B. P. 1 G. ugl.
	Odense-Bogense: B. P. 2 G. ugl.
	Odense-Faaborg: B. og P. P. 1 G. ugl. B. P. 1 G. ugl.
	Odense—Kjerteminde: Bipost.
	Assens—Middelfart: Bipost.
Haderslev-Aalborg over Kolding, Vejle, Horsens, Aarhus, Ran- ders og Hobro. B. P. 2 G. ugl.	Kolding—Fredericia: B. og P. P. 2 G. ugl.
Kolding - Aalborg over Vejle, Horsens, Skanderborg, Aarhus, Randers og Hobro: P. P. 1 G. ugl.	Fredericia — Middelfart: Bipost 1 G. ugl.
	Randers-Ebeltoft over Grenaa: B. P. 2 G. ugl.
	Randers-Viborg: B. P. 2 G. ugl. P. P. 1 G. hver 14. Dag.
	Viborg—Thisted over Skive og Nykjøbing J.: Bipost 2 G. ugl.
	Skive—Holstebro: B. P. 2 G. ugl.
	Hobro-Mariager: Bipost.
	Aalborg—Fladstrand over Hjer- ring: B. P. 2 G. ugl., 1 G. mdl. medførende P. P.
	Fladstrand—Sæby: Bipost 2 G. ugl.
	Fladstrand—Skagen: Bipost 2 G. ugl.
Haderslev - Lemvig over Ribe, Varde, Ringkjøbing og Skjerum- bro. B. P. 2 G. ugl.	Skjerumbro—Holstebro: B. P. 2 G. ugl.

b. Hertugdømmerne.

Den indbyrdes Forbindelse mellem de forskellige Router i Hertugdømmerne er for kompliceret til, at

der i en klar anskuelig Form kan gives en detailleret Fremstilling af Postgangen. Vi maa derfor indskrænke os til en Fortegnelse over Hovedposterne og en Angivelse af de Siderouter, paa hvilke der fandt Postbefordring Sted, idet vi forudskikker den Bemærkning, at samtlige Pakkeposter overalt i Hertugdømmerne tillige medførte Brevpost.

Hovedposterne var følgende:

Haderslev—Hamburg (Forbindelse til og fra Kjøbenhavn) over Aabenraa, Flensborg, Slesvig, Rendsborg, Itzehoe, Elmshorn og Pinneberg B. P. 2 G. ugl., (fra Kbhvn. Ti. og L. Aften, fra Hamburg Ti. og F. Aften) og P. P. 1 G. ugl.

Kolding—Hamburg (den slesvig—holstenske Pakkepost) over Haderslev, Aabenraa, Flensborg, Slesvig, Rendsborg, Nordtorf, Neumünster, Bramstedt og Ultzburg 1 G. ugl.

Slesvig—Hamburg (Ditmarsker Pakkeposten) over Husum, Frederiksstad, Lunden, Heide, Meldorf, Itzehoe, Elmshorn og Pinneberg 1 G. ugl.

Itzehoe—Husum (Ditmarsker Brevposten) over Schaafstedt, Meldorf, Heide, Lunden og Frederiksstad 1 G. ugl.

Kiel—Hamburg (den wagriske Pakkepost) over Preetz, Pløen, Segeberg, Oldesloh (med Forbindelse til og fra Lybæk), Ahrensburg og Wandsbeck 2 G. ugl.

Kiel—Hamburg over Neumünster, Bramstedt og Ultzburg: B. P. 1 G. ugl.

Hamburg—Lybæk over Wandsbeck, Ahrensburg og Oldesloh: B. P. 2 G. ugl.

Kiel—Lybæk over Preetz og Pløen: B. P. 2 G. ugl.

Oldesloh (med Forbindelse til og fra Lybæk) — Itzehoe over Segeberg, Neumünster, Bramstedt og Kellinghusen: B. P. 1 G. ugl. P. P. 1 G. ugl.

I Forbindelse med disse Hovedposter stod forskellige Sideposter til de fra Hovedrouterne afsides liggende Byer, og desuden havde enkelte Byer, som laa ved forskellige Hovedrouter, indbyrdes Forbindelse ved

særlige Poster. De paagældende Siderouter var følgende:

Haderslev—Christiansfeld.
 Flensborg—Tønder.
 Tønder—Høyer.
 Flensborg—Sønderborg—Nordborg.
 Flensborg—Cappeln.
 Slesvig—Husum—Frederiksstad.
 Husum—Bredsted—Wyck.
 Frederiksstad—Tønning.
 Slesvig—Eckernförde—Kiel.
 Kiel—Rendsborg.
 Pløen—Eutin—Neustadt.
 Pløen—Lütjenborg—Oldenburg.
 Lybæk—Neustadt—Oldenburg.
 Oldenburg—Heiligenhafen—Burg.
 Itzehoe—Glückstadt.
 Elmshorn—Glückstadt.
 Pinneberg—Uetersen.

I 1814 fandtes i Kjøbenhavn 5 Postkontorer, nemlig: Kjøbenhavns danske Brevpostkontor, Det danske Postkontor for den udgaaende Pakkepost, Det danske Postkontor for den indgaaende Pakkepost, Kjøbenhavns helsingørske Postkontor og Kjøbenhavns lollandske Postkontor. I følgende Byer fandtes Hovedpostkontorer:

I Kongeriget:

Aalborg, Aarhus, Assens, Bogen (kun for Brevpost), Ebeltoft (kun for Brevpost), Faaborg, Fredericia, Frederiksborg, Frederikshavn, Grenaa (kun for Brevpost), Helsingør, Hjørring, Hobro, Holbæk, Holstebro (kun for Brevpost), Horsens, Hørsholm, Kallundborg, Kjøge, Kolding, Korsør, Lemvig (kun for Brevpost), Lyngby, Maribo, Middelfart (kun for Pakkepost), Nakskov, Nyborg, Nykjøbing p. F., Nysted, Næstved, Odense, Præstø, Randers, Ribe, Ring-

kjøbing (kun for Brevpost), Ringsted, Roskilde, Rudkjøbing, Rødby, Sakskjøbing, Skanderborg (kun for Pakkepost), Slagelse, Sorø, Stege, Stubbekjøbing, Svendborg, Varde (kun for Brevpost), Vejle, Viborg og Vordingborg.

I Hertugdømmerne:

Aabenraa, Ahrensburg, Altona, Bramstedt, Bredsted, Burg, Cappel, Christiansfeld, Eckernförde, Elmshorn, Flensborg, Frederiksstad, Glückstadt, Haderslev, Heide, Heiligenhafen, Husum, Itzehoe, Kellinghusen, Kiel, Lunden, Lütjenborg, Meldorf, Neumünster, Neustadt, Nordtorf, Oldenborg, Oldesloh, Pinneberg, Pløen, Preetz, Rendsborg, Segeberg, Slesvig, Sønderborg, Tønder, Tønningen, Uitzburg, Wandsbeck, Wyck og Ærøskjøbing.

Bipostkontorer fandtes i Kjørteminde, Nykjøbing S., Skjelskør, Slangstrup og Uetersen og Postekspeditioner i Frederiksværk og Mariager.

Endvidere havde Danmark Postkontorer i Hamborg, Lybæk og Eutin.

Naar man ser hen til de Forhold, hvorunder Postvæsenet i de her omhandlede Aar virkede, kan det ikke forundre, at Fremskridtene kun er smaa, men helt uden Betydning var heller ikke de Forbedringer, der var gennemførte. Biposternes Overgang til Hovedposter betød for de paagældende Byer en mere regelmæssig og sikker Postgang og, hvad der var det vigtigste, for de flestes Vedkommende Oprettelse af Pakkepost. Der var dog endnu Byer, som savnede dette Gode, saaledes Børgense, Ebeltoft, Grenaa, Holstebro, Kjørteminde, Lemvig, Mariager, Nykjøbing J.,

Nykjøbing S., Ringkjøbing, Skive, Skjelskør, Thisted og Varde, og enkelte Byer, saasom Storehedinge, Frederikssund, Nibe og Løgstør, manglede ganske offentlig Post, ligesom der til Skanderborg ikke var indrettet offentlig Brevpost. Til disse Byer, saavel som til større Landsbyer var der dog ved privat Initiativ indrettet Brevposter, og til flere af disse blev der af Postvæsenet eller Finanskassen ydet Bidrag, mod at de kongelige Tjenestebreve befordredes frit. Dette var saaledes Tilfældet for de private Poster mellem Aalborg og Nibe og mellem Varde og Hjerting. Ligeledes ydedes der Bidrag til 2 saakaldte Postekspresser, der udgik fra Thisted til Vestervig og Han Herrederne. Om disse hedder det, at de var nødvendige for at vedligeholde Kommunikationen mellem Amtet og dets underordnede Embedsmænd.⁷⁸⁾

Til een Landsdel, Bornholm, havde Postvæsenet endnu ikke udstrakt sin Virksomhed. Beboerne af denne Ø var henviste til at forsende deres Breve med Skibsløjlighed, der som Regel ikke frembød sig om Vinteren. Fra December til Marts, undertiden til hen i April, var Øen aldeles uden Efterretninger fra Omverdenen, ja i 1799 fik man endogsaa først Breve ved Maj Maanedes Midte. I 1808 blev der i Anledning af Krigen indrettet en Feltpost mellem de forskellige Steder paa Øen, og, naar Skibsfarten var standset, vedligeholdtes Forbindelsen med Kjøbenhavn over Cimbrishamn, saa længe Danmark stod paa Fredsfod med Sverige. En Købmand Owenius i Cimbrishamn besørgede de Brevpakker, han med Baad modtog fra Guvernøren paa Bornholm, oversendte med Posten til Feltpostamtet i Kjøbenhavn og modtog ligeledes de

herfra til Bornholm fremsendte Brevpakker. Efter at Købmand Owenius af den svenske Regering var blevet bemyndiget til at træffe en Overenskomst med det danske Postvæsen om at besørge Breve mellem Kjøbenhavn og Bornholm, blev det ved kgl. Res. af 30. Juli 1812 bestemt, at der paa Prøve et Aar skulde indrettes en Postforbindelse med Bornholm. Breve kunde befordres med Skipper, i hvilket Tilfælde Portoen kun var 8 Sk., men Befordringen ogsaa højst uregelmæssig, eller over Cimbrishamn, hvor Postgangen var mere regelmæssig, men Portoen til Gengæld 60 Sk. I Rønne ansattes en Postekspeditør, som i Løn skulde have 25 pCt. af Portoen. Denne Postindretning kom i Gang fra 1. Januar 1813, men da Postforbindelsen med Sverige paa Grund af Fjendtlighedernes Fornyelse blev afbrudt i Juni 1813, standsede selvfølgelig ogsaa Forsendelsen af Post til og fra Bornholm over Sverige, skønt Generalpostdirektionen først ved Cirkulære af 8. Febr. 1814 meddelte, at Postindretningen mellem Kjøbenhavn og Bornholm over Sverige fra nu af ophørte, og at det nærmere kunde forventes kundgjort, „naar Postgangen didhen søværts vilde vorde sat i Gang“, en Kundgørelse, der lod vente paa sig i 1½ Aar.⁷⁹⁾

En anden Ø, der ligesom Bornholm savnede Postforbindelse, var Samsø. Hertil blev i Marts 1813 ved Hjælp af Feltposten indrettet en Postgang fra Aarhus, men denne ophørte samtidig med Feltposten kort efter Fredsslutningen.⁸⁰⁾

Med Hensyn til Befordringen af Posterne maa skelnes mellem Brevposter og Pakkeposter. Brevpo-

sterne, der kun medførte Breve og visse dertil privilegerede Aviser, var fra 1653 og indtil Slutningen af det attende Aarhundrede fremførte ved ridende Bud. Da imidlertid Posterne ad Hovedrouterne voksede til en saadan Størrelse, at een Hest ikke kunde bære dem, var man gaaet over til at benytte lette Vogne, Karioler, paa disse Router, og efterhaanden var dette Befordringsmiddel trængt mere igennem, saaledes at der i det Tidsrum, her omhandles, overvejende benyttedes Karioler. At gøre disse saa lette som muligt uden samtidig at forringe deres Bæreevne var stadig Genstand for Postbestyrelsens Bestræbelser. I 1809 approberede Kongen et Forslag om Indførelsen af en ny Slags lukkede Postkarioler, hvorved de Lædersække, hvori Brevene hidtil var nedlagte, kunde spares. Da imidlertid disse Karioler, hvoraf de første sattes i Gang mellem Kjøbenhavn og Ringsted i Oktober s. A., viste sig mindre hensigtsmæssige, blev der foreløbig ikke anskaffet flere. I 1813 blev der efter Forslag af en dertil nedsat Kommission forfærdiget en ny Kariol, hvortil Hofmekanikus Pløtz havde givet Tegningen, men heller ikke denne viste sig praktisk.⁸¹⁾ Brevpostens Befordring var forøvrigt overdraget Kontrahenter, som mod et bestemt Vederlag fremførte Posten paa en vis Strækning. Kontrahenterne havde at stille de af Postbestyrelsen foreskrevne Befordringer, ligesom Postillonerne, der stod i privat Tjenesteforhold til Kontrahenterne, skulde være iførte den befalede Postmundering.

Pakkeposterne, hvormed ogsaa befordredes Rejsende, fremførtes paa aabne Vogne, de saakaldte holstenske Postvogne; dog benyttedes til Godsbefordring

alene ogsaa almindelige Vognmandsvogne. Om Pakkeposternes Befordring havde Postvæsenet tidligere haft Akkorder, men da Vognmændene havde ønsket at faa Befordringen af disse overdraget, var det nu kun paa Routerne Kjøbenhavn—Helsingør, Kjøbenhavn—Vordingborg og Nyborg—Middelfart, at der var Kontrakt om Pakkepostens Befordring. Paa de øvrige Router fremførtes Pakkeposten af Vognmandslavens Medlemmer, som efter Tilsigelse afgav de nødvendige Befordringer i Henhold til de for Befordringsvæsenet gældende Regler (se herom fjerde Kapitel) og efter de for dette fastsatte Takster, medens Postvæsenet selv indkasserede Fragten af alt, hvad der befordredes med Vognene, saavel af Rejsende som Gods.

Hvad enten Posten fremførtes med kontraherede Befordringer eller med de af Vognmændene lejede Vogne, maatte der kun medtages, hvad der henhørte til Posten. Ved kgl. Res. af 29. Maj 1807 (Plakat af ^{13/7}) var det bestemt, at en Rejsende, som lod sig befordre uindskrevet med Posten, skulde betale den takstmæssige Fragt og desuden det dobbelte heraf i Bøde, medens Postilloner, som optog uindskrevne Rejsende, af Generalpostamtet kunde idømmes Bøder eller nogle Dages Vand og Brød. Da imidlertid i 1814 en Vognmand, der befordrede Brevposten mellem Odense og Middelfart, havde optaget en Rejsende, hvorfor han blev tiltalt, men af Politiretten frifundet, idet man kun fandt Plakaten af 1807 anvendelig paa Pakkeposter, blev denne Plakat ved kgl. Res. af 15. Juli 1814 udvidet til at gælde ogsaa for Brevposter, saaledes at Rejsende, som lod sig befordre med saadanne,

skulde erlægge i Mulkt det dobbelte af Fragten for en Ekstrapostbefordring paa den Vejlængde, han var befordret.⁸²⁾

Ved Pakkepostens Befordring var det en Ulempe, at Godset stadig skulde omlæsses. Det var ikke alene ved Overfartsstederne, at dette var nødvendigt, men i hver Købstad, eller hvor der undervejs var Befordringsstation, maatte dette finde Sted, eftersom Vognmændene kun befordrede Posten fra Station til Station. At træffe en Ordning, hvorved denne Omlæsning kunde undgaas, var i høj Grad ønskeligt, og der blev derfor i 1811 nedsat en Kommission for at tage Spørgsmaalet under Overvejelse. Kommissionen, som bestod af Postmester ved Pakkepostkontoret i Kjøbenhavn v. Støcken og Toldinspektør Muus, foreslog at forsende Godset i laasede Lader eller Kasser, der bekvemt kunde omlæsses, men da Postbestyrelsen ikke var tilfreds med dette Forslag, afæskede den en anden Kommission, som i Rendsborg var nedsat for at prøve nogle Diligencer, Erklæring i Sagen, og denne Kommission tilraadede, at Postvæsenet skulde anskaffe Vogne, som var saaledes byggede, at de uden Vanskelighed kunde færges over Vandet. Disse Vogne skulde da føres igennem paa hele Routen, og Vognmændene kun levere Forspand. En Prøvevogn blev derefter forfærdiget efter Tegning af Hofmekanikus Plötz, og den gjorde i November 1812 en Prøvetur til Altona, men hverken den eller en Fragtvogn, som man købte af Konsul de Coninck for 1100 Rdl., viste sig praktiske. I 1814 solgtes begge disse Vogne ved offentlig Auktion; Prøvevognen, for hvis Konstruk-

tion Pløtz havde faaet et Honorar af 300 Rdl. Kurant, solgtes for 310 Rdl. Rm.⁸³⁾

Den ved Krigen og de fortvivlede Pengeforhold fremkaldte Dyrtid havde voldt Vognmændene store Tab. Vi skal senere under Omtalen af Befordringsvæsenet komme nærmere ind herpaa, men foreløbig kun bemærke, at det efterhaanden var blevet umuligt for Vognmændene at præstere Kørselen efter den hidtil gældende Takst. Denne var allerede i 1799 blevet forhøjet med 25 pCt. og fra Januar 1810 yderligere med 25 pCt., og hver Gang Vognmandstaksten forhøjedes, blev ogsaa Pakkeposttaksten forhøjet. Da det nu i Maj 1810 var en tvingende Nødvendighed paany at forhøje Taksterne, udtalte Danske Kancelli, med hvilket Generalpostdirektionen havde korresponderet i Sagen særlig angaaende de københavnske Vognmandslav, sig for, at Postvæsenet, for at skaane Vognmandslavene og de befordringspligtige Indvaanere i Købstæderne for at befordre Pakkeposterne, der nu mere end tidligere blev benyttede til Købmandsgods Befordring, selv paa hver Station skulde holde de til Pakkepostens Befordring nødvendige Heste og Vogne, men dette var Generalpostdirektionen bestemt imod. Med de daværende høje Priser vilde der, ytrede Direktionen, medgaa en næsten uberegnelig Sum, „ej at nævne Forvaltningens Mislighed for det offentlige, som næsten altid er Offeret af Forwalterens Egen nytte“, og hvorfra skulde den fornødne Kapital tilvejebringes? Ganske vist var der af Postintraderne opsamlet et Fond*), men det havde „en anden saa

*) Herved sigtes til Pensionsfonden, der paa den Tid udgjorde ca. 800,000 Rdl. Kurant.

vældædig Betemmelse, at Direktionen ikke kunde forene det med sin allerunderdanigste Pligt at foreslaa sammes Anvendelse til noget andet Øjemed“. Postkasse-Pensions-Direktionen ansaa ogsaa dette Fond for hjemfaldet til den og vilde til det yderste modsætte sig dets Anvendelse paa førnævnte Maade. Næst at henvise til Frederik den Fjerdes Foundation om Postintradernes Anvendelse, bemærkede Generalpostdirektionen endvidere, at Fondet var opsamlet af Brevpostens Intrader og absolut ikke burde anvendes til at komme Pakkeposten, der var en ny Institution, til Hjælp, en Bemærkning, der godt illustrerer det overalt i Statens Finansvæsen paa den Tid herskende Skuffesystem. Til Slutning anførte Direktionen, at Kommunikationen over Land vilde aftage, naar Freden sluttedes og Skibsfarten begyndte, hvorfor man hellere under Krigen maatte indskrænke Pakkepostbefordringen i Danmark til et Par kontraherede Vogne for Penge og Sager af betydelig Værdi og udelukke Rejsende og alt stort Gods fra Befordringen med Posten end at indrette „et saa kostbart under forandrede Omstændigheder for den største Del uanvendeligt Messageri“. Kongen, for hvem Sagen blev forestillet, resolverede uden nærmere at komme ind paa de her rejste Spørgsmaal, at Pakkeposttaksten yderligere maatte forhøjes med 50 pCt., saa at den nu akkurat var det dobbelte af den i 1788 fastsatte Takst.⁸⁴⁾

Af kørende Poster, som ikke fremførtes ved Vognmandslavene, men ved Kontrahenter, skal vi nævne Posten mellem Kjøbenhavn og Helsingør. Paa denne Route var Posten siden 1798 befordret en Gang daglig med lukket Vogn, først med Diligence,

og senere, i Henhold til Kontrakt med Vognfabrikant Fife, med Kareter. Siden 1804 gik ligeledes for Postvæsenets Regning i Henhold til Kontrakt med en Vognmand Nørager daglig en aaben Vogn. Postkareterne betalte sig imidlertid daarligt. I Aaret 1808 gav de kun et Overskud af 11 Rdl. 94 Sk., idet Sommermaanederne, hvor Folk mest benyttede Skibslejlighed, havde givet Tab, og det blev derfor i 1809 bestemt, at Kareterne i Maanederne April—September kun skulde gaa 3 Gange ugentlig. Med Udgangen af Juli Maaned 1811 ophørte Fife med Kørselen, som paa Grund af Dyrtiden ikke kunde betale sig for ham, og der blev da paany sat Diligence i Gang paa denne Route. I Januar 1809 var det nemlig blevet besluttet at bygge 2 Diligencer, som skulde anvendes paa Routen Haderslev—Hamborg. Disse Diligencer skulde koste 1750 Rdl. Stykket. De skulde have Plads til 9 Personer og skulde kunne medføre 1200 Pd. Gods. De byggedes i Altona, og i December Maaned blev der i Rendsborg nedsat en Kommission til Bedømmelse af dem. Paa Grund af de vanskelige Tider kom de imidlertid ikke i Gang mellem Hamborg og Haderslev, og Kongen bifaldt derfor Generalpostdirektionens Forslag om at sætte den ene i Gang paa Routen Kjøbenhavn—Helsingør, hvilket tog sin Begyndelse den 10. Novbr. 1811.⁸⁵⁾ Diligencen afgik nu 3 Gange ugentlig fra Kjøbenhavn og Helsingør, og med ovennævnte Vognmand Nørager sluttedes Kontrakt om dens Fremførelse. Kun 3 Gange ugentlig Kørsel fra hvert Sted kunde imidlertid ikke betale sig, og der blev derfor bestilt en ny Karet, som skulde

koste den enorme Sum af 5000 Rdl. N. V.*), hvorefter daglig Kørsel med lukket Vogn skulde iværksættes, men i Maj 1812 erklærede Vognmanden, at han, skønt han fik 60 Rdl. for hver Tur, ikke kunde besørge Kørselen for denne Betaling, og det blev da besluttet fuldstændig at indstille Diligenceposten. Passagertaksten var ogsaa efterhaanden blevet forhøjet saa meget, at der for indvendig Plads maatte betales 10 Rdl. mellem Kjøbenhavn og Helsingør, medens Prisen herfor i 1807 var 2 Rdl. 48 Sk.⁸⁶⁾

Efter Fredsslutningen blev Generalpostdirektionen bemyndiget til, naar Kommunikationen med Sverige atter aabnedes, at sætte Postkareterne i Gang, men da Omkostningerne herved paa Grund af den endnu herskende Dyrtd vilde beløbe 14,600 Rdl. N. V. aarlig, blev det foreløbig udsat, indtil man i 1816 fuldstændig opgav det og solgte Kareterne ved Auktion.⁸⁷⁾

Over Store Bælt førtes Posten af Postvæsenets egne Fartøjer, der, som tidligere omtalt, dels var Chalupper, dels Dæksfartøjer. Chalupper anvendtes dog kun, saa længe der var fjendtlige Skibe i Bæltet; den øvrige Tid af Aaret og efter Krigens Ophør besørgedes Postens Overførsel af Postjagterne, hvis Førere og Mandskab var fast ansatte i Postvæsenets Tjeneste. Naar Postjagterne overførte Pakkeposterne, fulgte de hermed indskrevne Rejsende selvfølgelig med, men ogsaa naar Brevposterne overførtes eller Postjagterne returnerede, kunde Rejsende medtages, mod

*) Efter Kursen paa den Tid vilde 5000 Rdl. i Sedler svare til ca. 700 Rdl. i Sølv.

at de betalte dobbelt Børtfragt, nemlig 1 Rdl. 40 Sk. om Sommeren og 1 Rdl. 86 Sk. om Vinteren, hvoraf Halvdelen tilfaldt Postvæsenet og den anden Halvdel Færgelavet, i hvis Rettigheder det var et Indgreb at overføre Rejsende, der ikke hørte til Pakkeposten.

Mellem Assens og Aarøsund overførtes Posten af kontraktmæssig antagne Transportforvaltere; mellem Middelfart og Kolding, hvilken Vej Pakkeposten gik, besørgedes Overførselen af Færgelavet.

I strenge Vintre, naar Bælterne frøs til, benyttedes Isbaade, som var indrettede baade til at flyde og til at trækkes over Isen. Overfarten var da i høj Grad vanskelig og farlig. Saaledes maatte Postskipper Lars Pedersen Dyrhauge, som den 26. Januar 1814 overførte Posten fra Knudshoved til Halskov, tilbringe 4 Dage og 3 Nætter i Isen. Kun med yderste Livsfare lykkedes det ham at redde største Delen af Posten, for hvilken Bedrift han da ogsaa fik Dannebrogskorset og senere, i 1816, kgl. Bestalling som Bæltpostskipper.⁸⁸⁾

Naar Isen vanskeliggjorde Overfarten over Store Bælt, skulde Sprogø i Nødstilfælde benyttes som Mellemstation. Paa denne Ø, som hørte under Stamhuset Juelsberg, fandtes kun en lille Bondegaard, men af Postvæsenet var der opført Huse, hvor de Rejsende kunde opholde sig. I disse var anbragt Kakkellovne, Senge m. v. for det Tilfælde, at Opholdet blev af længere Varighed, og om Øens Proviantering var der kontraheret med en Gæstgiver. Saa snart Istransporten begyndte, maatte Gæstgiveren afgive kvindelig Betjening til Øen til de Rejsendes Opvartning. Ved Krigens Udbrud i 1808 gik Englænderne i Land paa Sprogø,

bemægtigede sig Provianten, ødelagde Bygningerne og nedtog den der opstillede optiske Telegraf. Ved kgl. Reskript af 19. Marts 1808 til Amtmanden over Sorø Amt var der givet Befaling til, at Beboerne paa Sprogø skulde forlade Øen, medtagende alt, hvad de kunde. Om Tilstanden paa Øen, efter at Fjenden var borte, oplyser Generalpostamtet, at det i 1807 opførte ny Hus var borte, at det ældre Hus tilligemed Huset for Telegrafisterne manglede Døre, Loft, Gulv og Vægge, hvorimod Bondens Vaaningshus endnu havde Gulv og Loft, undtagen i een Stue. Man istandsatte nu med Resterne af de andre Huse Bondegaardens Vaaningshus, og i de 2 følgende Vintre blev dette benyttet af de Rejsende, men i 1810 blev det afbrændt af Englænderne, dog, som det senere oplystes, mod den Kommanderendes Ordre ved Matrosernes Kaadhed. Der blev nu opført en Træbygning, som i de følgende Krigsaar nedtoges om Foraaret og overførtes til Korsør for paany at blive opsat; naar de fjendtlige Skibe havde forladt Bæltet.⁸⁹⁾

Vinteren 1813—14 var meget haard. Istransporten begyndte den 13. Januar og varede til 16. April. Da Frederik den Sjette efter Kielerfreden rejste hjem fra Hindsgavl, hvor han havde haft sit Hovedkvarter, maatte han opholde sig flere Dage paa Sprogø, og om det end maaske er en Overdrivelse, naar det berettes, at Kongen nær havde lidt Hungersnød⁹⁰⁾, saa har Opholdet her dog ikke tiltalt ham. Hjemkommen til Kjøbenhavn nedsatte Kongen nemlig straks en Kommission, bestaaende af Postdirektør Monrad, Kontreadmiral J. C. Krieger, Kommandør Lindholm og Oberstløjtnant Rømeling, som snarest

muligt skulde indgive Forslag om en forbedret Indretning paa Sprogø. I den Anledning tilbød Besidderen af Stamhuset Juelsberg, Generaladjutant Juel, at sælge Øen, og ved kgl. Res. af 9. Maj 1814 blev Generalpostdirektionen bemyndiget til at købe den for 10,000 Rdl. S. V., der skulde betales med en kgl. Obligation paa 5,000 Rdl. Sp. En saadan kunde paa den Tid købes for 23—24,000 Rdl. i Sedler, og Generalpostdirektionen erklærede, at Erhvervelsen af Øen derved blev særdeles billig.⁹¹⁾

Kommissionen foreslog at opføre 3 Bygninger paa Øen, en Hovedbygning, en Ladebygning og en Stald til Heste og Køer samt at overlade Brugen af Øen og Bygningerne til en Mand, der kunde drive Avlsbrug og havde de fornødne Egenskaber, der udfordres for en god Gæstgiver. Dette Forslag bifaldtes af Kongen, men da Udgifterne til Bygningerne vilde beløbe 41,372 Rdl. N. V., en Sum, Postkassen ikke var i Stand til at udrede, fik Postvæsenet overladt 5 Træhuse, som i sin Tid var opførte i Korsør til Brug for Mandskabet ved Rofflotillerne, med dertil hørende Kogehus. Disse Huse blev midlertidigt opsatte paa Sprogø og Udgiften derved, omtrent 10,000 Rdl., afholdt af Postvæsenet, som dog søgte den dækket ved at forhøje den Afgift, som Færgelavet i Korsør og Nyborg betalte til Befordringsvæsenets Fond, fra 4 til 6 Sk. af hver Rigsdaler, de opkrævede i Fragt. Fragten blev dog samtidig forholdsmæssig forhøjet. Til Ophold for de Rejsende fandtes i Bygningerne 4 Værelser, hvoraf 2 med et passende Antal Senge alene var Soveværelser, en Spisestue og et Konversationsværelse. For Natteleje i Soveværelserne og Ophold om Dagen i de andre Væ-

relser betales for et Døgn 1 Rdl. Fordrede man ikke Natteteleje i Soveværelserne, men nøjedes med at benytte de Hængekøjer, som ophængtes i de andre Værelser, var Prisen kun 3 Mark. Trak Opholdet ud over et Døgn, erlagdes dobbelt Betaling.^{*)}

Under Krigen havde Sprogø været uden faste Beboere og var imidlertid blevet i den Grad befængt med Rotter, at den Mand, som efter Krigen fik Bopæl paa Øen og Brugen af denne, fik hele sit Haveanlæg samt største Delen af Sæd og Markfrugter ødelagt af disse Skadedyr. Om denne Art Rotter, Mosegrisen eller Vandrotten tidligere har levet paa Øen og nu først under den idylliske Ro har formeret sig saa stærkt, eller om den er tilført Øen med et Skib, vides ikke, men det synes i hvert Fald, som om den var lidet kendt, idet Generalpostdirektionen forlangte et Antal Rotter sendt til Kjøbenhavn til Undersøgelse, et Forlangende, der viste sig ret vanskeligt at opfylde*). Veterinæren Etatsraad E. N. Viborg erklærede Rotten at være „*Mus amphibius terrestris* eller paa Dansk Landvandsrotten“**), og efter Anvisning af ham, som

*) Generalpostdirektionen tilskrev Bæltpostmester Dyrhauge, at sende 4 levende og 4 døde Rotter. Efter store Anstrebninger lykkedes det Dyrhauge at faa afsendt 4 levende, men han havde maattet gøre 3 Rejser til Sprogø, da de først indfangede døde, inden han fik dem afsendte. Ved Ankomsten til Kjøbenhavn var kun een af de 4 Rotter levende, hvad Direktionen tilskrev, at Dyrene havde haft for lidt Luft, hvorfor der blev sendt Dyrhauge et Bur, hvori han skulde sende nogle ny.

**) Viborg siger i sin Indberetning, at den Art Rotter opholder sig under alle Himmelstrøg, lever flokkevis og foretager Vandringer. Dens Kød er spiseligt. For Jakuterne er det en Lækkerbissen, og den strenge Katolik spiser den i Fastetiden. Dens Skind udgør i Rusland en Handelsvare, og en Sæk deraf koster 4—10 Rubler.

endogsaa gjorde en Tur til Sprogø, forsøgte man med en særlig dertil indrettet Maskine at indblæse Svovldampe i Rottegangene, en Fremgangsmaade Viborg havde lært at kende i Holland, men dette viste sig virkningsløst. Der blev ogsaa gjort Forsøg med at overføre et Antal af den almindelige Husrotte (den brune Rotte), som man antog vilde fordrive den anden Art, men dette viste sig ikke at være Tilfældet.*) Til sidst overførtes et tilstrækkeligt Antal Rottehunde og Katte til Øen, og dette var af bedre Virkning.⁹³⁾

TREDIE KAPITEL.

Postforsendelser, Takster, Ekspeditionsformer, Forsendelsernes Indlevering, Udlevering og Distribution.

Foruden af Breve paatog Postvæsenet sig Besørgelsen af Aviser, Pengebreve, Møntforsendelser og Pakker. Breve indtil en Vægt af 9 Lod forsendtes med Brevposterne, og med disse fulgte ogsaa de dertil særlig privilegerede Aviser; Pengebreve, Pakker og andre Aviser forsendtes med Pakkeposterne, og med disse befordredes tillige Rejsende. Hvor der ikke var indrettet særlige Brevposter, eller hvor saadanne ikke gik mindst 2 Gange ugentlig, forsendtes ogsaa Breve med Pakkeposterne. Breve med Akter, Dokumenter, Regninger o. s. v., som vejede over 9 Lod, kunde paa

*) Da Postmesteren i Korsør af Generalpostdirektionen fik Ordre til at overføre et Antal Husrotter til Sprogø, erklærede han det umuligt at fange saadanne levende, da der ikke fandtes en Rottefælde i hele Korsør By. Direktionen maatte derfor sende ham en Tegning, hvorefter en Fælde kunde forfærdiges.

Forlangende sendes med Brevposten, naar de ikke vejede over et Pd., og de takseredes da som Breve, men ellers henhørte de til Pakkeposten og takseredes efter en særlig Dokumenttakst. Bøger og andre trykte Sager forsendtes med Pakkeposten.

Et Brev maatte for at betragtes som Enkeltbrev kun bestaa af eet Ark og ikke veje over et Lod. Vejede det over et Lod, eller indeholdt det Indlæg, takseredes det som $1\frac{1}{2}$ Brev, dog at Breve med Indlæg af Vægt over $\frac{3}{4}$ Lod indtil 1 Lod betaltes som 2 Breve, hvorefter der erlagdes een Gang Enkeitsbrevs Porto mere for hvert Lod. Indeholdt et Brev flere Breve, enten aabne eller forseglede, betaltes efter Brevets Vægt, saaledes at hver Trediedel af et Lod beregnedes for et Brev.¹⁾ Anbefaling af Breve kunde ikke finde Sted, men da det efterhaanden var blevet Brug, at Afsendere betegnede særlig vigtige Breve med „NB“, og at saadanne Breve da kun udleveredes Adressaterne mod Kvittering, blev i 1814 denne Behandlingsmaade officielt fastslaaet, men der fastsattes intet særligt Gebyr for disse Breve, ligesom det ej heller blev tilladt i saadanne at sende Penge eller Forskrivninger, der lød paa Ihændelever. Det var i det hele forbudt at sende sligt med Brevposten; for Overtrædelse af Forbudet var fastsat en Mulkt af 1 pCt. af Værdien, men da dette ikke havde været tilstrækkeligt til at hemme ulovlig Forsendelse, blev det ved Plakat af 16. Juni 1809 bestemt, at hele det ulovligt forsendte Beløb skulde konfiskeres og tilfalde Angiveren.

For Pakker var ikke fastsat nogen Vægtgrænse, men „større og tungere Pakker, end som bekvemligen kunde føres paa en Postvogn“, modtoges ikke. Ind-

hold og Værdi skulde „rigtigen angives“. Opdagedes det, at Værdien for Forsendelser, der takseredes efter Værditakst, var angivet for ringe, maatte der bødes en Tiendedel af den fordulgte Værdi, hvoraf Halvdelen tilfaldt Angiveren og den anden Halvdel Generalpostdirektionens Fattigkasse. Indholdet af Pengebreve samt af Pakker, for saa vidt det var Kostbarheder som Guld eller Sølv, kunde forevises paa Postkontoret, i hvilket Tilfælde Postvæsenet paatog sig Ansvar for Indholdet; i andet Fald indestodes kun for Forsendelsens Fremkomst i ubeskadiget Stand. Hvad enten Indholdet forevist eller ej, skulde Forsendelsen forsynes baade med Afsenderens og Postvæsenets Segl.

I det Tidsrum, her omhandles, var der dog af Regeringen truffet forskellige Bestemmelser, hvorved der for flere Forsendelsesarters Vedkommende gjaldt Undtagelsesregler. Det var saaledes bl. a. paabudt, at alle Pengebreve skulde indleveres aabne, og at Pakkeforsendelser skulde være ledsagede af Attest om, at Indholdet ikke var Varer af engelsk Oprindelse. Ved Siden af disse Bestemmelser, der var en Følge af Afspærringen overfor England, kom i disse Aar tillige forskellige Paabud, hvorved den fri Forsendelse af Penge og Pengerepræsentativer indskrænkedes. Det første Krigsaar var al Forsendelse af Penge over Store Bælt forbudt, men efter at Englænderne i 1808 havde forladt de danske Farvande, blev dette Forbud ophævet.²⁾ Saa kom de forvirrede Pengeforhold med det voldsomme Fald i Kursen paa Statens Pengesedler, og dette foranledigede atter en Indskrænkning i Pengeforsendelsen. Vi skal senere komme ind paa en udførligere Omtale

af Pengeforholdene, men her kun anføre, at den stadige Nedgang i Kursen paa Pengesedlerne havde til Følge, at alle søgte at sikre sig reelle Værdier, hvad jo bedst lod sig gøre ved Opkøb af Mønt. Det var ikke alene Guld og Sølv, hvoraf der forøvrigt kun fandtes lidt i Landet, men ogsaa Smaamønt, der var Genstand for Opkøb, og denne enten opbevarede, bortsendtes eller indsmeltedes, saa det til sidst var umuligt at holde nogen Slags Mønt gaaende i Landet. I den Anledning blev ved Reskript af 8. Marts 1809 Udførsel af Guld og Sølv i Almindelighed samt af Skillemønt i større Summer end 1 Rdl. forbudt fra Sjælland og Lolland-Falster. Pengeforsendelse maatte kun finde Sted ved Bankosedler, for hvis Forsynkning der dog i paakommende Fare for fjendtlig Opbringelse skulde drages al mulig Omsorg. Guld og Sølv samt Skillemønt maatte fra Fyen kun føres til Sjælland og Lolland-Falster, naar det skete paa Foranstaltning af Embedsmænd. Skillemønt i større Summer end 1 Rdl. maatte ej heller føres fra Fyen til Jylland eller Hertugdømmerne eller fra Jylland til Hertugdømmerne, hvorimod Forsendelsen fra Jylland til Fyen skulde være uhindret. Skillemønt, som var udmøntet til Brug for Kongeriget, maatte fra Hertugdømmerne ikke føres ud af Landet.*)³⁾

*) Om disse Forbud maatte ikke ske offentlig Bekendtgørelse; Postmestrene fik endogsaa Tilhold om, ikke at lade deres Betjente vide noget herom, men ikke desto mindre stod den kgl. Befaling at læse i „Kjøbenhavns Skilderi“ Dagen efter, at den var given. Redaktøren erklærede i et i den Anledning optaget Forhør, at have set Befalingen paa Børsen, hvor den cirkulerede. Man synes ogsaa at have været vel underrettet her, thi samme Dag, som Befal-

Den stadige Nedgang i Kursen paa Kurant-sedlerne, mente man, stod i Forbindelse med Spekulationer i Kursdifferensen, og Regeringens Bestræbelser gik derfor ud paa saa meget som muligt at indskrænke disse. Den 13. April 1809 reskriberede Kongen, at der ved Gennemlæsningen af de Breve, som ikke maatte afgaa uden at være gennemlæste, fornemmelig skulde lægges Mærke til alt, hvad der angik Agiotage, Vekselspekulationer og saadan Pengeomsætning, „da det er vigtigt at erholde Underretning om de Agiotagespekulationer eller Kunstgreb, hvormed der saa hyppigen og vedholdende arbejdes paa at nedsætte den danske Pengekurs“. Forholdsvis hurtigt synes man at have opnaaet, hvad man ønskede, thi allerede 11. Juni tilbagekaldte Kongen Befalingen, efter at han af de modtagne Indberetninger og Udtog havde erholdt „den Oplysning og de Underretninger, som kunde tjene til at kende Gangen af disse Spekulationer“.⁴⁾

Der hengik dog over et Aar, inden man skred til at tage Forholdsregler imod Kursspekulationerne. Det kom i den Henseende navnlig an paa at forebygge, at der spekuleredes i Kuranten paa Hamborgerbørsen, hvor man for enhver Pris vilde undgaa, at Kursen sattes for lavt, og ved Plakat af 6. Novbr. 1810 blev det derfor paabudt, at Kurantsedler og Skatkammerbeviser fra Danmark til Hertugdømmerne sydligere

lingen bragtes til Udførelse, afgik fra jødiske Handelshuse 2 Estafetter til Hamborg og Altona, og Generalpostdirektionen bemærker, at det var let at skønne, at disse Estafetter havde Hensyn til de trufne Foranstaltninger. (Gp. Res. Pr. 1809 Fol. 280).

end Tønder og Haderslev samt til fremmed Sted kun maatte sendes med den sidste i hver Maaned afgaaende Pakkepost, og at Anmeldelse om Afsendelsen skulde ske tre Dage før. Overtrædelse af denne Anordning skulde ikke alene have til Følge, at den paa-gældende Forsendelse blev konfiskeret, men Afsenderen skulde tillige erlægge et tilsvarende Beløb i Mulkt, af hvilken Halvdelen tilfaldt Angiveren.⁵⁾

Samtidig med denne Anordnings Udstedelse forlangte Kongen Oplysning om, hvor vidt det tillodes Private at afsende Estafetter, „da dette baade er imod Sædvane og i flere Henseender betænkeligt i en Stat, som har Krig“. Generalpostdirektionen gik i sit Svar ud fra, at det var Børsspekulationerne, Kongen vilde til Livs, thi næst at henvise til den kgl. Befaling, hvorefter intet Brev i privat Anliggende maatte befordres pr. Estafette uden at være eftersat og forseglet af Øvrigheden, bemærkede Direktionen, at private Estafetters Afsendelse ofte var af megen Vigtighed, „saasom naar nogen i Sygdomstilfælde forlanger Læger eller Jordemødre, Underretning om pludselig Sygdom eller Dødsfald o. s. v.“, og henstillede derfor, at det kun blev forbudt at afsende Breve, som angik Penge-spekulationer, pr. Estafette. Kongen resolverede da ogsaa 23. Novbr. 1810, at Breve, hvis Indhold skønnes at angaa Kursspekulationer eller Pengeomsætninger mod dansk Kurant, eller ved hvilke pludselige Forandringer i den danske Kurs tilmeldtes, ikke maatte tilstedes Afsendelse pr. Estafette.⁶⁾

De her tagne Forholdsregler var imidlertid ikke tilstrækkelige til at forhindre Kursspekulationerne, og Aaret efter blev derfor ved Plakat af 19. Oktober For-

sendelse af Kurantsedler og Skatkammerrepræsentativer, lydende paa dansk Kurant, til Hertugdømmerne samt til Udlandet, derunder ogsaa Sverige, fuldstændig forbudt. Dispensation fra Forbudet blev dog givet mod Betaling. En Købmand i Faaborg fik saaledes i 1812 Tilladelse til at udføre 8000 Rdl. Kurant i Sedler imod at betale 200 Rdl. Kurant til Fondet for de Kvæstede, og i 1813 fik en Købmand Tilladelse til at udføre 20,000 Rdl. Kurant mod at betale 500 Rdl. K. til Faaborg Fattigvæsen. At erlægge disse $2\frac{1}{2}$ pCt. blev dem billigere end at omveksle Kurantsedlerne med Speciesedler.⁷⁾

Postvæsenet var ansvarlig for en Forsendelse, indtil den var rigtigt afleveret til Adressaten, eller, for saa vidt det angik Forsendelser til Udlandet, indtil de var afleverede til det fremmede Postvæsen. Reklamation maatte dog ske inden 3 Maaneder fra Indleveringsdagen, og Ansvaret strakte sig kun til Tab og Skade, som var forvoldt ved Postbetjentenes Forseelse. For Tab og Skade, som skyldtes ulykkelig Hændelse, f. Eks. offentlig Udplyndring, Røveri eller Søkade, indestod Postvæsenet ikke. For saa vidt muligt at forhindre, at Postbetjentene skulde forgribe sig paa Postforsendelserne, havde Generalpostdirektionen i 1804 henstillet, at Posttyveri, begaaet af Postbetjente, skulde straffes som kvalificeret Tyveri, men der blev ikke dengang truffet nogen Bestemmelse i den Henseende. Først 9 Aar efter blev det, navnlig af Hensyn til at Bankosedler i Norge forsendtes med Brevposterne, der fremførtes af en Postillon uden Ledsagelse af Postfører, ved kgl. Res. af 25. Septbr. 1813 bestemt at skærpe Straffen for Posttyveri, uden

Hensyn til om det blev begaaet af Postbetjente eller andre Personer, saaledes at den i Forordningen af 20. Febr. 1789 § 4 fastsatte Straf for kvalificeret Tyveri skulde udstrækkes til dem, som forsætlig borttog noget af det, som forsendtes med Posten.^a) Straffen for Posttyveri var herefter Kagstrygning og Arbejde i Fæstningen eller Tugthuset paa Livstid, medens Straffen for første Gang begaaet simpelt Tyveri var Tugthusarbejde fra 2 Maaneder til 2 Aar.

De for Forsendelsernes Befordring gældende Takster var for Brevenes Vedkommende Brevposttaksten af 28. Marts 1801 og for Rejsendes, Pakkers og Pengeforsendelsers Vedkommende Ageposttaksten af 13. Febr. 1788. Det Princip, der laa til Grund for Brevposttaksten, var, at Portoens skulde beregnes efter Vej længden, saaledes at der for et Enkeltbrev betaltes 2 lybske Skilling eller 4 Sk. dansk Kurant for de første 9 Mil og derefter 1 lybsk Skilling mere for hver 9 Mil indtil 54 Mil. For 63 Mil var Taksten den samme som for 54 Mil, nemlig 7 lybske Skilling og derefter atter 1 Lbs. mere for hver 9 Mil. At Taksten for 63 Mil var sat til samme Beløb som for 54 Mil, havde sin Grund i, at Regeringen ikke vilde gaa ind paa at sætte Portoens for et Brev mellem Kjøbenhavn og Hamborg højere end til 7 Lbs. I Ageposttaksten var Betalingen for en Rejsende sat til 10 Lbs. pr. Mil foruden Indskrivningspenge 2 Lbs. og Drikkepenge til Postillonen paa hvert Skiftested 4 Lbs.; 50 Pund Rejsegods kunde frit medføres. Fandt Transporten over Bælterne Sted med Isbaad, maatte erlægges Ekstrabetaling, saaledes over Store Bælt 2 Rdl. Kurant. Taksten for Gods og Pakker var meget kompliceret og

rettede sig efter Afstanden og Vægten. Grundreglen var den, at der for et Pund betaltes for en Befordringsstrækning af under 6 Mil $\frac{1}{3}$ Lbs., for en Strækning af over 6 til 12 Mil $\frac{2}{3}$ Lbs. og derefter $\frac{1}{3}$ Lbs. mere for hver 4 Mil. Taksten for mindre Pakker var dog noget højere og maatte aldrig være under Taksten for et Enkeltbrev. Derimod var Taksten for større Pakker forholdsvis lavere, idet der for Pakker over 50 Pd. indtil 66 Pd. kun betaltes som for 50 Pd., medens Pakker over 66 Pd. tilstodes en Fjerdedels Afslag i Taksten. Bøger og andre trykte Sager saavel som alle Slags Raamaterialier til indenlandske Fabriker, alle i Landet forfærdigede Fabrikvarer og alle Slags Viktualier nød en Trediedels Afslag i den almindelige Takst, saa snart de vejede over 4 Pd. indtil 50 Pd. Samme Lettelse tilstodes i visse Egne forskellige Sager, saaledes Handsker, der sendtes fra Randers, Tøndersk Traad fra Tønder, Fasaner og Leipziger-Lærker fra Hamborg osv. Penge og Kostbarheder samt Obligationer og Aktier, lydende paa Ihænderhaver, takseredes efter en særlig Værditakst, forskellig eftersom Indholdet var Guld, Sølv, Bankosedler eller Obligationer. Fragten fra Hamborg til Kjøbenhavn var saaledes for 1000 Rdl. i Guld 132 Lbs., i Sølv derimod 240 Lbs. Saafremt Taksten imidlertid vilde blive højere, naar den beregnedes efter Forsendelsernes Vægt, skulde Vægttaksten anvendes. For Bankosedler indtil en Værdi af 100 Rdl. var Porto en som for et Enkeltbrev og derefter en halv Gang Brevporto mere for hver 50 Rdl. Medfulgte et Brev, der indeholdt andet end Angivelse af Beløbet og Afsenderens Underskrift, betaltes der for dette efter Brevtaks-

ten. For alle Forsendelser med Pakkeposten skulde derhos erlægges i Skriverpenge 2 Lbs. og i Vejerpenge 1 Lbs. Som en Følge af Vognmandstakstens Forhøjelse, der atter var en Følge af høje Foderpriser, var Pakkeposttaksten i 1799 blevet forhøjet med 25 pCt., hvilken Forhøjelse var i Kraft endnu i 1808.

Med de her nævnte Takster havde Postvæsenet hidtil givet et klækkeligt Overskud, men da der nu, ved Siden af at Krigsbegivenhederne forøgede Udgifterne ved Postens Befordring, indtraadte en saa voldsom Nedgang i Kursen paa Kurantsedlerne, hvad der for Kongerigets Vedkommende gav sig Udslag i en uørt Prisstigning paa alt, blev det nødvendigt at forhøje baade Embedsmændenes Lønninger og den kontraktmæssige Betaling for Posternes Befordring. For at dække disse forøgede Udgifter samt for at forhindre, at Postvæsenet led Tab ved Afregningsforholdet med Udlandet, maatte man skride til Takstforhøjelser samt træffe forskellige Bestemmelser med Hensyn til Portoens Erlæggelse. Forinden vi gaar over til at omtale de Foranstaltninger, der i den Anledning blev truffene, skal vi til en bedre Forstaaelse af disse give en kort Oversigt over Pengeforholdene paa den Tid.

Møntfoden her i Landet var Kurantdaleren, 125 Kurantdaler var lig 100 Species, 1 Kurantdaler à 6 Mark à 16 Sk. altsaa lig $\frac{4}{5}$ Sp. Kurantbanken, der var oprettet i 1736 som et privat Institut ved Aktietegning, var uindskrænket i sin Seddeludstedelse og misbrugte denne Frihed. Allerede i 1745 viste der sig en lille Forskel i Værdien af Sedler og af rede Mønt, og Banken fritoges da for Veksling af Sed-

lerne „paa Anfordring“. Fritagelsen blev tilbagetaget i 1747, men paany misbrugte Banken sin Udstedelsesret. Da bestemte Forordningen af 6. Oktbr. 1757, at der „paa nogen kort Tid og indtil videre“ ikke maatte udføres rede Penge af Landet, at ingen maatte vægre sig ved i alle Tilfælde at modtage Bankens Sedler, og at af Banken ej heller i denne korte Tid maatte udleveres af rede Penge videre, end hvad en og anden til daglig nødvendige Udgifter kunde behøve. Sedlerne blev saaledes ved et kongeligt Magtbud tvunget Betalingsmiddel, og i 1762 fik Banken ydermere Bemyndigelse til at udstede Enrigsdaller Sedler, medens de mindste Sedler hidtil havde været paa 10 Rdl. I 1773 overtog Regeringen selv Banken ved at udkøbe Aktionærerne, og nu tog Seddeludstedelsen Fart. Dette havde naturligvis til Følge, at Sedlerne faldt i Værdi, og at de, skønt de var tvunget Betalingsmiddel i Kongeriget, hvor de ogsaa af de kongelige Kasser modtoges til deres paalydende Værdi, i Udlandet kun modtoges efter Kurs. Ikke en Gang i Hertugdømmerne toges Sedlerne til deres paalydende Værdi, idet de ikke her var tvunget Betalingsmiddel, eftersom Forordningen af 1757 ikke var offentliggjort der. En for hele Landet paatænkt Reform i Pengevæsenet var kun blevet gennemført i Hertugdømmerne, hvor der i 1788 var oprettet en slesvig-holstensk Bank, hvis Sedler blev eneste gyldige Betalingsmiddel der. Banken, der var et Statsinstitut, skulde stedse have Sølvbeholdning i Forholdet 5 til 9, og som Følge heraf blev slesvig-holstensk Kurant god Mønt i Forhold til dansk Kurant. I 1791 var der for Kongerigerne oprettet en dansk-norsk Speciebank i

Kjøbenhavn, men denne Bank, der fik Ret til at udstede Sedler, for hvilke den skulde have Sølvbeholdning i Forholdet 19 til 10, var faktisk funderet paa Kurantsedler, idet dens egne Sedler paa Anfordring skulde veksles enten mod rede Sølv eller mod Kurantsedler, ligesom dens Aktier kunde indbetales i Kurantsedler. Da tilmed Staten i 1799 laante over Halvdelen af Bankens Sølvbeholdning, opnaaede man ikke, hvad der havde været Meningen med denne Bank, at konsolidere Pengevæsenet i Kongerigerne. Kurantsedlerne vedblev at være det lovlige Betalingsmiddel, og efterhaanden som Regeringen forøgede Seddelmassen, forringedes Kursen. Indtil 1807 svingede den mellem 140 og 150 (pari var 125); saa kom Krigen, under hvilken Regeringen skulde bruge Penge, som den forskaffede sig ved Forøgelse af Seddelmassen. Kursen forringedes mere og mere; i 1809 forværredes den saa voldsomt, at Kurantens Værdi fra Januar til December halveredes. Kursen var i Januar 191, i December 388. Fra nu af er der med enkelte Svingninger en stadig Tilbagegang; i August 1810 var Kursen 450, i Oktober 648 og i Marts det følgende Aar 885, det vil sige, en Kurantdalerseddel var omtrent 13 Skilling værd*). Skillemønt var ikke til at opdrive, idet den uafbrudt blev opkøbt. Alle søgte at sikre sig reelle Værdier, og tilmed var den cirkulerende Skillemønt

*) Kurantsedlens Pari Kurs var 125. Naar det siges, at Kursen stiger, betyder det, at Kurantsedlens Værdi forringes. Naar Kursen f. Eks. er 250, vil det sige, at der til Indkøb af 125 Rdl. Kurant i Sølv behøves 250 Rdl. K. i Sedler, eller med andre Ord, Kurantsedlens Værdi er dalet med 100 pCt., blevet det halve værd.

50 til 100 pCt. mere værd, end den lød paa. Som vi foran har set, søgte man ved Forbud mod Skillemønts Forsendelse i større Mængder end 1 Rdl. Kurant at forhindre dens Udførsel, og tilsidst greb Regeringen til at udstede Smaasedler, først 12 Skillings og senere 8 Skillings Sedler. Nogen norsk Skillemønt, der endnu ikke var sat i Omløb, lod Staten, da den var af for fint Gehalt, i 1811 indsmelte. Noget senere hen udmøntede man ny Kobberskillemønt i Danmark, da de gamle Mønter, som foran omtalt, var meget for værdifulde. Af den ny Skillemønt udstedtes 6, 5, 4, 3 og 1 Skillinger til 5 à 6 Rdl. pr. Pund Kobber. I 1812 forskaffede man sig Kobbertolvskillinger ved at forandre 1 til 12 paa en Sum af 40,000 Rdl. Kurant i Enestskillinger, som henlaa i Banken. Man fik derved 480,000 Rdl. Kurant ud deraf. Det vil saaledes ses, at den Skillemønt, der cirkulerede, tilsidst ikke var mere værd end Sedlerne.

Kursen paa Kurantsedlerne bedredes noget i 1811 og var i Slutningen af Aaret bragt ned til 770. Nedgangen fortsattes i 1812 indtil Midten af September, da den var 730, men denne Bedring var til Dels fremkaldt ved kunstig Notering og Statstilskud. Da disse standsede, aftog Kursen med en hidtil uset Fart; i Begyndelsen af Oktober var den 1300, og inden Aarets Udgang var den noterede Kurs 1760, det vil sige, Kurantsedlen var officielt sunket til $\frac{1}{14}$ af sin oprindelige officielle Værdi, men den virkelige Kurs var endnu ringere. I Januar Maaned det følgende Aar havde vi Statsbankerotten.⁹⁾

Det siger sig selv, at Pengeforhold, som de her skildrede, i Forbindelse med at Korrespondancen som

Følge af Krigen aftog, i høj Grad maatte indvirke paa Postvæsenets Indtægter og Udgifter. Allerede for Aaret 1808 viste der sig efter en foreløbig Opgørelse en Nedgang i Intraderne ved Brevposten imod 1807 af ca. 82,000 Rdl. Samtidig var Udgifterne ved Brevpostens Befordring stegne med 12,000 Rdl. Man regnede, at Overskuddet vilde blive ca. 132,000 Rdl. af Brevposten og ca. 37,000 Rdl. af Pakkeposten, ialt ca. 169,000 Rdl.*), men da de bevilgede Pensioner var stegne til ca. 155,000 Rdl., og dette Beløb yderligere vilde blive forøget for Aaret 1809, medens Overskuddet sandsynligvis vilde blive mindre, paaregnede man, at Postkassen for dette Aar vilde komme til at mangle 7 à 8000 Rdl. i at kunne dække Pensionsudbetalingen. Ganske vist var der aarlig af Postintraderne lagt store Beløb til Side til et Reservefond, hvis Renter det var Meningen at anvende i Aar, hvor Indtægten blev mindre end beregnet, men dette Fond, der bestyredes af Postkassespensionsdirektionen og i 1807 udgjorde 940,000 Rdl., var anbragt i kgl. Obligationer, hvad der paa den Tid betød det samme som, at det kun eksisterede paa Papiret. Der maatte altsaa gøres Udveje for større Indtægter, men dette kunde kun opnaaes ved Takstforhøjelser, og skønt Postvæsenet ikke alene kunde bære sig selv, men endogsaa gav et stort Overskud, forhøjede man dog Taksterne for at kunne præstere Pensionsudbetalingen. Vel var det i Reskript af 21. April 1786 udtalt, at Postbestyrelsen ikke skulde tage Hensyn til den Formindskelse, som Postkassens Overskud vilde lide ved Foranstaltninger til

*) Den endelige Opgørelse viste kun et Overskud af 140,706 Rdl.

Fremme af Postvæsenets Udvikling, da dette var Postintradernes første Bestemmelse, men Hensynet til, at Overskuddet blev tilstrækkeligt til Pensionernes Udredelse, spillede dog fremdeles den vigtigste Rolle. Endnu i 1814 udtaler Generalpostdirektionen herom i en Forestilling til Kongen, at den ikke vil foreslaa Anskaffelse af dyre Befordringsrekvisiter, da Postkassens Tilstand for Tiden ikke tillader saadanne Udgifter, „hvis man ikke vil tabe dens langt vigtigere Øjemed og Bestemmelse af Sigte“.¹⁰⁾

Ved den Takstforhøjelse, der nu i Henhold til kgl. Res. af 3. Juni traadte i Kraft fra 1. Juli 1809, var det dog kun Portoen for Breve, som befordredes længere end 54 Mil, der forhøjedes, idet Stigningen à 1 Lbs. for hver Mil skulde finde Sted uafbrudt, i Stedet for at Portoen hidtil havde været ens for Breve, der befordredes fra 45 til 63 Mil. Herved forhøjedes f. Eks. Portoen for et Brev mellem Kjøbenhavn og Hamborg fra 7 Lbs. til 8 Lbs. = 16 Sk. Kurant. Til Forsvar for denne Forhøjelse anførte Generalpostdirektionen, at de fleste Lande i Europa havde forhøjet Portoen, og at Portoen for Breve fra Hamborg til udenlandske Steder, siden Storhertugdømmet Berg var kommet i Besiddelse af Postregalet i Hamborg, var forhøjet med 50 pCt., hvad ogsaa var faldet danske Korrespondenter til Byrde. „Brevportoens passende Forhøjelse,“ udtalte Direktionen, „indflyder igennem saa mange Kanaler, at den aldeles ikke kan blive følende end mindre trykkende for de ydende,“ men Postvæsenets Indtægt vilde antagelig derved stige med 5000 Rdl. aarlig. Samtidig med denne Takstforhøjelse bestemtes det, at ethvert Brev, der var forsy-

net med Kuvert eller Omslag, skulde anses og betales som $1\frac{1}{2}$ Brev, noget Regeringen tidligere bestemt havde modsat sig.¹¹⁾

Den fortsatte Dalen af Kurantsedlernes Værdi og den deraf flydende Prisstigning gjorde det imidlertid snart nødvendigt yderligere at forhøje Portoen. I en Forestilling af 25. Oktbr. 1811 oplyste Generalpostdirektionen, at Brevpostens Landbefordring i Kongeriget nu kostede over 42,000 Rdl., medens den tilsvarende Udgift i 1808 kun havde været 11,000 Rdl., og Kontrahenterne ansøgte stadig om højere Betaling. Skønt Postintraderne i 1810 sammenlignet med 1809 var stegne, stod Stigningen, for saa vidt Kongeriget angik, dog ikke i Forhold til de forøgede Udgifter*), og en Portoforhøjelse var derfor nødvendig. Generalpostdirektionen stillede derfor Forslag herom, men samtidig foreslog den, som tidligere omtalt, at udvide Postgangen paa Hovedrouten (se Side 79). Ved kgl. Res. af 11. Novb. 1811 blev Forslaget om Brevportoens Forhøjelse approberet, men en Udvidelse af Postgangen vilde Kongen ikke gaa ind paa.¹²⁾ .

I den ny Brevtakst, som traadte i Kraft fra 1. Januar 1812, bestemtes det, at Portoen for Brevene skulde beregnes for hver 6 Mil i Stedet for som hidtil for hver 9 Mil, de befordredes, altsaa saaledes, at der for de første 6 Mil betaltes 2 Lbs. pr. Enkeltbrev og der-

*) I Følge Regnskaberne er Brevpostens Intrader for 1810 i Sammenligning med 1809 stegne med ca. 42 pCt., medens Udgiften ved Postbefordringen kun er steget med ca. 20 pCt. Regnskaberne omfatter imidlertid baade Kongeriget og Hertugdømmerne, medens Generalpostdirektionens Beregning kun gælder Kongeriget.

efter 1 Lbs. mere for hver 6 Mil. For Breve, der befordredes mellem Steder, som ikke laa over 6 Mil fra hinanden, forhøjedes altsaa Portoen ikke, men for Breve mellem Steder, der laa langt fra hinanden, var Forhøjelsen ikke ubetydelig, og jo længere Afstanden var, desto mere forhøjedes Portoen. For et Brev mellem Kjøbenhavn og Aalborg eller mellem Kjøbenhavn og Hamborg blev Portoen nu 12 Lbs. eller 24 Sk. Kurant, medens Portoen siden 1809 havde været mellem Kjøbenhavn og Aalborg 18 og mellem Kjøbenhavn og Hamborg 16 Sk. Kurant. Mellem sidstnævnte Steder androg Forhøjelsen altsaa 50 pCt., og om den end gennemgaaende ikke var saa stor, viser dog Brevpostens Intrader for Aaret 1812 en Stigning af ca. 45 pCt. mod 1811, hvilken Merindtægt for største Delen kan skrives paa Portoerforhøjelsens Regning.

For Pakkepostens Vedkommende var det selvfølgelig ogsaa nødvendigt at forhøje Taksterne, men her gik man ikke saa moderat frem som ved Brevportoens Forhøjelse. Den stadige Prisstigning krævede, at Vognmændene fik mere for Kørselen, som de endda havde Vanskelighed ved at bestride (se herom fjerde Kapitel), og hver Gang Vognmændene fik Tillæg, satte man ogsaa Pakkeposttaksten op. Allerede i 1799 havde det paa Grund af høje Foderpriser været nødvendigt at give Vognmændene Tillæg og samtidig at forhøje Pakkeposttaksten med 25 pCt., og fra 1. Januar 1810 lagdes 25 pCt. til. Allerede i Maj s. A. forhøjedes den med endnu 50 pCt. og endelig fra 1. Marts 1811 yderligere med 50 pCt., saa at der nu betalte 3½ Gange saa meget i Fragt som efter Pakkeposttaksten af 1788. Til sidst blev Generalpostdirek-

tionen bemyndiget til at forhøje Taksten, hver Gang Vognmandstaksten forhøjedes, og man naaede da i Maj 1812 til en Forhøjelse af ialt 350 pCt. eller $4\frac{1}{2}$ Gang saa meget som den oprindelige Takst.¹³⁾ Disse Forhøjelser bevirkede naturligvis, at Intraderne ved Pakkeposten steg betydeligt. De udgjorde i 1812 662,073 Rdl. mod 184,362 Rdl. i 1809; men samtidig var ogsaa Befordringsomkostningerne stegne fra 112,328 Rdl. i 1809 til 416,121 Rdl. i 1812.

Takstforhøjelser beskyttede imidlertid ikke Postvæsenet mod Tab for saa vidt angik Forsendelser til og fra Hertugdømmerne og Udlandet, thi her spillede Kurantsedlernes Kurs en vigtig Rolle. Postvæsenet skulde nemlig som andre kongelige Kasser modtage Sedlerne til deres paalydende Beløb og betalte jo ogsaa Udgifter, som faldt i Kongeriget med samme Mønt, men, som foran oplyst, med betydeligt højere Priser. Skulde derimod Betalingen erlægges i Hertugdømmerne eller til Udlandet, modtoges Sedlerne kun efter Kurs. Den store Forskel i Værdien mellem dansk og slesvig-holstensk Kurant førte nu til, at Folk bl. a. ogsaa spekulerede i Portoer, idet de saa vidt muligt betalte denne i Danmark, hvor de ringere danske Sedler kunde bruges som Betalingsmiddel. Generalpostamtet oplyste herom i en Forestilling til Kongen, at der i Januar Kvartal 1808 ved det altonaiske-jydske Pakkepostkontor i Kjøbenhavn var indkommet i Fragt for Gods 39,230 Rdl., men ved Postkontoret i Hamborg for derfra afsendt Gods kun 886 Rdl. Ganske vist var der afgaaet mere Gods fra Danmark til Hertugdømmerne, end omvendt, men sidstnævnte Beløb stod dog aldeles ikke i noget Forhold til, hvad

Fragten for Gods fra Hamborg til Grænsen af Danmark vilde have beløbet. Vognfragterne i Hertugdømmerne udgjorde i samme Kvartal 12,451 Rdl., som var erlagte i slesvig-holstensk Kurant. At Postkassen derved led Tab var indlysende, og ved kgl. Res. af 23. Septbr. 1808 blev det derfor bestemt, at Fragten for Pakker og Gods fra Hamborg, Lybæk og Hertugdømmerne skulde forudbetales til Haderslev, og at Fragten for Pakker og Gods fra Danmark til de nævnte Steder kun maatte betales til Haderslev.¹⁴⁾

For Brevportoens Vedkommende mente Generalpostamtet ikke, at der var Grund til at træffe lignende Foranstaltninger, men Aaret efter havde „Omstændighederne mærkeligen forandret sig.“ Kursen paa Kurantsedlerne var nu omkring 340, og man anslog det Tab, som Postkassen havde lidt ved, at Portoen for Breve, der passerede Hertugdømmerne, kunde erlægges i Danmark og altsaa i dansk Kurant, til 18,000 Rdl. Det var særlig Brevene til Udlandet, som forvoldte Tab. For en stor Del af disse maatte nemlig Portoen forudbetales til Bestemmelsesstedet eller for en Del af Vejen gennem andre Stater, et Forhold, hvorved en Sum Penge aarlig gik ud af Landet, og som man derfor længe havde søgt ændret, men hvori man kun havde opnaaet Indrømmelser fra Holland og England. Portoen blev altsaa erlagt af Af-senderne i Danmark og i dansk Kurant, men den Del heraf, som tilkom andre Stater, maatte det danske Postvæsen gennem Postkontoret i Hamborg betale i slesvig-holstensk Kurant. I Aaret 1808 beløb denne saakaldte Forskudsporto 10,022 Rdl. Antog man, at den i 1809 vilde udgøre 10,000 Rdl., og at disse skulde

betales efter en Kurs af $312\frac{1}{2}$ eller 250 Rdl. dansk Kurant for 100 Rdl. slesvig-holstensk, vilde Postkassen tabe 15,000 Rdl. d. Kur. Ved kgl. Res. af 2. Septbr. 1809 blev det derfor bestemt, at Porto for Breve fra Danmark og Norge til Hamborg, Lybæk eller Hertugdømmerne kun maatte forudbetales til Haderslev, og at Breve fra disse Steder til Danmark og Norge skulde forudbetales i det mindste til Haderslev, samt at den Forskudsporto, som i Hamborg udlagdes for Breves og Pakkers Befordring med andre Staters Poster saavel som Porto for disse Forsendelser mellem Haderslev og Hamborg, skulde paa Postkontorerne i Danmark og Norge erlægges saaledes, at der for hver 2 Sk. d. Kur., som efter Taksten skulde betales, erlagdes 5 Sk. d. Kur. Man var altsaa gaaet ud fra en Kurs af $312\frac{1}{2}$, men Generalpostdirektionen fik samtidig Bemyndigelse til at nedsætte eller forhøje Betalingen med en Femtedel, naar Kursen i flere Maaneder efter hinanden faldt eller steg med 50 pCt.¹⁵⁾ Denne Bemyndigelse gjorde Direktionen i de følgende Aar Brug af saaledes, at Betalingen fra 31. Marts 1810 forhøjedes i Forhold til en Kurs af 375, fra 15. Decbr. i Forhold til 500, fra 7. Maj 1811 i Forhold til 750 og endelig fra 7. Novbr. 1812 i Forhold til en Kurs af 1500, det vil sige, den udenlandske Porto maatte nu erlægges med et Beløb, der var 12 Gange større end den oprindelig fastsatte Takst.

Samtidig med at der udkom en fra 1. Januar 1813 gældende Brevtakst for Breve til Udlandet, bestemtes det, at Breve til Hamborg, Lybæk og Udlandet, skulde belastes med en Tillægspporto af 1 Lbs., Breve fra Udlandet med en Tillægs-

porto af 3 Lbs. og Breve fra Hamborg og Lybæk med en Tillægsporto af 2 Lbs., samt at denne Tillægsporto skulde erlægges efter Kursforholdet. Et Brev fra Kjøbenhavn til Berlin kostede nu i Porto fra Haderslev til Bestemmelsesstedet 32 Sk., hvortil kom Tillægsporto 1 Lbs. = 2 Sk. d. Kur. Dette fordoblet 12 Gange blev 4 Rdl. 24 Sk. og med Porto'en fra Kjøbenhavn til Haderslev, 14 Sk., ialt 4 Rdl. 38 Sk. d. Kur., hvad der nominelt vilde svare til 14 Kr. 6 Øre i Nutidsmønt.

Den Forvirring i Pengevæsenet, som Kurantsedlernes Værdiforringelse havde fremkaldt, var det, som bekendt, Hensigten at afhjælpe ved Forordningen af 5. Januar 1813, den Forordning, hvorved Staten faktisk erklærede sig fallit. Ved et Magtbud ordnedes Statens og Privatfolks Kreditforhold, de gamle Banker ophævedes, en ny Bank oprettedes, og en stor Skat paalagdes al fast Ejendom. Hvad der her vedkommer os, er imidlertid kun Kurantsedlernes officielle Reduktion, men det var ogsaa deri, at det egentlige bankerotmæssige laa. Forordningen bestemte, at Møntfoden fremtidig skulde være Rigsbankdaleren. Denne sattes lig $\frac{3}{10}$ Specie. 6 Rdl. Kurant indløstes med 1 Rigsbankdaler. 1 Rdl. Kurant blev altsaa lig $\frac{4}{60}$ Specie, medens den hidtil havde været lig $\frac{43}{60}$ Specie. For de $\frac{43}{60}$ erklærede Staten sig altsaa ude af Stand til at opfylde sine Forpligtelser. Kurantdaleren reduceredes til henved $\frac{1}{10}$ ($\frac{3}{18}$), og man var altsaa gaaet ud fra en Kurs af 1200 ($125 : \frac{3}{18}$).

Staten havde altsaa sagt, at fremtidig var 6 Rdl. Kurant lig 1 Rigsbankdaler, men foreløbig var Rigsbankdaleren kun en Rigsbankdalerseddels. Da man ikke

kunde vente, at en Rigsbankdalerseddel, som ikke var indløselig, i Handel og Vandel skulde blive taget lig med Beløbet i Sølv, skulde den nyoprettede Rigsbank fastsætte en Kurs, som skulde bestemmes 2 Gange aarlig. Efter denne Kurs (Sølvværdikursen) modtoges Sedlerne bl. a. i offentlige Betalinger.¹⁶⁾

Da Forordningen foreskrev, at der fremtidig fra 1. Februar kun skulde være een Pengesort, nemlig Rigsbankmønten, i Kongeriget og Hertugdømmerne, maatte alle Posttaksterne fastsættes i Rigsbankmønt. Da tillige det hidtidige Betalingsmiddel, Kurantsedlerne, var reduceret til henved $\frac{1}{10}$ af deres paalydende Værdi, og der saaledes ikke — det haabede man i det mindste — vilde være Grund til at bibeholde de Tid efter anden som Følge af de tidligere voldsomme Kursfald indførte temporære Forhøjelser, blev alle de Takster, der var gældende i 1807, igen satte i Kraft. Det var altsaa Brevposttaksten af 28. Marts 1801 og Pakkeposttaksten af 23. Febr. 1788, der nu lagdes til Grund for Beregningen; men medens man f. Eks. for Skatters og Afgifters Vedkommende opkrævede det samme Beløb i Rigsmønt som tidligere i Kurantmønt, regulede man Posttaksterne saaledes, at Taksternes Nominalbeløb i dansk Kurant omsattes i Rigsbankpenge med et Tillæg af 50 ptC. Dette skete efter Tilskyndelse af Finanskollegiet, som holdt paa Nødvendigheden af at sikre Postkassen sin hidtidige Indtægt, for at den kunde være i Stand til at udrede de bevilgede Pensioner, som skulde udbetales efter Sølvværdikursen. Efter Taksten af 28. Marts 1801 kostede et Enkeltbrev fra Kjøbenhavn til Roskilde 4, til Odense 8, til Aarhus 14 og til Aalborg 16 Sk. Kurant.

Disse Takster blev nu henholdsvis 6, 12, 21 og 24 Sk. Rm. Ligeledes bestemtes Pakkeposttaksterne saaledes, at der skulde beregnes 1 Sk. Rm. mod tidligere $\frac{2}{3}$ Sk. dansk Kurant, dog at en Rejsende i Stedet for 20 Sk. d. K. pr. Mil skulde betale 32 Sk. Rm. I Virkeligheden var det ikke en Forhøjelse af Portoene, eftersom 1 Sk. Kurant var = $1\frac{2}{3}$ Sk. Rm., men da Betalingsmidlet samtidig var reduceret, og man ellers i andre Forhold regnede Skilling Kurant mod Skilling Rigmønt, vakte de forhøjede Portotakster naturligvis Uvillie. En Indsender opfordrede i „Nyeste Skilderi af Kjøbenhavn“ Generalpostdirektionen til at afgive en Forklaring om Nødvendigheden af Brevportoens Forhøjelse, „da Forhøjelsen synes at have sat den ny Pengesort i et urigtigt Lys.“ Der fremkom da ogsaa en Redegørelse fra Direktionen, i hvilken der henvises til Befordringsomkostningernes Stigning og Lønningernes Forhøjelse og til sidst, ligesom for at gøre en Undskyldning, til det veldædige Øjemed, hvortil Postvæsenets Overskud anvendtes.

For at forebygge den ulovlige Brevbefordring, som en til Vejlængden uforholdsmæssig Porto let kunde give Anledning til, bestemtes det senere, at Portoene til enhver Station, hvorhen Posten paa den nærmeste Postvej befordredes uden Omskiftning af Befordring, aldrig maatte overstige 4 Sk. for et Enkeltbrev, uanset Afstanden. Herefter blev f. Eks. Portoene for et Brev mellem Kjøbenhavn og Roskilde kun 4 Sk.

Portoene for et Brev mellem Kjøbenhavn og Hamborg fastsattes til 21 Sk., men desuden skulde der for et Brev til Hamborg erlægges en Tillægsporto af 3 Sk.

og for et Brev fra Hamborg en Tillægsporto af 6 Sk. For Breve til Udlandet skulde betales Porto til Hamborg. For saa vidt Porto en skulde betales længere end til Hamborg, skulde Porto en udover Hamborg beregnes i Kurantmønt med 12 Gange den oprindelige Takst, hvilken Porto derefter skulde erlægges i Rigmønt med en Fjerdedel, fra Marts 1813 dog kun med en Femtedel. Et Brev fra Kjøbenhavn til Berlin kostede herefter i Porto til Hamborg 24 Sk., Porto fra Hamborg til Berlin 12 Gange 20 Sk. d. Kur. = 240 Sk., betalte i Rigmønt med $\frac{1}{3}$ = 48 Sk. ialt altsaa 72 Sk. Rm. *)

Endelig skal endnu bemærkes, at de Bestemmelser, der, for at forhindre Spekulationer i Porto en, var truffene med Hensyn til dennes Erlæggelse for Forsendelser mellem Danmark og Hertugdømmerne, hævedes, ligesom Bestemmelsen om, at et Brev i Kuvert skulde takseres som $1\frac{1}{2}$ Brev, bortfaldt.¹⁷⁾

Som bekendt var det saa langt fra, at Forordningen af 5. Januar 1813 skabte Fasthed i Pengevæsenet, at dette i 1813 kom mere i Forfald end nogen Sinde før, medens det først var Freden Aaret efter, der bragte nogenlunde ordnede Forhold til Veje. Da Rigsbanksedlerne endnu ikke var fabrikerede, vedblev indtil Oktober 1814 Kurantsedlerne at cirkulere. Den officielle Kurs herpaa skulde nu være 1200, men den var i Midten af Januar 1813 1800, det vil sige, Kursen paa Rigsbanksedler var 300 mod pari 200 Rbd. I de nærmeste Maaneder derefter bedredes

*) Betalt med Kurantsedler maatte for 72 Sk. Rm. erlægges 4 Rdl. 32 Sk. d. Kur., hvad der kommer den tidligere Porto 4 Rdl. 38 Sk. d. Kur. meget nær.

Kursen noget, men steg i April til over 2000. Herefter var Kursen Genstand for en Stigning, der gjorde Sedlerne næsten værdiløse. Det endte med, at Rigsbanksedlen naaede en Kurs af over 2000, altsaa Kurantsedlen af det seksdobbelte, saa at en Kurantdalerseddel nu knap var 1 Sk. værd. I Aarets sidste Kvartal forbedredes Kursen, den varierede for Rigsbanksedler fra noget over 550 til det dobbelte.

Som foran nævnt skulde den nyoprettede Rigsbank 2 Gange aarlig fastsætte Kursen paa Sedlerne, efter hvilken Kurs (Sølvværdikursen) de modtoges i offentlige Betalinger. Denne Kurs fastsattes første Gang den 1. Aug. 1813 til 375 mod pari 200, men var, da den faktiske Kurs, som ovenfor oplyst, var mange Gange højere, fuldstændig meningsløs. Man vilde imidlertid nødig officielt anerkende den højere Kurs, og den lave officielle Kurs, som Staten maatte rette sig efter, var en ny Kilde til Forvirring og til Indtægtstab for det offentlige.¹⁸⁾ I Modsætning til Sølvværdien stod Navneværdien eller den Værdi, hvorpaa Sedlerne lød, og da al Betaling erlagdes i Sedler eller værdiløs Smaamønt, maatte ogsaa Posttaksterne fastsættes til de Beløb, hvori de skulde erlægges i Navneværdi. Af Hensigtsmæssighedshensyn fulgte man imidlertid for Brevportoens Vedkommende ikke den officielt fastsatte Kurs 375 mod 200, men regulerede Portoen efter Forholdet 400 mod 200 og lod samtidig det fra 1. Februar 1813 anordnede Tillæg af 50 pCt. bortfalde. Herefter blev Portoen i Rigmønt akkurat det dobbelte af den i Brevtaksten af 1801 i Kurantmønt fastsatte. Et Brev fra Kjøbenhavn kostede nu i Porto til Odense 16, til Aarhus 28 og til Aalborg 32

Sk. Rm. Den Porto af 4 Sk., som var fastsat for Breve, som befordredes uden Omskiftning af Befordring, fastsattes til 5 Sk. Rm., for hvilken Porto saaledes Breve befordredes fra Kjøbenhavn til Helsingør, Roskilde eller Kjøge. Medens den fra 1. Februar fastsatte Brevporto ved at beregnes i Navneværdi altsaa kun forhøjedes med $33\frac{1}{3}$ pCt., blev Taksten for Gods og Pakker forhøjet med 50 pCt. og Taksten for Rejsende med 100 pCt. En Rejsende med Pakkeposten maatte nu betale 64 Sk. pr. Mil og 1 Rdl. ekstra for Befordring over Store Bælt, foruden at der i Drikkepenge til Postillonerne maatte erlægges 22 Sk. for hver Station, hvor Omskiftning af Befordring fandt Sted.¹⁹⁾

Samtidig med den første Ansættelse af Sølvværdikursen skete der en Forandring i Hertugdømmernes Pengevæsen. Der havde nemlig her vist sig en stærk Uvillie mod at oversvømmes af den danske Seddelmængde, og man frygtede, at med Sedlerne som tvunget Betalingsmiddel vilde Metallet forsvinde og Hertugdømmernes Pengevæsen, der hidtil nogenlunde var holdt paa Fode, derved være udsat for den samme Krise som Kongerigets. Ved Patent af 30. Juli 1813 ophævedes derfor Bestemmelsen om, at Rigsbanksedlerne skulde være tvunget Betalingsmiddel i Hertugdømmerne.²⁰⁾ Allerede i Juni Maaned havde man imidlertid beordret Postkontorerne i Kongeriget at opkræve Porto for Brev- og Pakkepostforsendelser mellem Danmark og Hertugdømmerne samt mellem Danmark og Udlandet med det dobbelte Beløb, for, som det i Cirkulæret herom hedder, „at skadesløsholde Postkassen for de forøgede Udgifter, som Brev- og

Pakkeposternes Befordring i Hertugdømmerne udkræve“. Den egentlige Aarsag til denne Forhøjelse var imidlertid Kursforringelsen af de danske Sedler, som man hverken vilde eje eller have i Hertugdømmerne, og ved hvilken Postvæsenet tillige led Tab paa den Del af Porto, som skulde betales til Udlandet.

Da Sølv nu atter blev Betalingsmidlet i Hertugdømmerne, genindførte man den tidligere Bestemmelse om, at Porto for Forsendelser fra Hertugdømmerne skulde forudbetales til et af Grænsestederne Assens, Kolding eller Ribe eller til Bestemmelsesstedet, og at Forsendelser til Hertugdømmerne kun maatte forudbetales til Haderslev, for saa vidt de ikke afgik helt ufrankerede. Breve til Hamborg og Lybæk skulde frankeres til Haderslev. Foruden Porto til Haderslev beregnedes for Befordringen gennem Hertugdømmerne 70 Sk. For Breve fra Hamborg og Lybæk, som indgik ufrankerede til Danmark, opkrævedes 20 Sk. mere. Et Brev fra Kjøbenhavn til Hamborg kostede altsaa nu i Porto 90 Sk. og et Brev fra Hamborg til Kjøbenhavn, for saa vidt det var ufrankeret, 110 Sk., hvortil kom en Tillægsporto af 6 Sk. For Breve til Udlandet skulde foruden Porto til Haderslev og Porto 70 Sk. til Hamborg erlægges 10 Gange saa mange Rbsk., som der i den udenrigske Brevtakst for hvert Sted var anført lybske Skilling, og efter samme Forhold skulde den Porto, der hvilede paa Breve fra Udlandet, betales. Da der altsaa for 30 Lbs., som nominelt svarede til 1 Rdl. Rm., skulde opkræves 3 Rdl. 12 Sk., var man gaaet ud fra en Kurs af 625 mod pari 200, hvad i Virkelig-

heden var en meget lav Kurs, naar man erindrer, at Kursen i Aarets sidste Kvartal varierede fra 550 til det dobbelte, efter at have været oppe i over 2000. Postvæsenet har derfor næppe spundet Silke ved denne Forretning, skønt Porto for et Brev fra Kjøbenhavn til Berlin nu paa det nærmeste var 2 Rdl. (1 Rdl. 94 Sk.). Et Par Maaneder efter blev det da ogsaa ved kgl. Res. af 18. Oktbr. 1813 bestemt, at den udenlandske Porto kunde erlægges i Sølv in natura eller i Sedler beregnet til Sølv efter en maanedlig Gennemsnitskurs, der foreløbig fastsattes til det femdobbelte af Sedler mod Sølv, hvad altsaa betød en Forhøjelse af Kursen til 1000. Fra nu af var Porto for et Brev fra Kjøbenhavn til Berlin, naar den erlagdes i Sedler, 2 Rdl. 58 Sk. Fra 1. Febr. 1814 fastsattes Kursforholdet, hvorefter den udenlandske Porto skulde erlægges, til 600 mod 200 pari, fra 1. Maj 1814 til 500 og fra 1. Januar 1815 til 550. Efter at de danske Postkontorer i Hamborg og Lybæk atter var traadte i Virksomhed, fastsattes Porto for disse Steder efter Brevtaksten af 1809, saaledes at f. Eks. Porto for et Brev mellem Kjøbenhavn og Hamborg blev 8 Lbs. Brevene kunde afgaa frankerede eller ufrankerede, men den hele Betaling maatte erlægges efter samme Regler som for Breve til Udlandet. For et Brev fra Kjøbenhavn til Hamborg, der forudbetaltes af Afsenderen, maatte saaledes erlægges 8 Lbs. = 26 Rbsk. i Sølv eller 65 Rbsk. N. V.*) Fra Maj

*) De Betalingsmidler, Postkontorerne maatte modtage som rede Sølv, var danske og svenske Specier, der modtoges for 2 Rdl. pr. Specie, 5 Styv. og $2\frac{1}{2}$ Styv. slesv.-holst. Kurant, hvoraf 60 Styver toges for 2 Rdl., 15, 10 og 8 Skillin-

1814 bortfaldt den Tillægsporto af 6 Sk., der hidtil var opkrævet for Breve fra Hamborg og Udlandet.²¹⁾

Som almindelig Regel gjaldt, at Portoen for Breve til det sydlige Udland altid skulde forudbetales til Hamborg. Til nogle Lande kunde Portoen ogsaa forudbetales til Bestemmelsesstedet, og til andre skulde den forudbetales enten til det paagældende Lands Grænse eller til et Undervejssted. Ved Udgangen af det heromhandlede Tidsrum var Forudbetaling af Portoen saaledes foreskrevet for Breve til Østerrig indtil den østerrigske Grænse med 42 Sk., til Svejts indtil Frankfurt a. M. med 29 Sk., til Italien indtil den italienske Grænse med 48 Sk., til England indtil Cukshafen med 19 Sk. og til Spanien og Portugal indtil Dysseldorf med 19 Sk., alt foruden den indenlandske Porto til Hamborg, og at erlægge i rede Sølv eller efter den maanedlige Gennemsnitskurs. At Afsendere betalte Portoen længere end til Hamborg, naar det ikke var nødvendigt, var i hine Tider en Uskik, som Postvæsenet modarbejdede, for at ikke flere Penge end nødvendigt skulde gaa ud af Landet. Det blev endogsaa i 1815 foreskrevet Postkontorerne, at Portoen i de Tilfælde, hvor det var tilstrækkeligt at forudbetale den til Hamborg, ikke maatte forudbetales for en længere Strækning.²²⁾

Det er en Selvfølge, at man heller ikke havde

ger dansk Kurant, hvoraf 120 Sk. modtoges for 2 Rdl. 8 Skillinger enkelte toges for 13 Sk. Endvidere Rigsorter, hvoraf 5 gjaldt for 2 Rdl., enkelte for 38 Sk. Markstykker toges for 16 Sk. og spanske Piastra pr. Stk. for 1 Rdl. 84 Sk. Af 4 Sk., 2 Sk. og 1 Sk., der gjaldt for deres Paalydende, maatte kun modtages 1 Rdl. ad Gangen. (Pl. 30. Oktbr. 1813).

ladet Portoen for Breve mellem Danmark og Norge og inden for Norge urørt. Under Krigen med Sverige gik Posten, som tidligere omtalt, over Fladstrand, hvad der for Breve mellem Kjøbenhavn og Kristiania betød en længere Vej og for Posten i det hele større Udgifter ved Befordringen, men formodentlig i Haab om at Fred snart vilde indtræde, lod man foreløbig Portoen forblive uforandret. Først ved kgl. Res. af 3. Juni 1809 blev der, samtidig med Forandringen i den danske Portotakst, bestemt, at Portoen for Breve mellem Danmark og Norge skulde sammensættes af 1) dansk Porto som for Breve til og fra Viborg, 2) norsk Porto som for Breve til og fra Kristiansand og 3) et Tillæg af 6 Sk. pr. Enkeltbrev for Befordringen over Havet. Portoen blev herefter for et Brev mellem Kjøbenhavn og Kristiania 32 Sk., for et Brev mellem Kjøbenhavn og Bergen 44 Sk. Efter Fredsslutningen i 1809, da Posten atter gik gennem Sverige, vedblev man foreløbig at beregne den samme Porto, som da Posten forsendtes over Fladstrand, indtil der ved kgl. Res. af 12. Marts 1810 blev fastsat en hel ny Takst for de norske Breve. Man havde nemlig beregnet, at Omkostningerne ved Befordringen gennem Sverige nu vilde beløbe aarlig 13,582 Rdl. dansk Kurant mod 5,356 Rdl. før Krigen, idet de danske Sedler selvfølgelig heller ikke i Sverige toges anderledes end til Dagens Kurs. Den ny Takst gik derfor ud paa en Forhøjelse af Portoen, saaledes at et Brev mellem Kjøbenhavn og Kristiania nu kostede 20 Sk. i Porto mod forhen, da Posten gik gennem Sverige, 12 Sk. Aaret efter, ved Res. af 10. Juni, forhøjedes Portoen yderligere, saa at den for

et Brev mellem Kjøbenhavn og Kristiania nu blev 36 Sk., og endelig blev i 1812 Portoen forhøjet saa meget, at der nu maatte betales for et Brev fra Kjøbenhavn til Kristiania 48 Sk. og til Bergen 64 Sk., men da var Omkostningerne ved den norske Posts Befordring ogsaa stegne til 47,753 Rdl. dansk Kurant aarlig, mod 16,000 Rdl. i 1811. Ved Møntforandringen sættes Portoen for et Brev fra Kjøbenhavn til Kristiania til 24 Sk., til Bergen til 39 Sk., men efter at Sølvværdikursen var bestemt, og samtidig med at den norske Post atter maatte sendes over Fladstrand, sættes disse Beløb til henholdsvis 66 og 96 Sk. Rm.²³⁾

Efter Norges Afstaaelse blev Postforsendelser mellem dette Land og Danmark undergivne samme Vilkaar som gjaldt for Forsendelser mellem Danmark og Sverige. For Breve fra Danmark til Sverige og Norge skulde erlægges indenrigsk Porto som for Breve til Helsingør og desuden for Befordringen over Sundet til Helsingborg 9 Sk., senere nedsat til 7 Sk., pr. Enkeltbrev. Portoen fra Helsingborg til Bestemmelsesstedet maatte betales af Modtageren.

Vi har nu set, hvilke Takstforhøjelser der var nødvendige, for at Postvæsenet fremdeles kunde give et Overskud tilstrækkeligt til at udrede Pensionerne, men med disse høje Takster var endda ikke betalt alt, hvad der krævedes for at faa Forsendelser postbesørgede, thi der var endvidere Bærepenge og „Kontorrettigheder“ at betale. Breve der ikke blev afhentede, tilbragtes Adressaterne mod et Gebyr, der opkrævedes „efter Sædvane“ med $\frac{1}{2}$, 1 eller 2 Sk. pr. Brev, hvilket Gebyr i Kjøbenhavn tilfaldt Post-

budene, som ikke havde anden Løn, medens det i Provinserne tilfaldt Postmestrene, mod at disse besørgede Brevene omdelte. Under Dyrtiden blev det selvfølgelig ogsaa nødvendigt at forhøje Bærepengene, som det ved kgl. Res. af 10. Juni 1811 blev tilladt Postkontorerne i Danmark at oppebære med 4 Sk. pr. Brev, hvor de hidtil havde været 2 Sk., og med 2 Sk., hvor de hidtil havde været 1 eller $\frac{1}{2}$ Sk. Ved Møntforandringen fastsattes Bærepengene til 2 henholdsvis 1 Rbsk. og, efter at Sølvværdikursen var bestemt, til 3 henholdsvis 2 Rbsk. De saakaldte Kontorrettigheder, som bestod i Skriver- og Vejerpenge, opkrævedes af alle Forsendelser med Pakkeposten. Disse Gebyrer, med hvilke det var Hensigten at erstatte Postmestrene de ved Ekspeditionen af Pakkeposten forbundne Udgifter til Skrivematerialier m. v., havde hidtil været ret moderate, idet der kun skulde erlægges 4 Sk. i Skriverpenge og 2 Sk. i Vejerpenge for hver Forsendelse, men ved kgl. Res. af 19. Novbr. 1810 blev det, i Betragtning af Skrivematerialiernes „ved Tidsomstændighederne betydelig forøgede Priser“, bevilget, at disse Gebyrer maatte forhøjes. Forhøjelsen var ret betydelig for større Forsendelser, idet Gebyret fastsattes i Forhold til Forsendelsernes Vægt og Værdi. Ved Møntforandringen blev Skriver- og Vejerpenge omskrevne til omtrent samme Beløb i Rigsmønt, som de var fastsatte til i Kurantmønt. Der betaltes da i Gebyrer for Pengebreve fra 6 Sk., naar Værdien ikke var over 100 Rdl., til 32 Sk., naar Værdien var 6000 Rdl. eller derover, og for Pakker fra 6 Sk. for en Vægt af indtil 10 Pd. til 16 Sk. for en Vægt af 150 Pd. eller derover. For et Post-

bevis betaltes 4 Sk., og Rejsende maatte i Indskrivningspenge erlægge 4 Sk. Efter at Sølvværdikursen var fastsat, forhøjedes disse Gebyrer med fra 75 til 100 pCt.²⁴⁾

Bærepenge og Kontorrettigheder var imidlertid gamle Bekendte, og at de forhøjedes, naar alt andet steg i Pris, var vel ikke urimeligt, men noget helt nyt var det, da man under Dyrtiden, for at hjælpe paa Postembedsmændenes Kaar, gik til at beskatte Brevene. Ved kgl. Res. af 9. Maj 1812 blev det nemlig bestemt, at Afsendere af løse Breve i Danmark og Norge skulde, saa snart Porto'en oversteg 6 Sk., erlægges i Ekspeditionsgebyr 2 Sk., og det hvad enten Brevet afgik frankeret eller ufrankeret. Ligeledes skulde Modtagere af løse Breve, som afhentedes paa Postkontorerne, og for hvilke altsaa ikke betaltes Bærepenge, erlægge i Udleveringsgebyr 2 Sk. Disse Gebyrer der maatte opkræves indtil et Aar efter Freden, skulde dog ikke erlægges for kgl. Tjenestebreve, og ej heller maatte Udleveringsgebyr oppebæres for Breve, som befordredes med Biposter mod den herfor fastsatte Mellemporto. Ved Møntforandringen bestemtes dette Gebyr til 1 Rbsk., som dog kun maatte opkræves for Breve, hvis Porto var 9 Sk. eller derover²⁵⁾. Vi skal senere, i femte Kapitel, se, hvorledes den ved Gebyret indvundne Indtægt anvendtes.

De i Danmark og Norge udkommende Aviser og Tidsskrifter sendtes for modereret Porto dels med Brevposterne, dels med Pakkeposterne, og Postvæse-

net paatog sig at modtage Abonnement, opkræve Betalingen og omdele Aviserne. Nogen Ret for Aviserne til Postforsendelse paa denne Maade eksisterede ikke; Udgiverne maatte ansøge herom, og Tilladelsen gaves kun ved kgl. Resolution. I 1798 var der truffet den Bestemmelse, at ingen Avis kunde faa Postforsendelsesret, før den havde udgaaet mindst et Aar, og da, for saa vidt den ønskedes forsendt med Brevposten, kun, saafremt Postsækkene ikke derved gjordes for tunge.

Af de i Kjøbenhavn udkommende Nyhedsblade eller politiske Tidender var det dog kun de berlingske Tidender, der maatte forsendes med Brevposterne; de øvrige maatte gaa med Pakkeposterne. Til Kjøbenhavn og mellem Provinserne indbyrdes tillodes det derimod alle Aviser, som havde Postforsendelsesret, at blive befordrede med Brevposterne.

Den de berlingske Aviser tilstaaede Begunstigelse grundede sig paa et Bogtrykker Ernst Heinrich Berling og Arvinger under 24. Decbr. 1748 meddelt Privilegium. Dette var hidtil blevet fortolket saaledes, at de berlingske Aviser ikke alene havde Eneret paa at forsendes med Brevposterne, men ogsaa Eneret paa at meddele fremmede politiske Nyheder. I 1789 var det imidlertid blevet tilladt, at Handels- og Industrietidende, hvis Indhold var upolitisk, maatte forsendes med Brevposten, og i 1797 gaves den samme Tilladelse for Kollegialtidendes Vedkommende, efter at Kammeradvokaten havde udtalt, at Berlings Privilegium ikke kunde hindre ikke-politiske Avisers Forsendelse med Brevposten. Senere blev ogsaa Bladets Eneret

til at meddele fremmede politiske Nyheder bestridt, idet en ny Avis, „Dagen“, begyndte at meddele saadanne. Spørgsmaalet kom nu for Domstolene, og ved Hof- og Stadsrettens Dom af 20. Juni 1803 fik Berlings Arvinger, der nu førte Firmaet „Brdr. Berling“, Ret, men ved Højesteretsdom af 20. Marts 1804 blev Udgiveren af „Dagen“, Bogtrykker Seidelin, frifunden for Brdr. Berlings Tiltale. Ved Tronskiftet i 1808 søgte Brødrene Berling, som et Patent paabød, om Stadfæstelse af Privilegiet, og i et Andragende til Generalpostamtet om at understøtte deres Ansøgning anførte de udtrykkeligt, at det Punkt, som det var af størst Vigtighed for dem at faa stadfæstet, særlig efter at den ovennævnte Højesteretsdom var falden, var det, „ved hvilket vor Tidendes Forsendelse med Posten forundes og forundes os alene“. Generalpostamtet anbefalede ogsaa Ansøgningen, men Privilegiet blev dog foreløbig ikke stadfæstet. Imidlertid havde Frederik den Sjette, der ikke var tilfreds med Berlingske Tidende, paa Grund af en Indiskretion under Krigsbegivenhederne, under 12. Septbr. udstedt et Privilegium for Legationsraad Daniel Manthey til enten alene eller i Forbindelse med andre, der var forsynede med Avisprivilegium, at udgive en offentlig politisk Tidende under Opsyn af Departementet for de udenlandske Sager. Privilegiet indeholdt intet om, at Manthey skulde have Ret til at forsende sine Aviser med Brevposterne, en Ret, som dog først og fremmest maatte tilkomme et Blad, som skulde være Regeringens Blad, og som saa meget lettere kunde have været tildelt det, som Brdr.

Berlings Privilegium endnu ikke var stadfæstet. Det ligger derfor nær at antage, at der underhaanden er truffet Aftale med Manthey om at entrere med Berlingske Tidende saaledes, at han blev Bladets Redaktør, hvorved Kongen opnaaede sin egentlige Hensigt, at Regeringen fik Indflydelse paa Bladets Indhold. Man ser da ogsaa Manthey allerede den 30. Septbr. afslutte en Kontrakt med Brdr. Berling, hvorved han til dem afhændede Fordelen af sit Privilegium, medens han blev Bladets Redaktør. Bladets Titel forandredes nu (fra Oktbr. 1808) til „Den til Forsendelse med de kgl. Rideposter privilegerede danske Statstidende“.

Brdr. Berlings Privilegium var stadig ikke blevet stadfæstet, men alligevel toges der tilbørligt Hensyn til det. I Febr. 1810 reskriberede nemlig Frederik den Sjette Generalpostdirektionen, at „Kjøbenhavns nyeste Skilderi“ maatte forsendes med Rideposterne. Efter at imidlertid Generalpostdirektør Hellfried, som i den Anledning straks havde henvendt sig til Kongen, efter dennes Ordre havde afgivet en udførlig Beretning om hele Avisforsendelsen, i hvilken han gjorde opmærksom paa den Ret, som Berlings Arvinger efter Privilegiet af 24. Decbr. 1748 havde til ene at forsende fra Kjøbenhavn Nyhedsblade eller politiske Tidender med den ridende Post, blev Reskriptet forandret derhen, at „Kjøbenhavns nyeste Skilderi“ maatte forsendes med Pakkeposten. Efter at Plakat af 4. Oktbr. 1810 havde bestemt, at ingen politiske Blade maatte udgives uden et nyt specielt Privilegium, blev Berlings Privilegium den 9. April 1811 endelig

stadfæstet. Til dette Privilegium saavel som til et Bladet „Dagen“ samtidig meddelt Privilegium blev der imidlertid nu knyttet en Række Betingelser med Hensyn til Bladenes Indhold. I Brdr. Berlings Privilegium tilføjedes endvidere, at Bladet uden Betaling skulde optage, hvad Kollegierne eller Øvrighederne maatte have at offentliggøre.²⁶⁾ Dette var formodentlig en Godtgørelse for den Bladet tilstaaede Eneret til Forsendelse med Brevposterne.

Den Porto, Postvæsenet tog for Avisernes Besørgelse, rettede sig efter Avisens Pris. For Berlingske Tidendes Vedkommende bestod der dog en særlig Kontrakt, hvorefter hvert Eksemplar leveredes Postvæsenet for en bestemt Pris, i Aaret 1800 fastsat til 1 Rdl. aarlig. I Porto tog Postvæsenet 1 Rdl. 48 Sk., og Postmesteren paa Ankomststedet fik 48 Sk., saa at Prisen pr. Eksemplar gennem Postvæsenet blev 3 Rdl. De i Provinserne udgaaende Aviser, som forsendtes med Brevposterne, maatte leveres Postvæsenet for $\frac{2}{3}$ af Avisens Pris paa Udgivelsesstedet og blev af Postvæsenet leverede Abonnenterne for en Pris, der var $\frac{1}{3}$ større end denne. Af andre Aviser og Skrifter, som forsendtes med Pakkeposterne, derunder alle kjøbenhavnske med Undtagelse af de berlingske, tog Postvæsenet i Porto halvt saa meget, som Udgiveren fik, hvorhos denne maatte erlægge 3 pCt. af sin Andel i Emballagegebyr. Af den Fortjeneste, Postvæsenet havde paa Aviserne, fik den afsendende Postmester i Reglen 5 pCt., medens den modtagende Postmester i Distributionsgebyr opkrævede 48 Sk. aarlig pr. Eksemplar hos Abonnenterne.

Udenlandske Aviser, for hvilke gjaldt den samme Regel som for indenlandske, at de kun kunde forsendes med Posten, naar Kongen fandt, at deres Indhold kvalificerede dem dertil, bestiltes for det sydlige Udlands Vedkommende hos den danske Postmester eller Postinspektør i Hamborg, som leverede dem til Postkontorerne til Indkøbsprisen med et Tillæg af 10 pCt., som var hans Fortjeneste. Svenske Aviser kunde erholdes gennem Postmesteren i Helsingør, der som sin Fordel maatte opkræve 1 Rdl. pr. Eksemplar aarlig. Postvæsenet tog i Porto af udenlandske Aviser 1 Rdl. aarlig pr. Eksemplar, uanset hvor ofte Avisen udgik. Postmesteren paa Ankomststedet maatte som sin Indtægt opkræve 1 Rdl. aarlig og i Inkassationsgebyr 5 Sk. af hver Rdl. af Avisens Indkøbspris, for saa vidt denne var over 8 Rdl. Postvæsenets Fortjeneste var paa den Maade gennemgaaende mindre paa de udenlandske Aviser, men saa meget større var Fortjenesten for Postmestrene. For Aviser, der distribueredes i Kjøbenhavn, opkrævedes der foruden Distributionsgebyret, som tilfaldt Postkontorets Chef, særlige Bærepenge for de Aviser, som ikke afhentedes paa Postkontoret. Distributionsgebyret skulde ganske vist være Betaling for Avisens Besørgelse til Abonnenten, og som saadan blev det ogsaa betragtet i Provinserne, hvor det var Postmestrene, der sørgede for Omdelingen, men i Kjøbenhavn var der offentlig ansatte Postbude, hvis Løn alene bestod i Bærepenge, og de maatte altsaa ogsaa have Betaling for Avisernes Omdeling. Denne Betaling lod man imidlertid Abonnenterne yde, og Aviserne blev paa den Maade dyrere i Hovedstaden end i Provinserne.

Begyndelsen af det nittende Aarhundrede var vanskelige Aar for Pressen. Den ved Kurantsedlernes Værdiforringelse indtraadte Dyrtid, hvorved bl. a. Papiret steg til fabelagtige Priser*), havde til Følge, at Abonnementsbetalingen maatte forhøjes. Dette gik imidlertid ikke saa let for de Eksemplarers Vedkommende, som leveredes til Postvæsenet, thi her maatte først en Ansøgning til Kongen om Tilladelse til at forhøje Prisen, hvilken Ansøgning vel i Reglen bevilgedes, dog undertiden med visse Forbehold, som f. Eks. kun for et Aar. I det Tidsrum, her omhandles, blev Prisen for alle Blade forhøjet, men Prisforhøjelsen medførte naturligvis ogsaa, at en Del Abonnenter faldt fra, foruden at den almindelige Dyrtid og deraf følgende Indskrænkning i Levemaade havde Afgang af Abonnenter til Følge. Som Eksempel paa Avisernes Prisstigning skal anføres, at der for Statstidende i 1808 betales for de gennem Postvæsenet leverede Eksemplarer 3 Rdl. aarlig pr. Eksempel, i 1809 4 Rdl. 16 Sk., i 1811 8 Rdl. og i 1813, efter Møntforandringen, 6 Rbdl., hvilken Pris i August Maaned, efter at Sølvværdikursen var fastsat, forandredes til 5 Rdl. 60 Sk. for et halvt Aar og senere forhøjedes til 7 Rdl. 92 Sk.²⁷⁾

Da Portoene for de indenlandske Aviser rettede sig

*) Udgiverne af „Statstidende“ oplyser i Novbr. 1810, at en Balle Trykpapir, som i 1808 betales med 15 Rdl. Kurant, nu koster 45 Rdl. Kur. (Gp. Res. Pr. 1810, Fol. 712). I 1807 var Prisen paa et Ris Trykpapir 1 Rdl. Kurant, i 1813, da Rigsbankkursen var ca. 836 — altsaa Rdl. Kurantkursen ca. 5000 —, var Prisen derimod 82 Rdl. Kurant. I 1807 var Trykningsomkostningerne for et Ark 4 Rdl. Kurant, i 1813 derimod 150 Rdl. Kurant. (M. Rubin, 1807—14 S. 513.)

efter Avisernes Pris, skulde Portoene stige, samtidig med at Priserne for Aviserne forhøjedes. Dette Princip maatte man dog i det heromhandlede Tidsrum ofte fravige, da Portoene ellers vilde være steget aldeles uforholdsmæssigt i Sammenligning med Portoene for andre Forsendelser. Det Gebyr af 48 Sk. Kurant, der for indenlandske Aviser tilfaldt Postmesteren paa Ankomststedet, blev ved Møntforandringen fastsat til samme Beløb i Rigsmønt, men opkrævedes, efter at Sølvværdikursen var sat, i Forhold til denne med 90 Rbsk. aarlig pr. Eksemplar. For de udenlandske Aviser blev Portoene 1 Rdl. Kurant omskrevet til 1 Rdl. 58 Sk. Rm., men denne Porto saavel som Abonnementsbeløbet skulde, i Lighed med hvad der fandt Sted for den udenlandske Brevporto, opkræves i Forhold til den virkelige Kurs. Det Postmestrene tilkommende Distributionsgebyr fastsattes for de udenlandske Aviser til 1 Rdl. Rm. N. V. pr. Kvartal. I 1809 blev Postkontorerne bemyndigede til at lade sig Betalingen for Aviser erlægge forud af de Abonnenter, „der ikke pleje at indfinde sig med samme i rette Tid“, hvilket senere forandrede derhen, at Betalingen af alle Abonnenter skulde erlægges forud for et halvt Aar.²⁸⁾

De økonomiske Vanskeligheder var ikke de eneste eller mindste, Pressen havde at kæmpe med i hin Tid. Ved Presseforordningen af 27. Septbr. 1799 var der fastsat strenge Straffebestemmelser for Presseforseelser, lige fra Dødsstraf for at tilskynde til Forandring i Regeringsformen eller til Opstand mod Kongen, til Vand og Brødstraf for at „skumle med Bitterhed“ over Regeringen. Forordningen forbød derhos at lade nogen Tryksag under 24 Ark uddele eller ud-

sælge, før det var tilstillet Politimesteren. Og Forordningen benyttedes paa en Maade, der nok skulde virke lammende paa Pressen. Forbud udstedtes mod i Bladene at meddele Rygter om almindelige eller offentlige Foranstaltninger, og Befaling udgik om at standse Forhandling af enhver Tidende, der indeholdt noget, som kunde være fornærmeligt for udenlandske Magter, ja i 1810 gik man saa vidt at bestemme, at politiske Nyheder og Efterretninger kun maatte meddeles i saadanne Blade, som fik Privilegium dertil (jfr. foran S. 137). De Blade, der intet Privilegium havde, maatte ikke indeholde nogen som helst faktisk eller ræsonnerende politisk Fremstilling fra Ind- eller Udland, enten det vedrørte Forfatning eller Forvaltning. Regeringen saa helst, at Borgerne nøjedes med at holde et Blad, som f. Eks. Adresseavisen, der ikke indeholdt politiske Efterretninger, men „kun almennyttige Kundskaber og Avertissementer“, og man opfordrede endogsaa Posthusene til at virke for saadanne Blades Udbredelse. En Sognepræst Krarup begyndte saaledes i 1809 i Odense Udgivelsen af et Blad, „Søndag-Aftens Læsning“ kaldet. Det fik straks Postforsendelsesret, og formodentlig efter højere Ordre, hedder det i et Cirkulære herom til Postkontorerne: „Det vil være Generalpostdirektionen kært, om det kgl. Postkontor kunde i dets Postdistrikt bidrage til at udbrede Afsætningen af det forbenævnte almennyttige Ugeblad“.²⁹)

At adskillige Blade under de her beskrevne Forhold maatte bukke under i Kampen for Tilværelsen er en Selvfølge. Ved Aarhundredets Begyndelse udgjorde Antallet af Blade i Danmark og Norge (Hertug-

dømmerne fraregnet) 32, men var i Aaret 1807 steget til 87. Henad Krigsaarenes Slutning var Antallet sunket under $\frac{1}{2}$. I 1813 var der, fraregnet forskellige Tidsskrifter o. l., 16 Aviser, der havde Postforsendelsesret, nemlig 7 københavnske (Statstidende, Kollegialtidende, Handels- og Industritidende, Litteratur-Tidende, Københavns nyeste Skilderi, Københavns Adressekontors Efterretninger og Københavns Priskurant) og 9 Provinsaviser (2 i Odense, 2 i Aalborg og en i hver af Byerne Aarhus, Randers, Ribe, Viborg og Maribo). Desuden forsendtes de i Helsingør udkommende Øresunds Toldlister med Posten. Af mere bekendte Blade, som ikke havde Postforsendelsesret, skal nævnes Borgervennen, Politivennen og Dagen. Sidstnævnte Blad fik dog Postforsendelsesret i Juli 1814.

Ekspeditionen af de i København udkommende Aviser var ikke henlagt til noget særligt Kontor, men besørget af en af Embedsmændene, som fik den herfor fastsatte Godtgørelse af 5 pCt. Fra 1775 havde Postskriver, senere Postmester ved det altonaisk-jyske agende Postkontor, Hammond forestaaet Avisforsendelsen. Ved hans Død i 1809 overdroges den til Postmester v. Støcken og, da han i 1815 blev Postforvalter, til Postkontrolør Benzon³⁰).

Postforsendelsernes Afgivelse til Postbesørgelse kunde kun finde Sted ved Postkontorerne og til den af Postbestyrelsen for hvert Postkontor fastsatte Tid. Ved Postkontorerne i København var der dog anbragt Brevkasser, hvori ufrankererede Breve kunde nedlæg-

ges, men da Ekspeditionsgebyret indførtes, maatte disse Brevkasser fjernes. Naar undtages de kjøbenhavnske Postkontorer, som var aabne hver Dag, var det i Almindelighed kun paa Postdagene, at Postkontorerne var aabne, men Forsendelser, som Rejsende eller udenbys Folk havde at indlevere, skulde dog modtages hver Dag og til enhver Tid paa Dagen. Som almindelig Regel gjaldt, at Forsendelserne skulde være indleverede senest 3 Timer før Postens Afgang, men Breve til og fra de kgl. Kollegier eller kgl. Embedsmænd skulde modtages til den yderste Tid, hvorved i Almindelighed forstodes en Time før Afgangen. Breve til eller fra Kongen og Kongehuset skulde modtages lige indtil Posten holdt for Døren.

At man i hine Tider krævede almindelige Breve indleverede paa et saa tidligt Tidspunkt før Postens Afgang, havde sin Grund i den vidtløftige Behandling, der blev Forsendelserne til Del. Det var ikke alene Pakker, Penge og andre Værdisager, der førtes til Protokol, men alle løse Breve skulde indføres med Nummer, Navn, Bestemmelsessted og Takst i en af Postbestyrelsen autoriseret Protokol. Derefter opførtes Brevene med de samme Angivelser i Karter, et til hver Station, hvorefter Breve og Karter til hver Station for sig sammenbandtes og nedlagdes i Brevposer, som medfulgte fra hver Routes Endestation, og i hvilke Postkontorerne undervejs ligeledes nedlagde deres Post, efter at have udtaget den til dem bestemte Post. Samtlige Brevposer samledes i en Lædervadsæk, der derefter, naar Posten fremførtes ridende, spændtes paa Hesten, men, naar Kariol benyttedes, nedlagdes i denne. Hvor de ny Karioler var tagne i Brug, nedlagdes

Poserne direkte i disse, hvorved Lædersækkene spares.

At denne Ekspeditionsmaade krævede megen Tid er indlysende, og Generalpostdirektionen vilde derfor gerne have den forandret, men, formodentlig som Følge af, at flere af disse Ekspeditionsformer var foreskrevne i Postforordningen, var det nødvendigt, at indhente Kongens Resolution for at foretage en Forandring. I August 1814 indstillede derfor Direktionen til Kongen, om der ved Brevpostkontoret i København maatte gøres Forsøg med summarisk Kartering af Breve, saaledes at kun Stykketallet af Brevene og den samlede Franko eller Porto anførtes i Kartet, hvilken Karteringsmaade allerede længe havde været i Brug i Udlandet. Derved vilde spares Papir, som paa den Tid var meget dyrt, Posten kunde ekspederes hurtigere med mindre Personale, og endelig vilde Revisionsarbejdet lettes betydeligt. Faldt Forsøget heldigt ud, var det Meningen at indføre det over hele Landet. Men, hvor mærkeligt det end lyder, havde Frederik den Sjette ogsaa en Mening om, hvorledes en Post burde ekspederes. Den kgl. Resolution lød kort og godt: „Vi finde Os ikke anlediget til at bifalde den i denne allerunderdanigste Forestilling gjorte Indstilling“ .³¹⁾ — Vi alene vide.

Ekspeditionen af Pakkepostsager var endnu mere omstændelig. Forsendelserne blev ikke alene protokollerede ved Modtagelsen og opførte i Karter til hver Station, men tillige, naar Postfører medfulgte, indførte i den saakaldte Rejseprotokol, hvori Postføreren kvitterede for Forsendelsernes Modtagelse og ved Afleveringen til Bestemmelsesstedet fik Postmesterens

Kvittering. Alle Forsendelserne overleveredes stykkevis til Postføreren, som nedlagde Værdisagerne i Lader, medens Pakkerne lagdes i Poser, der forsynedes baaede med Postkontorets og Postførerens Segl. Paa Siderouter, hvor Postfører ikke medfulgte, nedlagdes Pakkepostforsendelserne i forseglede Poser til hver Station, og her traadte i Stedet for Rejseprotokollen en Fortegnelse, som det modtagende Postkontor med omgaaende Post skulde tilbagesende til det afsendende Postkontor i kvitteret Stand. Medfulgte ingen Pakkepost, skulde dette bemærkes i Brevkartet.

Ved Brevpostens Ankomst blev Karterne, hvorpaa Brevene var opførte, opslaaede uden for Postkontoret til almindeligt Eftersyn, og Adressaterne kunde derefter forlange sig Brevene udleverede. I 1813 blev det foreskrevet, at Breve kun maatte udleveres efter behørig Legitimation, da det var hændet, at Breve var udleverede til uberettigede. Efter at Karterne havde hængt ude ved 3 Timers Dagslys, blev de Breve, der ikke var afhentede, tilbragte Adressaterne mod de herfor fastsatte Bærepenge.

Ved Pakkepostens Ankomst kunde Forsendelserne ligesom Brevene afhentes, men besørgedes ellers tilbragte. Pakkepostforsendelser udleveredes kun mod Kvittering i en af Postbestyrelsen autoriseret Bog, som Postmestrene imidlertid selv maatte anskaffe. I Kjøbenhavn var der særlige Pakkepostbude, som omdelte Forsendelserne. Pakkerne kørtes paa en Trillebør, og Postbudene holdt selv en Medhjælper, som kørte Børen og passede paa den, medens Postbudet gik op i Husene. Kunde Postbudene ikke træffe Adressaterne, tog de Forsendelserne med tilbage og beholdt

dem, til de kunde faa dem afleverede. Derved kunde det hænde, at Budene havde Pengebreve med store Værdier liggende i deres Boliger i flere Dage og Nætter, en Trafik, som Generalpostdirektionen dog i 1812 fandt Anledning til at forbyde.³²⁾

Naar vi taler om Brevombæringen i Kjøbenhavn, ligger det nær at betragte den Bypost eller, som den kaldtes, Fodpost, der i 1806 paa Prøve og for Postvæsenets Regning var oprettet her. Den var indrettet paa Forslag af fhv. Konsumptionsinspektør Henrik E. Riegels, der ogsaa blev dens Bestyrer, men den betalte sig kun daarligt. De første 2 Aar gav den kun et Overskud af henholdsvis 313 Rdl. 59 Sk. og 41 Rdl. 66 Sk. Kurant. Heraf skulde Bestyreren have 75 pCt., men, som det vil ses, tjente hverken han eller Postvæsenet Guld ved Forretningen. Det blev dog bestemt at prøve endnu 2 Aar; man indskrænkede Budenes Antal, der oprindeligt var 8, til 6, og de gik nu ikke saa hyppigt til de udenbyes Distrikter.

Riegels arbejdede ihærdigt for at holde Fodposten i Gang. Han skaffede den efterhaanden Besørgelsen af Breve fra Feltpostamtet og af Fragtbreve fra Skipperne. Ligeledes blev det tilladt, at Fodpostbudene maatte indsamle Breve, som skulde afgaa med Posterne fra Kjøbenhavn, men trods alle Anstrengelser blev Resultatet kun daarligt. Fra 1ste Marts 1808 til Udgangen af Januar 1809 gav Fodposten et Under-skud af 45 Rdl. 13 Sk. Kurant. Riegels søgte forgæves at faa Postbestyrelsen til at oprette Distriktpostkontorer. Han søgte at udvide Virksomheden ved at faa Om- delingen af Aviserne til Forstæderne, foreslog, at Bu-

dene mod Ekstrabetaling skulde vente paa, at Breve besvaredes, at de skulde modtage Bestillinger paa Billetter til Skuespil og Koncerter osv. Tilsidst ansøgte han om at faa Fodposten overdraget som et Privilegium uden Afgift og saaledes, at hans eventuelle Enke (han var endnu ugift) kunde beholde Privilegiet.

Generalpostdirektionen oplyste i den Anledning, at den væsentligste Aarsag til at Fodposten ikke betalte sig, var, at den Kontrol, som det var nødvendigt at føre, forsinkede Brevene. „Denne Indretning“, hedder det videre, „synes heller ikke, i Almindelighed betragtet, at finde megen Understøttelse i Hovedstadens Forfatning og Indvaanernes Karakter; det er her almindeligt, at enhver Familie, især dem, der har udbredte Forbindelser og megen Kommunikation med hinanden, ogsaa har Tjenestetyende, af hvilke de ikke gør sparsomt Brug til Ærinder uden Huset; de Klasser af Indvaanere, som ikke har egne Midler og Sendebud, er ikke i det Tilfælde at betjene sig af skriftlig Kommunikation“.

Direktionen bemærkede endvidere, at i Hamborg, hvor Fodposten betalte sig godt, „er Indvaanernes Forfatning i visse Maader modsat og Kommunikationstrangen større“, hvorimod man i Wien og Berlin, hvis Forfatning nærmest svarede til Kjøbenhavns, ikke havde nogen saadan Foranstaltning. I London og Paris havde man vel Fodposter, men som private Forretninger. Naar Fodposten i Kjøbenhavn skulde drives for Postvæsenets Regning, vilde den ingen Sinde give saa stort Overskud som det første Aar, „nu da Nyhedens Ynde er tabt for Sagen, den uundgaaelige Sinekelse almindelig paaklages, og Vennespøg eller Ond-

skabs Kaadhed med anonyme Breves Forsendelse er udtømmet“, og Direktionen indstillede derfor at give Riegels gratis Privilegium paa Fodposten for 3 Aar fra 1. April 1809 med Løfte om Forlængelse til 10 Aar. Dette bifaldtes ved kgl. Res. af 7. Marts, dog med den Tilføjelse, at Riegels ikke uden Tilladelse maatte forhøje Taksterne. Samtidig bestemtes det efter Direktionens Forslag, at Fodposten skulde staa under Politiets Tilsyn, men hvis Direktionen har tænkt derved at blive den hele Institution kvit, tog den fejl. Den maatte i de følgende Aar stadig erklære sig i alle Spørgsmaal denne vedrørende.

I Begyndelsen af Aaret 1810 giftede Riegels sig med Anna Margrethe Lund, efter at hendes Ægteskab med Skibskirurg Hans Frederik Petersen, der var forlist med et Skib, og fra hvem intet var hørt i 9 Aar, ved Dom var ophævet. I Juni s. A. indgav Riegels Ansøgning om Forlængelse af Privilegiet for hans og Hustrus Levetid, men den 28. s. M. døde han. Privilegiet blev dog ved kgl. Res. af 21. August for Livstid tilstaaet Enken, hvis første for død antagne Mand var vendt tilbage ikkun 6 Uger efter Riegels Død.

Da Fodposten overgik til Privatdrift, blev Kontoret, der hidtil havde været paa Postgaarden, flyttet til St. Helliggejststræde Nr. 186, hvorfra det i 1811 flyttedes til Købmagergade Nr. 8. Indsamlingen af Breve indskrænkedes til den indre By, hvorimod Breve udbragtes ogsaa til Forstæderne. Riegels bekendtgjorte i Aviserne Navnene paa Handlende, ialt 5, som uanmodet havde tilbudt at modtage Breve, og opfordrede flere til at melde sig. I denne Bekendt-

gørelse udtaler han Haabet om, at Fodposten fremdeles vil svare til sit Øjemed, hvad nok vil opnaas, „især naar det ærede Publikum vil afbenytte samme med den patriotiske Yndest, som enhver god indenlandsk Indretning bør nyde“, i hvilken Forbindelse han nævner forskellige højtstaaende Personer, som har benyttet Fodposten. Budene maatte nu heller ikke mere bære Postmundering, men kun et Skilt med Bogstaverne P. F. P. (Privat Fod-Post). Den Gongong, de i Begyndelsen havde brugt for at tilkendegive deres Nærværelse i Gaderne, blev, da den let sloges itu, afløst af et Horn, som i 1814 erstattedes af en Klokke, „da den ubehagelige Blæsen, der stedse har skurret i enhver Øren, fordrer en Betjent med stærkt Bryst.“

Riegels Haab om, at Publikum vilde støtte Fodposten, gik dog ikke i Opfyldelse. Brevantallet formindskedes stadig, og i 1811 fik hans Enke paa Grund af Dyrtiden Tilladelse til at forhøje Portoen til det dobbelte. Ved Møntforandringen i 1813 sattes Portoen til 3 Rbsk. for et Brev af Vægt indtil 2 Lod og til 5 Rbsk. for større Breve; for Breve til Forstæderne til det dobbelte³³).

FJERDE KAPITEL.

Befordrings- og Færgvæsen.

Befordringsvæsenet, der tidligere havde sorteret under Kancelliet, var i 1762 for Hertugdømmernes og i 1794 for Kongerigets Vedkommende blevet henlagt under Postbestyrelsen. Medens Befordringsvæsenet i

Hertugdømmerne ved Forordningen af 28. Maj 1762 var organiseret paa den Maade, at der var antaget Kontrahenter, som paa de forskellige Stationer skulde sørge for de Rejsendes Befordring, var det for Kongerigets Vedkommende ved Forordningen af 27. Januar 1804 fastsat, at Vognmandslavene skulde være eneberettigede til at befordre de Rejsende. Det var imidlertid ikke i alle Købstæder, at der fandtes Vognmandslav, ja selv i større Byer savnedes saadanne, og de Indvaanere, som drev Avlsbrug, maatte her efter Tur og Omgang befordre de Rejsende. Der skulde derfor drages Omsorg for, at der blev oprettet Vognmandslav i de Købstæder og paa Landet, „hvor der nu ingen ere, naar de maatte anses gavnlige til hastigere og bekvemmere Befordring“. Forhindrede de lokale Omstændigheder nogetsteds et Vognmandslavs Oprettelse, og det heller ikke var muligt at faa en enkelt Mand til at paatage sig hele Befordringen, eller skulde det Tilfælde indtræffe, at alle Vognmænd var i Rejse, eller deres Heste ikke havde hvilet tilstrækkeligt, skulde Befordringen udføres af de af Byens Indvaanere, som enten til Drift af Byens Jorder eller til anden Næring holdt Heste og Vogne. Vognmændene eller eventuelt de kørepligtige Indvaanere skulde bestride al Befordring til næste Station eller i korte Ture uden for Byen, men skulde ogsaa med enkelte Undtagelser være eneberettigede hertil. Selvfølgelig havde enhver dog Lov til at lade sig befordre med egen Hest og Vogn, hvorhen man vilde.

Endvidere foreskrev Forordningen, at Vognmændene efterhaanden overalt skulde forsyne sig med saavel holstenske, som mindre Postvogne, ligesom de skul-

de anskaffe Kalescher eller Agestole med Lædergardiner og Overfaldslæder for Fødderne, for hvilke Rekvisisiters Afbenyttelse der maatte erlægges ekstra Betaling. De holstenske Postvogne skulde fremføres med 2 Heste, for saa vidt det medhavende Læs, naar det var den kgl. Pakkepost, der befordredes, ikke oversteg 1100 Pd. Var det en Ekstrapost, maatte Vægten ikke overstige 800 Pd. Paatoges højere Vægt, havde Vognmændene Krav paa Ekstrabetaling, og dersom Vægten oversteg 1200 Pd. for Pakkeposten og 900 Pd. for Ekstraposter, skulde Forspandet bestaa af 3 Heste og den tredie Hest betales ekstra. 1500 Pd. for Pakkeposten og 1300 Pd. for Ekstraposter var den højeste Vægt, Vognmændene var pligtige at tage paa de holstenske Vogne. Ved Beregningen af Vægten regnedes en voksen Person for 150 Pd., en halvvoksen fra 3 til 15 Aar for 75 Pd. og Børn under 3 Aar for intet. En Kaleche eller Agestol med Fordæk regnedes for 100 Pd.

Alle Steder, hvor der oprettedes Vognmandslav og indrettedes Befordringsstation, skulde ansættes Opsynsmænd, hos hvem Rejsende kunde henvende sig for at faa Befordring, medens det tidligere var de stedlige Myndigheder, Politi eller Magistrat, som paa Forlangende skulde skaffe Rejsende Befordring.

Blandt Undtagelserne fra Vognmændenes Eneret til at udføre al Befordring var ogsaa den, at Postvæsenet efter Akkord kunde lade Posterne befordre ved Kontrahenter. Det var imidlertid, som tidligere omtalt, væsentlig kun Brevposterne, der fremførtes efter Akkord, hvorimod Pakkeposterne paa de fleste Router fremførtes af Vognmandslavene. Det var

derfor lige saa vigtigt for Postvæsenet som for de Rejsende, der benyttede Ekstrapost, at Befordringsvæsenet var i god Orden. I Aarene efter Forordningens Udgivelse og indtil Krigen udbrød, altsaa fra 1804 til 1807, var der fra Generalpostamtets Side udfoldet store Anstrengelser for at opfylde Forordningens Bud om Vognmandslavs Oprettelse, og disse var lykkedes saa godt, at der i den Tid var oprettet 34 ny Vognmandslav, saa Befordringsvæsenet var fuldkomment organiseret. Ligeledes var der overalt paa Hovedrouten samt i Helsingør og Kjøge indført holstenske Vogne, ialt 114. Efter Krigens Udbrud gik det imidlertid sørgeligt tilbage med Befordringsvæsenet, og Aarsagerne hertil var flere. Først var det den overordentlige Prisstigning paa Foder og Rekvisiter, dernæst Vanskeligheden ved at skaffe de fornødne Postkarle, da saa mange yngre Karle var indkaldte til Militærtjeneste, medens de, der endnu var at faa, fordrede uforholdsmæssig Løn, og endelig havde Vognmændene i Krigens Tid en Masse Friægter at besørge, saa de ikke kunde faa Tid til at dyrke deres Jorder. Friægterne skulde de have betalte af Købstæderne, men de klagede stadig over Vanskeligheden ved at faa deres Penge.

Følgen af alle disse Genvordigheder var naturligvis, at en Mængde Vognmænd maatte ophøre med Kørselen. Allerede i April 1809 kunde Generalpostdirektionen oplyse, at samtlige Vognmænd i Helsingør, Svendborg, Aalborg, Randers, Hobro, Ringkjøbing, Frederiksborg og Næstved havde opsagt Lavsbefordringen, og at i Roskilde, Kjøge, Middelfart, Assens, Aarhus og Maribo mange Vognmænd var ud-

traadte af Lavene, saa at de tilbageblevne havde Vanskelighed ved at bestride Kørselen.

I de Byer, hvor Vognmandslavene var opløste, eller hvor der ikke var et tilstrækkeligt Antal Vognmænd i Lavene, skulde, som foran anført, de af Byens Indvaanere, som til deres Næring holdt Heste og Vogne, deltage i Befordringen, og den, der nægtede dette, var ifalden en Mulkt af 5 Rdl., men saa besværlig var denne Pligt for Indvaanerne, at største Parten af dem afhændede Heste og Vogne for at unddrage sig Befordringspligten. For at sætte en Stopper herfor blev det ved Plakat af 11. April 1809 bestemt, at de Købstadindvaanere uden for Kjøbenhavn, som havde 6 Tdr. Land eller derover af Byens Jorder i Brug, skulde tage Del i Befordringen, uanset at de ingen Heste holdt, i hvilket Tilfælde de for egen Regning havde at besørge Befordringen udført ved andre, men denne Bestemmelse viste det sig snart umuligt at gennemføre.

I Kjøbenhavn stod det ikke bedre til med Vognmændene end i Provinserne. Kjøbenhavns Vognmandslav bestod af 25 Ruller,*) men i 1810 var 8 af disse dels fratraadte, dels opsagte. For at hjælpe paa dem, der var tilbage, blev de ved Res. af 10. Maj 1810 fritagne for indtil videre at afgive Befordring andetsteds hen end til Poststationer og Steder over 2 Mil fra Byen, medens det ved Pl. af 28. Juli s. A. blev tilladt Bønder og udenbyes boende, indtil Vognmandslavet igen kunde overtage alle Befordringer,

*) Ved en Rulle eller enkelt Lav forstodes en Vogn med dertil fornødne Heste. Ingen Vognmand kunde indtegnes i noget Vognmandslav for flere end 2 Ruller.

at udleje Heste og Vogne til Befordring for Stadens Indvaanere fra Kjøbenhavn til alle Steder indenfor en Afstand af 2 Mil.

For at Vognmændene og de kørepligtige Indvaanere i det hele skulde kunne vedblive med Kørselen, var det nødvendigt at forhøje Taksterne. Allerede i 1808 var Vognmandstaksten, der hidtil havde været 32 Sk. pr. Hest pr. Mil, forhøjet til 80 Sk. pr. Mil for en holstensk Vogn med et Par Forspandsheste. Fra 1. Januar 1810 forhøjedes denne Takst til 1 Rdl. pr. Mil, og i Maj s. A. sattes den til 1 Rdl. 48 Sk. for Befordringer, der afgaves fra Kjøbenhavn, og til 1 Rdl. 32 Sk. for Befordringer, der afgaves fra Provinserne; men disse Forhøjelser var langt fra tilstrækkelige til at holde Vognmandslavene paa Fode. Det ene Lav efter det andet opløstes, og Generalpostdirektionen, der indsaa, at man ikke kunde vente Oprettelse af ny Lav ad Frivillighedens Vej, indgik derfor i Juli 1810 til Kongen med Forslag om tvungne Vognmandslavs Indrettelse. Forslaget blev ved kgl. Res. af 26 Juli approberet, og under 6 Novbr 1810 udstedtes derefter „Forordning, som indeholder nærmere Bestemmelser i Henseende til Vognmandslavs Indretning og Vedligeholdelse i Danmark“.¹⁾

Ved denne Forordning, der dog ikke gjaldt for Kjøbenhavn, blev det paabudt, at der i enhver Købstad, som havde Fællesjorder, skulde til et frivilligt Vognmandslav henlægges saa mange Tønder Land, som behøvedes for, at enhver Rulle derpaa kunde holde 2 Heste. Disse Jorder skulde udbydes ved offentlig Auktion til Bortforpagtning, men kun passende Bud maatte antages. Hvor Fællesjorder ikke

havdes, eller hvor ingen eller kun et utilstrækkeligt Antal af Indvaanere vilde indtræde i Vognmandslavene, skulde disse gøres fuldtallige ved at Byens Indvaanere, som brugte Jord af en vis Størrelse, eller som holdt Heste til deres Næringsbrug, tilpligtedes at indtræde i Lavet efter Omgang. Denne Pligt paa hvilede enhver, der brugte 6 Tønder Land som Ejer eller Lejer, naar han drev borgerlig Næring, eller 10 Tønder Land, saafremt han var Embedsmand eller bosiddende i Byen uden at drive borgerlig Næring. Den Tid, hvori enhver burde forblive i Lavet, sættes til 4 Aar. I de Byer, som hverken havde Fælles- eller Ejendomsjorder, skulde de næringsdrivende Indvaanere, som holdt Heste, indtræde i Lavet, og for dem sættes den Tid, i hvilken de skulde blive i Lavet, til 4 Aar for dem, der holdt 2 Heste, og til 8 Aar for dem, der holdt 4 Heste. De, som boede uden for Byen, men dog paa Byens Jorder, var ligeledes pligtige at indtræde i Vognmandslavene, og ligeledes skulde Bønder, dog kun i yderste Nødsfald, og naar de ikke boede over 1500 Skridt fra Byen, efter forud erhvervet Samtykke fra Rentekammeret tilpligtes at deltage i Vognmandsbefordringen. Alle, som tilpligtedes at indtræde i Købstædernes Vognmandslav, eller som forpagtede Byens Jorder med Forpligtelse til at afgive Befordring, skulde være fritagne for at svare Næringskat af den Fortjeneste, som de havde heraf.

I Lighed med hvad der var foreskrevet for Kjøbenhavns Vedkommende, fritoges alle, der indtraadte i Lavet, for at afgive Befordring til indenbyes Folk, herfra dog undtaget Læger og Jordemødre i deres Kaldsrejser, i kortere Afstande end 2 Mil, og det til-

lodes enhver indenfor denne Afstand at benytte sig af Befordring, hvor den kunde erholdes. Endelig vilde der efter specielle Ansøgninger blive taget Hensyn til, at affældige Vognmænd eller Vognmandsenker eller Vognmænd, som havde flere Ruller, kunde erholde Karle fritagne for Militærtjeneste.*)

Det var imidlertid ikke nok med at sørge for, at Postvæsenet og Rejsende kunde faa de nødvendige Befordringer i Købstæderne. Ogsaa paa Landet fandtes der Befordringsstationer, som var vigtige for Kommunikationen, saaledes f. Eks. i Vindbyholt i Sydsjælland, hvor der i disse Aar, da baade Post og Rejsende paa Grund af Krigsforholdene ofte gik over Øerne, var en stor Trafik. Her var af Bønder oprettet et Vognmandslav, men Antallet af Medlemmer var i 1810 svundet ind til 4. Disse havde i de første 11 Maaneder af 1810 maattet afgive ikke mindre end 1100 Befordringer, hvortil de havde haft ialt 8 Heste, men de erklærede nu at maatte ophøre, da de umuligt kunde bestride Befordringen. Man maatte derfor ogsaa her skride til Tvangsforanstaltninger, idet Generalpostdirektionen ved Res. af 12. Decbr. blev autoriseret til i Vindbyholt og den nærliggende Landsby Mussebølle at udvælge 8 Gaardmænd eller saa mange, som maatte befindes nødvendige, til sammen med de 4 Bønder, som endnu var i Lavet, at udrede de

*) Generalpostdirektionen havde indstillet, at de for affældige Vognmænd og Vognmands Enker fornødne Postkarle maatte anses lige med Gaardmænds og jordbrugende Enkers hjælpende Sønner og som saadanne fritages for Tjeneste, saa længe andre dertil havdes. Herpaa vilde Kongen ikke gaa ind, men forbeholdt sig at give Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde efter Ansøgning.

forefaldende Befordringer. Paa den Maade fik man her oprettet et Vognmandslav, som kort efter fik Laan af Befordringsvæsenets Fond til Anskaffelse af holstenske Vogne, men ogsaa andre Steder, som i Spodsbjerg og Kallehave, maatte man paalægge Bønderne Befordringspligten, og i 1813 fik Generalpostdirektionen en almindelig Bemyndigelse til overalt paa Landet at paalægge Beboerne at afgive Befordring til Rejsende mod Fritagelse for Amtskørsler.

I Jylland var der fra 8 til 20 Mil imellem Befordringsstationerne, og det var som Følge heraf overordentlig vanskeligt at bestride Kørselen her. I 1811 blev der derfor forskellige Steder oprettet Mellemstationer, ialt 10, og her skulde Bønder udtages som Vognmænd. Samtidig blev der nedsat en Kommission for at overveje, paa hvad Maade det bedst kunde lade sig gøre at faa indrettet særlige Postholder- eller Befordringsgaarde, men denne Kommission afgav aldrig nogen Betænkning.*)²⁾

Forordningen om tvungne Vognmandslavs Opretelse vakte ganske naturligt en Storm af Uvillie, thi det var selvfølgelig kun de færreste Steder, at nogen var at formaa til frivilligt at indtræde i Vognmandslavene, og der maatte altsaa anvendes Tvang for at faa Lavene fuldtallige. Det var imidlertid ganske

*) Kommissionen, der bestod af 3 Medlemmer, begyndte med at udsætte sit Arbejde, indtil Linierne for de ny Hovedlande-veje i Jylland var fastslaaede. Da dette endelig blev afgjort, havde Forholdene forandret sig saaledes, at der ingen Trang var til Postholdergaarde. Ved kgl. Res. af 30. Oktober 1835 blev denne 24 Aar gamle Kommission ophævet. Af dens Medlemmer var der kun et, Konferensraad Kongselew, i Live. (Gp. Res. Pr. 1835, 531.)

umuligt for nogen at præstere Kørselen uden at sætte Penge til, saa længe de fra 1. Januar 1810 fastsatte Takster skulde være gældende. De endnu bestaaende Vognmandslav erklærede det nødvendigt at forhøje Taksten, saafremt de skulde kunne vedblive med Kørselen, og Generalpostdirektionen maatte derfor kort efter Forordningens Udgivelse indstille til Kongen at forhøje Taksterne, „paa det at de Rejsendes Befordring ikke skal blive en aldeles ødelæggende Byrde for dem, som skal afgive samme“. I Kjøbenhavn, hvor Tvangsforanstaltningerne ikke var indførte, var, oplyste Direktionen, omtrent Halvdelen (11 af 25) af de enkelte Lav eller Ruller vakante, og der var ingen Udsigt til at faa dem besatte. At indføre den samme Organisation her som for Provinserne, hvorom der var korresponderet med Kancelliet, ansaas ikke for muligt. Magistraten, Politimesteren og Stadens 32 Mænd var enige om, at den eneste Maade at bevare Vognmandslavene paa var at betale dem mere for Kørselen. At dette var nødvendigt, siger sig selv, naar man ser, hvad Direktionen oplyste om Prisstigningen paa Materiel og Foder fra 1807 til 1811:

Prisen var for	i 1807	i 1811
En Vognmandsvogn	130 Rdl.	500 Rdl.
Et Par Vognmandsheste ...	120 —	7—800 —
Et Seletøj	14 —	80 —
2 Hesteko	„ — 48 Sk.	1 — 32 Sk.
En Hjulfølge	„ — 20 —	„ — 72 —
En Tønde Havre	2 — „ —	7 — „ —
Et Lispund Hø	„ — 12 —	„ — 48 —
Et Lispund Halm	„ — 10 —	„ — 40 —
En Tønde Tjære.....	6 — „ —	42 — „ —

Naar det derfor ved kgl. Res. af 4. Febr. 1811 bestemtes, at Taksten for en holstensk Vogn med et Par

Forspandsheste i Sjælland skulde være 2 Rdl. og i de øvrige Landsdele 1 Rdl. 64 Sk., altsaa for Sjællands Vedkommende 3 Gange saa meget, som der var fastsat i Forordningen af 1804, var dette i Virkeligheden en moderat Forhøjelse, men man havde dog en Følelse af, at Taksten var temmelig høj for dem, der skulde betale den, og søgte derfor at faa Folk, der skulde benytte Ekstrapost, til at rejse i Fællesskab, hvorved tillige vilde opnaaes, at Befordringernes Antal indskrænkedes. Det blev i den Anledning, samtidig med at man forhøjede de Opsynsmændene tilkommende Tilsigelsespenge fra 6 til 10 Sk., gjort disse til Pligt at holde en Bog, hvori enhver kunde indtegne sig til at rejse med Ekstrapost, „naar der maatte melde sig Rejsende, som til Besparelse vilde deltage i at rejse med samme Befordring til lige Bestemmelsessted“. Det var paa den Tid, at Pakkeposten gik 2 Gange ugentlig paa Hovedrouten, og den, ytrer Generalpostdirektionen, maa benyttes af „mindre formuende Rejsende, som maa opofre Bekvemmelighed for Besparelse.“³⁾

Den nu indførte Forhøjelse af Taksten var imidlertid ikke tilstrækkelig til, at nogen godvilligt vilde paatage sig Kørselen, og de, der blev tvungne hertil, søgte paa alle mulige Maader at blive fri. Alle Steder fra strømmede der Ansøgninger ind om at blive fritagne for Befordringspligten eller om at erholde Karle fritagne for Militærtjeneste, skønt denne Begunstigelse kun var tilsagt affældige Vognmænd eller Vognmandsenker. En stor Del valgte imidlertid at gaa en anden Vej og ligefrem nægte at deltage i Befordringen, medens enkelte Næringsdrivende, som ikke

havde Jord, men holdt Heste, solgte disse for at undrage sig Befordringspligten. Hvor almindelig Modstanden mod Forordningen var ses bedst deraf, at Generalpostdirektionen saa sig nødsaget til at foranledige, at alle Sager angaaende Vognmænds eller Befordringspligtiges Nægtelser af at afgive Befordring straks henvistes til Politiretterne, medens de hidtil var blevne paakendte af Generalpostdirektionen, „da Erfaringen har vist, at dette Slags Sager, som formedelst Befordringsvæsenets nuværende Tilstand i Danmark meget hyppigen forefalder og ikke hurtig kunne afgøres, naar de skulle indsendes til Generalpostdirektionens Paakendelse, derved lide et Ophold, som tjene de modvillige Vognmænd og Befordringspligtige til Gavn.“

Den i Februar 1811 fastsatte Takst skulde gælde til Oktober Maanedes Udgang, og saa længe Krigen varede, skulde Generalpostdirektionen 2 Gange aarlig, i April og Oktober, gøre Indstilling til Kongen om Takstens Bestemmelse for de følgende Halvaar, men det viste sig snart ugørligt at indskrænke Takstens Bestemmelse til disse 2 Terminer, med saa rivende Fart steg Priserne. Fra November 1811 fastsattes Taksten for en holstensk Vogn med 2 Heste til 2 Rdl. 32 Sk. pr. Mil i Sjælland, i Marts 1812 til 3 Rdl. og i Maj 1812 til 5 Rdl. Til sidst fik Generalpostdirektionen en almindelig Bemyndigelse til, efter Omstændighederne, naar det var nødvendigt, at forhøje Vognmandstaksten uden først at indhente Kongens Resolution, og der gik nu ikke en Maaned, uden at der fandt Takstforhøjelser Sted, saa i den ene, saa i den anden Landsdel eller for enkelte Vognmandslav. For

Sjællands Vedkommende naaede man i December Maaned 1812 til 6 Rdl. 48 Sk. pr. Mil for en holstensk Vogn med Forspand, altsaa næsten 10 Gange saa meget som den i Forordningen af 1804 fastsatte Takst, men paa det Tidspunkt var Kurantsedlernes Kurs ogsaa omkring 1700 mod 125 pari og Priserne i Forhold hertil. De sjællandske Kapitelstakster viser saaledes en Stigning pr. Td. Havre fra 2 Rdl. 56 Sk. i 1807 til 23 Rdl. 40 Sk. i 1812, og en Kørekarl, som i 1811 kunde lønnes og underholdes for 290 Rdl., kunde i Februar 1812 ikke holdes for mindre end 460 Rdl.⁴⁾

Ved Møntforandringen i 1813 sattes Taksten for en Postvogn med 2 Heste til 1 Rdl. 24 Sk. pr. Mil overalt i Danmark, hvilket i Forhold til den officielle Reduktion af Sedlerne betød en Forhøjelse. Efter at Sølvværdikursen var bestemt, sattes Taksten til 2 Rdl. 32 Sk. N. V. og blev senere forhøjet til 2 Rdl. 88 Sk. Forhøjelse af Taksten var imidlertid, som Kjøbenhavns Magistrat havde udtalt, det eneste Middel til at bevare Vognmandslavene. I Kjøbenhavn, hvor Tvangsforanstaltningerne ikke var indførte, lykkedes det inden Udgangen af 1813 at faa Vognmandslavet fuldtalligt, saa at Vognmændene nu atter kunde paatage sig Kørselen til Steder indenfor 2 Mil fra Byen, hvorfor den Bønder og udenbyes boende givne Tilladeise til at paatage sig saadan Befordring tilbagekaldtes.⁵⁾

Ikke uden store Takstforhøjelser og ved Anvendelse af Tvang var det lykkedes nogenlunde at vedligeholde Befordringsvæsenet. Ved Udgangen af Aaret 1814 fandtes der i Kongeriget foruden i Købstæderne, herfra dog undtaget Hjørring, Nibe og Sorø, Befordringsstationer følgende Steder: Ands ved Viborg,

Bojden, Gaabense, Grindsteddal, Grønsund paa Møen, Grønsund paa Falster, Guldborg paa Falster, Guldborg paa Lolland, Hjallerup, Kallehave, Klakring, Klodemølle, Koster, Nørre-Snede, Nørre-Sundby, Slangerup, Snoghøj, Spodsbjerg, Strib, Sundby paa Lolland, Søbyvad, Taars, Tarm, Trunderup, Vemmenæs, Vindbyholt og Vindeby.

I Hertugdømmene, hvor Befordringsvæsenet, som tidligere omtalt, var ordnet paa en anden Maade end i Kongeriget, var der Befordringsstationer i følgende Byer: Aabenraa, Aarøsund, Ahrensburg, Altona, Bramstedt, Bredsted, Eckernførde, Elmshorn, Flensborg, Frederiksstad, Haderslev, Heide, Husum, Itzehoe, Kellinghusen, Kiel, Løgumkloster, Nordtorf, Oldesloh, Pinneberg, Pløen, Rimmels, Rendsborg, Schaafstedt, Segeberg, Slesvig, Sønderborg, Tønder og Uitzburg.

Paa Bornholm havde der hidtil ikke bestaaet noget offentligt Befordringsvæsen, men Rejsende havde selv maattet tinge med Øens Indvaanere om Befordring. Dette havde naturligvis til Følge, at der forlangtes høj Betaling særlig af Rejsende, der ikke var hjemmehørende paa Øen, men rent ublu blev Fordringerne, efterhaanden som Pengesedlerne dalede i Værdi. Fra fremmede Rejsende lød høje Klager over den ubillige og vilkaarlige Behandling, de var Genstand for, og Amtmanden fandt sig derfor i Slutningen af Aaret 1812 forpligtet til at fastsætte et Reglement for Befordringsvæsenet paa Øen, hvilket ved kgl. Res. af 7. Januar 1813 blev stadfæstet og bekendtgjort ved Plakat af 26. Marts s. A. Rejsende skulde herefter kunne erholde Befordring fra Købstæderne Rønne,

Neksø, Svaneke, Hasle og Aakirkeby, Byerne Allinge og Sandvig samt Fiskerlejet Gudhjem mod en Betaling pr. Mil af 72 Sk. Rm. om Sommeren og 1 Rdl. Rm. om Vinteren for en Vogn med 2 Heste. Saafremt frivillige Samfund til dette Øjemed ikke kunde indrettes, skulde enhver, som paa disse Steder drev borgerlig Næring eller Jordbrug, hvortil de holdt Heste, være pligtige at deltage i Befordringen efter Tur og Omgang. Embedsmænd, som havde mindre end 10 Tdr. Land Jord i Brug, samt uformuende Borgere var dog fritagne. Vedkommende By- eller Herredsfogder skulde udarbejde Fortegnelser over de kørepligtige, og Tilsigelserne skulde besørges af Stedets Politibetjent eller en anden dertil af Øvrigheden beskikket Mand, til hvem derfor enhver Rejsende, som ønskede Befordring, maatte henvende sig. De af Øens Indvaanere, som selv holdt Heste, var uberettigede til at erholde Befordring fra deres Hjemsted, og de Indvaanere, som ikke holdt Heste, kunde fra deres Hjemsted kun forlange Befordring, naar Maalet for Rejsen laa over 2 Mil borte. Undtagne herfra var dog Læger og Jordemødre i deres Kaldsrejser. Ingen Rejsende var forøvrigt forpligtet til at benytte det offentlige Befordringsvæsen, men det stod enhver frit at tage Befordring hos hvem, den kunde erholdes.⁶⁾

Som i første Kapitel bemærket, var Overbestyrelsen af Færgevæsenet saavel i Danmark som i Hertugdømmerne henlagt under Postbestyrelsen. Ved alle Overfartssteder var der organiseret Færgerier, fra hvilke Overfarten besørgedes enten af en enkelt Mand

eller af et Lav i Henhold til kongeligt Privilegium. Ved mindre Færgerier, til hvilke undertiden hørte Færgegaarde, blev Bestillingen som Færgemand bortforpagtet eller besat i Lighed med Embeder, men det var ikke nødvendigt, at den, der fik en saadan Bestilling, selv udførte Tjenesten. Saaledes var f. Eks. Bestillingen som Færgemand ved Jægerspris givet til den bekendte Skuespiller Hans Chr. Knudsen, som selvfølgelig holdt andre til at besørge Tjenesten. Enkelte Steder var Færgeriet knyttet til større Ejendomme. Saaledes havde Ejeren af Glomstrup paa Mors Indtægten af Vildsund og Sallingsund Færgesteder, idet han i Henhold til Gavebrev af 1685*) nød aarlig Sundkorn til Beløb 290 Tdr. Byg af Øens Beboere imod at vedligeholde Færgeriet og overføre dem, der ydede Sundkorn, frit. Vedligeholdelsen og Driften af Færgeriet var imidlertid ved Fæstebreve paalagt Fæstefærgemænd, som fik den Betaling, der ydedes af dem, som ikke havde fri Overfart.

Ved alle vigtigere Overfartssteder var det Færgelav, som besørgede Overfarten, men for alle Færgesteder gjaldt det, at den eller dem, som var i Besiddelse af Færgeriet, ved Siden af at have Eneret paa Færgefarten ogsaa skulde besørge denne efter den af Regeringen fastsatte Takst og holde det for hvert Færgested fastsatte Antal Færger, Smakker og Baade. Ved større Færgesteder skulde der paa bestemte Dage og til bestemte Tider afgaa en Smakke, hvormed alle og en-

*) Sundkornet af Sallingsund Færgested var i 1685 skænket Poul Klingenberg til evig Arv og Eje. Det var det herom udstedte Gavebrev, hvorpaa Retten til Sundkornet grundede sig.

hver kunde lade sig overføre mod at betale almindelig Personfragt. Udenfor disse Tider kunde ogsaa erholdes særligt Fartøj til Overførsel af Personer og Gods. Den, der selv ejede Fartøj, var selvfølgelig ikke forpligtet til at benytte Færgeriets, og ligeledes havde f. Eks. svenske Undersaatter Lov til at afhente Gods paa dansk Kyst med svenske Baade, ligesom svenske Rejsende til dansk Kyst maatte gaa tilbage med svenske Baade. Tilsvarende Rettigheder gjaldt for danske Undersaatter paa svensk Kyst.⁷⁾

Selvfølgelig beredte Krigen og Dyrtiden ogsaa Færgevæsenet adskillige Vanskeligheder. I Oktober 1808 blev Færgefarten mellem Nysted og Heiligenhafen indstillet indtil videre og Færgefarten mellem Kallundborg og Aarhus frigiven, da Færgelavet ikke længer saa sig i Stand til at besørge Transporten. Fra alle Steder lød Klager over Færgevæsenets slette Tilstand, og i 1809 blev det derfor overdraget Kommandør Poul Løvenørn at undersøge samtlige Færgesteder og træffe de fornødne Foranstaltninger til disses Reorganisation. Det lykkedes ogsaa efterhaanden at faa Forholdene forbedrede, men kun ved overalt at forhøje Færgetaksterne ret betydeligt, paa sine Steder til 3 à 4 Gange saa meget som den hidtidige Takst, men der var ogsaa Steder, som Middelfart—Snøghøj, hvor Taksten fra 1684 endnu var gældende. Takstforhøjelserne bevilgedes dog kun, naar de forlangte Forbedringer var indførte, og der blev da samtidig paalagt Færgelavene at svare en Afgift til Befordringsvæsenets Fond.⁸⁾

Af alle Færgeløb i Landet var det mellem Korsør og Nyborg det vigtigste. Færgefarten her havde selv-

følgelig lidt stort Afbræk i de første Krigsaar, og for at bøde paa de herved lidte Tab havde Færgelavene lige fra Krigens Begyndelse egenmægtigt forhøjet Betalingen. Fra April 1810 havde de endogsaa taget mere i Fragt for de Færger, som Postvæsenet benyttede, men dette blev først bemærket et Aar efter. Generalpostdirektionen bebrejdede naturligvis Færgelavet dets egenmægtige Fremfærd, men indstillede dog til Kongen, at det fik Tilgivelse, og at der fastsattes en ny og højere Takst, saaledes som af Kommandør Løvenørn og Amtmand Stemann efter Forhandling med Færgelavene foreslaaet. Herpaa gik Kongen dog kun delvis ind. Han tillod ved Res. af 15. April 1811, at Taksten for en almindelig Rejsende forhøjedes fra 40 Sk. til 1 Rdl. 54 Sk., for hver af en saadans Familie eller Tjener fra 28 Sk. til 76 Sk. og for en Bonde, Haandværkssvend, Matros e. l. fra 28 Sk. til 50 Sk., men for Heste, Kvæghoveder, Svin osv. vilde Kongen kun forhøje Taksten til det dobbelte mod, hvad den var i 1793. Direktionen havde saaledes foreslaaet som Fragt for en Hest 2 Rdl. 8 Sk., medens Fragten hidtil kun havde været 40 Sk., men Kongen vilde kun forhøje Taksten til 80 Sk.

Færgelavene svarede imidlertid, at de havde deres væsentligste Fortjeneste ved Overførsel af Kreaturer, og, dersom Taksten ikke blev forhøjet til det Beløb, hvorom de var blevne enige med Kommandør Løvenørn og Amtmand Stemann, var det deres urokkelige Beslutning at opløse Lavene og overlade Færgefarten til det offentlige. Generalpostdirektionen indstillede nu til Kongen at bevilge den forlangte Forhøjelse, men den 12. Juni afgav Kongen følgende Resolution:

„Det har sit Forblivende ved Vor allernaadigste Resolution af 15. April d. A. og de ved samme paa gode Grunde givne Bestemmelser i Henseende til Taksten for Kvægs og Hestes Overførsel. Færgelavene i Nyborg og Korsør betydes, at, saafremt de ikke inden 14 Dage tilbagekalde, hvad de i Henseende til Lavenes Opløsning saa upassende have fremsat som en af dem fattet urokkelig Beslutning og derimod erklære sig villige til med allerunderdanigst Taknæmmelighed at antage den Forhøjelse i Taksten, som Vi ved forbedrede Vor Resolution allernaadigst have forundt dem, saaledes at samme og følgelig ogsaa deres dertil svarende Forpligtelser skulle være gældende til et Aar efter Freden, saa have de ved saadan deres egenraadige Vægring forspildt den dem ved merbemeldte Vor allerhøjeste Resolution tillagte Fritagelse for Tiltale og Straf, fordi de egenmægtigen have dristet sig til at forhøje den Betaling for Færgetransporten, som ved den ældre Takst har været foreskrevet; thi denne Fritagelse for Straf have Vi alene af kongelig Naade tilstaaet Færgelavene i Forbindelse med den nyere Takst og under Forudsætning, at Færgelavene allerunderdanigst erkende samme som forbindende for dem i saa lang Tid, som for dens Gyldighed er fastsat.“

For dog at være belavet paa det værste, skønt Kongen ikke kunde tro, at Færgelavene vilde gøre Alvor af deres Trusel, blev Søofficerer beordrede til efter de 14 Dages Forløb om fornødent at overtage hele Bestyrelsen af Færgetransporten over Store Bælt, til hvilken Ende samtlige Færgelavene tilhørende Fartøjer skulde sættes i Rekvisition og de ved Færgefartøjerne tje-

nende Søfolk udskrives for i kongelig Tjeneste fremdeles at vedblive Færgefarten. Forinden de 14 Dage var forløbne, kunde imidlertid Generalpostdirektionen indberette til Kongen, at Færgelavene med al-
lerunderdanigst Taknemmelighed modtog den ved Res. af 15. April tilstaaede Takstforhøjelse.⁹⁾

Under den vedblivende Dyrtid maatte Færgetaksterne dog jævnlig forhøjes. For Korsør—Nyborg Færgelavs Vedkommende forhøjedes de i December 1812 med 50 pCt., saa at der nu for en Smakke over Bæltet ved Vintertid maatte betales 31 Rdl. 24 Sk., medens en enkelt Person med Børtfartøjet maatte betale 2 Rdl. 36 Sk. Børtfartøj skulde afgaa fra Korsør og Nyborg 4 Gange ugentlig paa de Dage, da Postjagten ikke sejlede, men Færgelavene blev fritagne for at lade Fartøj afgaa, naar det ikke i det mindste havde halv Fragt, medmindre de, der vilde over, sammenskød den dertil svarende Betaling.¹⁰⁾

FEMTE KAPITEL.

Embedsmænd og Betjente ved Postkontorerne, Lønningsforhold m. v.

Lige siden Postvæsenet i 1711 var blevet en Statsinstitution, havde Stillingen som Bestyrer af et Postkontor været et kgl. Embede. Naar undtages Bestyreren af det danske Brevpostkontor i Kjøbenhavn, der benævnedes Postforvalter, kaldtes alle andre Bestyrere af Postkontorer Postmestre.

Ved Postkontorerne i Kjøbenhavn og Hamborg var endvidere ansat Postkontrolører. Disse var ligesom

Postmestrene kgl. Embedsmænd, og deres Stilling var i visse Henseender selvstændig, idet de f. Eks. korresponderede direkte med Postbestyrelsen. I Instruksene for Postkontrolørerne ved Brevpostkontoret hedder det om deres tjenstlige Forhold overfor Postforvalteren, at Kontroløren „skal vise Postforvalteren den tilbørlige Agtelse og med Velvillighed forrette i Kontoret, hvad ham efter Lejlighed bliver anvist“. Ved dette Kontor var ansat 2 Postkontrolører, hvis Bestallinger lød paa at være Kontrolører henholdsvis ved Brevforsendelsen til og fra Hertugdømmerne og ved Brevforsendelsen til og fra Stederne i de danske Provinser. Iøvrigt hørte det i Kjøbenhavn til Postkontrolørernes Embedsforretninger, foruden at udføre Tjeneste sammen med Postforvalteren eller Postmestrene ved Forsendelsernes Ind- og Udlevering, at føre Kontrol med Intraderne, idet de ugentlig til Postbestyrelsen afgav Indberetning om Beløbet af disse, efter hvilke Indberetninger Cheferne for Kontorerne havde at indbetale Intraderne til Postkassereren.¹⁾ Postkontroløren ved Brevposten i Hamborg førte Kontrollen med den udenlandske Korrespondance og holdt Afregning med de andre Landes Postkontorer.

De Medhjælpere, som var nødvendige til Embedernes Bestridelse, maatte Postmestrene selv antage og lønne. Ved nogle af Postkontorerne i Kjøbenhavn samt i Hamborg var dog ansat Postskrivere, som beskikkedes af Postbestyrelsen og lønnedes af Postvæsenet. De af Postmestrene antagne Medhjælpere kaldtes i Kjøbenhavn, i Modsætning til Postskriverne, Privatskrivere. I Provinserne benævnedes Medhjælperne Postfuldmægtige.

Postbudene i Kjøbenhavn, som besørgede de ankomne Forsendelser omdelte, og hvoraf der ialt var 14, ansattes af Postbestyrelsen. I Provinserne fandtes ikke offentlig ansatte Postbude, men det var overladt Postmestrene at sørge for Forsendelsernes Omdeling. Ved alle Postkontorer, hvor der var Ekspedition af Pakkeposter, havde Postmesteren et vist aarligt Beløb, der efter Embedernes Størrelse varierede fra 17 Rdl. 32 Sk. til 104 Rdl. aarlig, til Lønning af en Litsenbroder, hvis Hverv det bl. a. var at besørge de Rejsendes Gods bragt til og fra Posthuset.

Til Pakkeposternes Ledsagelse paa Hovedrouterne var ansat 8 Postførere. Disse udnævntes af Kongen og stod direkte under Postbestyrelsen.

Embedsmændene lønnedes dels med fast aarlig Løn, dels med Sportler. Den faste aarlig Lønning var for Postforvalteren ved Brevpostkontoret i Kjøbenhavn 300 Rdl., for Postmesteren ved det altonaisk-jydske agende Postkontor 800 Rdl. og for Postmesteren ved det lollandske og helsingørske Postkontor 400 Rdl. Postmesteren i Helsingør og Postmestrene ved de danske Postkontorer i Hamborg og Lybæk lønnedes med en vis Andel af Brevpostintraderne ved deres Kontorer, førstnævnte med $9\frac{1}{2}$, de to andre med 10 pCt., hvad der omtrent svarede til en Indtægt af 700 Rdl. for Postmesteren i Helsingør og 2000 Rdl. for Postmesteren i Hamborg. For Postmestrene i Provinserne varierede den faste Lønning fra 190 Rdl. for Postmesteren i Odense til 15 Rdl. for Postmesteren i Lyngby, men foruden havde Postmestrene ved de Kontorer, hvor der var Ekspedition af Pakkepost, et Tillæg, der varierede fra 15 til 105 Rdl.

Den faste Lønning, var imidlertid den mindste Del af Postmesterembedernes Indtægt; den væsentligste Del var Sportlerne, som bestod i Avisgebyrer, Skriver- og Vejerpenge samt Nytaarsdusører m. v. Hvad Postmestrene fik i Avisgebyrer, er omtalt foran (se Side 138 f.). Disse Gebyrer var for de større Postkontorers Vedkommende af ikke ringe Betydning. Skriver- og Vejerpenge var en Indtægt, som kun havdes, hvor der var Ekspedition af Pakkepost, og den udgjorde de fleste Steder mindre end Avisgebyret. I Aaret 1803 beløb den f. Eks. for Odense Postkontors Vedkommende 202 Rdl. og for det Postkontor, som kom nærmest herefter, Aalborg, kun 75 Rdl., medens Avisgebyrerne udgjorde henholdsvis 272 og 335 Rdl. Endvidere oppebar i Provinserne Postmestrene Bærepengene for Forsendelsernes Omdeling, imod at de besørgede dem omdelte, og herved havdes der i hvert Fald i de større Byer en ikke ringe Indtægt, og endelig spillede ogsaa Nytaarspenge og Dusører en vis Rolle.

Fra Embedernes Indtægter maa imidlertid drages alle Udgifter til Medhjælp samt alle Kontorudgifter derunder for Provinsernes Vedkommende ogsaa Udgiften til Lokale. Da det imidlertid kun er rent undtagelsesvis, at der findes Oplysninger om Størrelsen af de uvisse Indtægter og de til Embedets Bestridelse medgaaende Udgifter, er det ikke muligt at danne sig nogen Mening om den virkelige Indtægt af Embederne. At enkelte af disse imidlertid har været ret indbringende, er der ingen Tvivl om; Embederne som Postforvalter ved Brevpostkontoret og som Postmester i Hamborg stod i den Henseende øverst. I 1794 tjente saaledes Postforvalteren

alene paa de udenlandske Aviser 3000 Rdl., og for Aaret 1809 opgiver Postmesteren i Hamborg sin Nettoindtægt af Embedet til 2700 Rdl.²⁾ Ved dette Embede var Indtægterne saa gode, at det gentagne Gange blev søgt af og besat med Postdirektører. Postmestrene ved de kjøbenhavnske Postkontorer havde ogsaa ret gode Indtægter, om de end langt fra naaede de foran nævnte, og det samme gælder vel til Dels ogsaa de større Embeder i Provinserne, som Helsingør, Aalborg, Aarhus og Odense. Et Embede som Randers har sikkert ogsaa kunnet brødføde sin Indehaver, eftersom den i 1810 udnævnte ny Postmester kunde tilbyde at betale Formanden 275 Rdl. aarlig i Pension*), men om største Parten af Postmestrene gjaldt det, hvad Postbestyrelsen i 1800 havde udtalt i en Forestilling til Kongen, at de „virkeligen ikke have det daglige Brød,“ og de mindste Embeder kunde kun være et Bierhverv.

Af de øvrige Embedsmænd var Postkontrolørerne i Kjøbenhavn lønnede med 200 Rdl., hvorhos de havde Andel i de ved Kontorerne faldende Skriver- og Vejerpenge. Ved Brevpostkontoret, hvor denne Art Geby-

*) Den faste Gage for Postmesteren i Randers var 125 Rdl. I 1803 opgaves Sportlerne til 217 Rdl., men Postmester Stabell, som gik af i 1810, søgte om 500 Rdl. i Pension. Paa Grund af hans lange Tjenestetid og udmærkede Vidnesbyrd indstillede Generalpostdirektionen ham til den fulde Gage i Pension, skønt $\frac{2}{3}$ ellers var det almindelige. Amtmand Fønss i Randers havde paategnet Ansøgningen: „Den bedste Orden, den fuldkomneste Nøjagtighed, en sjælden Beskedenhed, Tjenstagtighed og Blidhed har udmærket Supplikanten frem for alle andre mig bekendte Postmestre. Et halvt Seculums tro Tjeneste fortjener tillige mere end almindelig Udmærkelse. (Gp. Res. Pr. 1810 Fol. 335.)

rer ikke fandtes, bestod deres væsentligste Indtægt i Nytaarsdusører. Postkontroløren ved Brevposten i Hamborg var lønnet med 1000 Rdl. aarlig og havde desforuden forskellige Emolumenter. Postkontroløren ved Pakkeposten i Hamborg havde aarlig 550 Rdl. og Andel i Skriver- og Vejerpenge*). For Postskrivere var den aarlige Løn 150 a 200 Rdl. og derhos Andel i Gebyrer. Postførererne havde aarlig 200 Rdl. og 1 Rdl. daglig i Diæter, naar de var paa Rejse.

Postbudene i Kjøbenhavn havde ingen fast Løn, men oppebar Bærepengene. Hvad disse kunde løbe op til, har man Oplysning om for de ved det helsingørske og lollandske Postkontor ansatte 3 Bude, der for Aaret fra 1. April 1807 til 31. Marts 1808, altsaa et Aar, hvor der var en længere Standsning i Postgangen, oppebar henholdsvis 426, 384 og 271 Rdl.³⁾

Den Dyrtid, som Kurantsedlernes Værdiforringelse fremkaldte, gik naturligvis især ud over Folk med faste Indtægter. Allerede Aarene nærmest før Krigen var en meget dyr Tid, og dog kan man regne, at Priserne paa Livsfornødenheder fra 1806 til 1809 som Helhed var stegne med fra 50 til 100 pCt. De følgende Aar bragte endnu højere Priser, og i 1813, da alt steg med rivende Fart, var det fabelagtige Priser, der forlangtes for alle Livsfornødenheder. Det var derfor nødvendigt at forøge Lønningerne for de underordnede Embeds- og Bestillingsmænd. Allerede i

*) For Pakkepostkontorerne i Hamborg og Altona var oprindelig Postmesteren ved Brevposten i Hamborg Chef, og der var da tillige ansat en Postkontrollør i Altona. Pakkepostkontoret i Altona fik imidlertid senere sin egen Postmester, hvorefter Kontrolørembedet ophævedes.

1808 tilstodes der Postvæsenets Betjente i Kjøbenhavn i Lighed med andre Etaters Betjente et Gageforskud lig med et Fjerdingsaaars Gage, hvilket Forskud senere gik over til en Gave. Ved kgl. Res. af 28. Sepbr. 1810 tilstodes der alle Embedsmænd et Tillæg af 50 pCt. af de første 400 Rdl. og 25 pCt. af de næste 800 Rdl. af den faste Gage. For Aaret 1811 fastsattes Tillæget til 75 pCt. af de første 200 Rdl., 50 pCt. af de næste 300 og 25 pCt. af de næste 1200 Rdl., saaledes at Gager paa 1700 Rdl. og derover fik et Tillæg af 600 Rdl. Dette var, sandt at sige, ikke for meget, naar man erindrer, at Kursen paa Kurantsedlerne i 1811 var omkring 800, og at altsaa Priserne paa Livsfornødenhederne stod i Forhold hertil; at det derfor kneb haardt for Embedsstanden, er en Selvfølge. Hvor nødvendigt det var at undgaa selv de mindste Udgifter, faar man et Indtryk af, naar man hører, at det ved kgl. Res. af 3. Juni 1811 paa Grund af Prisstigningen paa Lak blev tilladt alle Embedsmænd at lukke deres Embedsbreve med Oblater, hvori Aftryk af vedkommende Myndigheds Stempel skulde være anbragt. Generalpostdirektionen tillod endvidere Postmestrene, for at spare Papir, at indsende Timesedler uden Kuvert, naar de kun sammenlagdes i Form af et Brev, og fritog dem for at indsende forskellige paabudne maanedlige Indberetninger i særlige Skrivelser, mod at de afgav disse Indberetninger i det første Embedsbrev, som de indsendte efter Maanedens Udløb.⁴⁾

De foran nævnte Tillæg beregnedes kun af den faste Gage, og det skulde ikke hjælpe Postmestrene, at deres faste Gage, der var den mindste Del af Embedsindtægten, procentvis forhøjedes, naar ikke ogsaa de

uvisse Indtægter forøgedes i Forhold til den almindelige Prisstigning. Det blev da ogsaa, som vi tidligere har set, bestemt at forhøje saavel Bærepenge som Skriver- og Vejerpenge, men ligesom Bærepengenes Forhøjelse næppe har kunnet mere end dække de forøgede Udgifter til Budløn, saaledes kom Forhøjelsen af Skriver- og Vejerpenge kun de Embeder tilgode, hvor der var Ekspedition af Pakkepost, og havde kun Betydning, hvor Pakkepostforsendelser forekom i større Antal. Der var Embeder, hvor Antallet af disse var saa ringe, at Skriver- og Vejerpenge kun udgjorde 3 à 4 Rdl. aarlig. Den Indtægt, der for flere Embeder var den væsentligste, nemlig Gebyret af de udenlandske Aviser, forøgedes ikke, men forringedes tvertimod, idet Prisforhøjelsen, som paa Grund af Kursforholdet netop var særlig stor for de udenlandske Aviser, havde til Følge, at Publikum foretrak de indenlandske, hvoraf flere, efter hvad Generalpostdirektionen oplyste, under Krigen fandt en Afsætning, „som, skønt i sig selv saare ønskelig, dog har forringet Afsætningen af de udenlandske.“ Postforvalter Almer i Kjøbenhavn beklager sig ogsaa i 1811 over, at hans Indtægt ved de udenlandske Aviser er betydelig aftaget, medens hans Udgifter til „et vidtløftigt Kontorhold“ er stegne.⁵⁾

Det var som Følge heraf nødvendigt paa anden Maade at forøge Postembedsmændenes Indtægter, og Generalpostdirektionen nedlagde derfor i April 1812 for Kongen en Forestilling, hvori det anførtes, at hverken Gagetillæget eller den bevilgede Forhøjelse af Skriver- og Vejerpenge kunde afgive noget tilstrækkeligt i Forhold til de overordentlige Priser. Under Henvisning til at Justitsbetjentene, hvis Indtægter lige-

som Postmestrenes for største Delen bestod i Sportler, havde faaet deres Kaar forbedrede, foreslog nu Direktionen, at der ved Postkontorerne i Danmark og Norge skulde opkræves et Ekspeditionsgebyr af alle Breve, for hvilke Portoen var over 6 Sk., og ved kgl. Res. af 9. Maj s. A. bifaldtes dette. I Hertugdømmerne, hvor de faste Lønninger gennemgaaende var højere, var Embedsmændene betydeligt bedre stillede, idet saavel deres Gager som deres uvisse Indtægter den meste Tid beholdt deres pari Værdi, og her skulde derfor dette Gebyr ikke opkræves.

Vi har i forrige Kapitel set, med hvilke Beløb og efter hvilke Regler Gebyret paalignedes Brevene. Med Hensyn til dets Fordeling bestemtes det, at det skulde tilfalde de Postmestre, som opkrævede det, dog med Undtagelse af Postmestrene i Kjøbenhavn, Odense, Aarhus og Aalborg; thi skulde disse Postmestre beholde det Gebyr, der indkom ved deres Kontorer, vilde de faa en uforholdsmæssig stor Indtægt. De ved disse Kontorer indkomne Gebyrer skulde derfor henlægges til et Fond, hvoraf først skulde godtgøres Postmestrene i Kjøbenhavn deres Udgifter til Lys, Brændsel og Skrivematerialier, hvilke Udgifter siden Krigens Begyndelse var afholdte af Postkassen, derefter Postmestrene i Odense, Aarhus og Aalborg have et passende Tillæg, og Resten anvendes til at hjælpe andre trængende Postmestre, hvis Indtægter ikke fik en passende Forøgelse ved denne Bevilling, samt til at forøge Lønnen for samtlige Privatskrivere ved Postkontorerne i Kjøbenhavn. Gebyret skulde det foreløbigt være tilladt at opkræve indtil et Aar efter Freden.⁶⁾

Det er kun meget ufuldstændige Oplysninger, der foreligger om, hvad dette Gebyr indbragte. Den Del deraf, som henlagdes til Fondet, udgjorde for 1812 7650 Rdl. Kurant, som var indkomne fra Kjøbenhavn med 5865, fra Odense med 704, fra Aarhus med 587, og fra Aalborg med 494 Rdl. I 1813 indgik til Fondet 4281 og i 1814 5591 Rdl. Rm. Man regner næppe meget fejl ved at anslaa hele Gebyret for 1814 til ca. 9000 Rdl. Rm. Ved de større Embeder, som f. Eks. Helsingør, Horsens, Nyborg og Randers, hvor Gebyret udgjorde fra 3—400 Rdl. aarlig, var det selvfølgelig af Betydning for Postmestrene, men ved over Halvdele af Embederne synes Gebyret ikke at have naaet op til 100 Rdl. aarlig, og af disse var der igen en stor Part, hvor Gebyret udgjorde under 50 Rdl.

I 1811 forhøjedes Postførernes Diæter, der hidtil havde været 1 Rdl. for hver Dag, de var paa Rejse, til 2 Rdl. At denne Forhøjelse ikke stod i Forhold til Prisstigningen paa Livsfornødenhederne ses bedst af de Oplysninger, som Generalpostdirektionen giver om Gæstgiveripriserne i 1807 og 1811.

Prisen var for:	i 1807	i 1811
Frokost.....	2 Mark	1 Rdl.
Middagsspis.....	2 Mark 8 Sk.	1 Rdl. 2 Mk. à 2 Rdl.
Aftensmad.....	2 Mark	1 Rdl.
Thevand.....	1 Mark	3 à 4 Mark
En Sopken.....	2 à 4 Sk.	8 à 12 Sk.
En Flaske Øl.....	2 à 4 Sk.	1 Mark
Smørrebød.....	8 Sk.	1 Mark 8 Sk.,

„hvilke Dele“, tilføjes der, „endog for Tiden rækkes i saa indskrænkede Portioner, at det 3 à 4dobbelte af samme undertiden er nødvendigt for at fyldestgøre deres (Postførernes) Fornødenhed“.)

Forordningen af 5. Januar 1813 bestemte, at alle Gager skulde udbetales med 1 Rdl. Rm Sølvværdi for hver 1 Rdl. Kurant. Dette var, naar der kun ses hen til Forholdet mellem den ny og den gamle Mønt og bort fra Kurantsedlernes faktiske Værdi paa den Tid, en Nedsættelse af Gagerne, idet 1 Rdl. Kurant, omskrevet til Rigmønt, udgjorde 1 Rdl. $57\frac{3}{5}$ Sk. Rm. En Gage paa 200 Rdl. Kurant skulde altsaa have været omskrevet til 320 Rdl. Rm., men fastsattes til 200 Rdl. Rm. Dette Beløb udbetaltes efter Sølvværdikursen med 375 Rdl. Rm. i Sedler, men dette betød ikke meget, eftersom den virkelige Kurs var langt højere. Efter at have været oppe i over 2000 mod pari 200, varierede den i Slutningen af Aaret 1813 fra noget over 550 til det dobbelte. Efter en Kurs af 600 havde en Gage paa 200 Rdl., udbetalt i Sedler med 375 Rdl., i Virkeligheden kun en Værdi af 125 Rdl.

Medens, som tidligere bemærket, Indtægterne ved de mindre Postmesterembeder var saa ringe, at disse kun kunde være et Bierhverv for Toldembedsmænd, By- og Herredsfogeder, Apotekere, Købmænd o. s. v., var det for de større Embeders Vedkommende efterhaanden blevet mere almindeligt, at disse besattes med Mænd, som var uddannede i Postvæsenets Tjeneste, men noget Princip i den Henseende var ikke fastslaaet. Til Postbestyrelsens Ros skal det siges, at den til enhver Tid holdt paa, at de Embeder, som ikke behøvede at være et Bierhverv, burde gives til Mænd, som havde valgt Posttjenesten som Livsstilling, enten ved at arbejde i denne fra deres Ungdom, eller ved i længere Tid at have beklædt mindre Embeder, og i denne

Retning gik bestandig Postbestyrelsens Indstillinger. Men disse blev uheldigvis ikke altid fulgte af den enevældige Konge, og i den heromhandlede Periode endnu mindre end tidligere; af de 7 større Embeder, som var ledige, fulgte Kongen ved Besættelsen af de 4 ikke Indstillingerne, men valgte efter eget Forholdtbe- findende. Postmesterembedet i Helsingør blev saa- ledes besat med Premierløjtnant i Sæetaten Hans Top, som var Invalid fra Krigen, Postmesterembedet i Aar- hus med fhv. Købmand, Regnskabsfører og Etablisse- mentsbestyrer i Grønland, Lund, hvis Kvalifikationer i postalsk Henseende efter Generalpostamtets Oplys- ninger indskrænkede sig til, at han ogsaa havde søgt Helsingør, og Postmesterembedet ved det i Kjøben- havn nyoprettede Kontor for den udgaaende Pakkepost med Fuldmægtig i Generalstabens Bureau Krigsraad Hecquet, skønt der til disse Embeder var indstillet vel- tjente Postembedsmænd. Postmesterembedet i Ran- ders blev dog besat med en Postembedsmand, nem- lig Postmesteren i Holstebro, Kaptajn la Cour, men dog imod Generalpostdirektionens Indstilling, idet la Cour, som havde indsendt sin Ansøgning direkte til Kongen med Tilbud om at svare den afgaaende Post- mester en aarlig Pension af 275 Rdl., af Direktionen blev indstillet som Nr. 4 af de 7 Ansøgere, som „paa Rygtet“ om, at Embedet vilde blive ledigt, havde ind- sendt Ansøgning.⁸)

Ved kgl. Res. af 18. Maj 1804 var det bestemt, at Underofficerer skulde have Adgang til visse civile Embeder, og blandt disse var Postmesterembeder, hvis aarlige Indtægt kunde anslaaes til 150 à 200 Rdl. Generalpostdirektionen søgte dog saa vidt muligt

at forbeholde ogsaa disse Embeder for Postfunktionærer, og hertil var der saa megen mere Grund, som der, efterhaanden som det var blevet nødvendigt ved de større Postkontorer at holde Medhjælpere, havde dannet sig en hel Stab af private Postbetjente, som, foruden at have erhvervet sig Fagkundskaben, med fuld Ret ventede Forfremmelse i Postvæsenets Tjeneste. Det lykkedes da ogsaa Direktionen i de Aar, her omhandles, at faa flere saadanne Embeder besatte med hidtil private Postbetjente, men hver Gang tilføjede Kongen i Resolutionen, at det kun var for denne Gang, da Embedet ellers skulde forbeholdes Underofficerer. Selv fulgte imidlertid Kongen ikke denne Regel, men besatte 3 af de Embeder, som var forbeholdte Underofficerer, med Officerer, medens kun et blev givet til en Underofficer.⁹⁾

Det militære Element begynder i det hele i denne Periode at indtage en fremtrædende Plads ved Embedsbesættelserne. Til de fleste af de ledige Embeder, baade store og smaa, var der blandt Ansøgerne afskedigede Militærpersoner, og, som vi har set, blev disse ogsaa ofte foretrukne. Blandt de øvrige Ansøgere træffer man foruden Postfunktionærer Folk af alle Samfundsklasser. Der er Toldembedsmænd, Købmænd, Gæstgivere, Apotekere, Branddirektører osv., Folk, der ønsker et Embede som Bierhverv, eller det er Mænd, som har lidt Skibbrud i Livet og nu griber efter et Embede som den frelsende Planke. Det er altid Klageraab, der lyder fra saadanne Ansøgere, og ofte anføres der Forhold, som absolut taler imod at give dem et Embede, hvormed er forbundet Oppebørsler, som naar en oplyser, at han har en stor trykkende

Gæld, en anden, at han er økonomisk ruineret ved fejlslagne Spekulationer, og en tredje, at han har maattet overgive sit Bo til sine Kreditorer. I Ansøgninger fra Postfunktionærer henvises naturligvis til deres Tjeneste i Postvæsenet, men ogsaa disse Ansøgere skildrer i Reglen deres Kaar i mørke Farver. Helt velgørende er det mellem alle disse Klageraab at se, hvorledes Postmesteren ved det norske Postkontor i Kjøbenhavn, Kancelliraad Wraatz, begrundet sin Ansøgning om Embedet som Postmester i Kristiania. Ved at indstille ham til dette Embede, som han da ogsaa fik, oplyser nemlig Generalpostdirektionen, at han i sin Ansøgning har anført, „at han maatte anses for uskønsom, om han noget Øjeblik tillod sig at ytre Utilfredshed med den ham hidtil anbetroede Embedsplads, men i høj Grad lykkelig ved ægteskabelig Forbindelse med et norsk Fruentimmer, vilde denne Lyksalighed ikkun stige endnu højere, om han maatte nyde den i hendes Fædreland og i Nærheden af hendes ogsaa for ham kære og agtværdige Familiekreis; hvilken Omstændighed allerede i flere Aar bandt deres fælles Attraa til Norge“.

Som en Genklang fra tidligere Tider træffer man undtagelsesvis en Ansøger, der tilbyder at give noget vist for et Embede. Postfører Schumann, som i 1812 søgte Postmesterembedet i Horsens, tilbød nemlig at give 50 Rdl. aarlig til 3 af de flinkeste Elever, som frekventerede den ny Undervisningsanstalt for Underofficerer, Spillemænd og Gemene. Han har uden Tvivl spekuleret i Kongens Forkærlighed for Soldatervæsenet, men opnaaede dog ikke at faa Embedet.¹⁰⁾

I Aaret 1780 havde de daværende Direktører i Post-

bestyrelsen for at virke hen til, at der i Provinsbyerne indrettedes passende Gæstgiverier for Rejsende, anset det for hensigtsmæssigt at knytte Postmesterembederne til Gæstgivergaarde, og en saadan Ordning var truffet i Roskilde, Kjøge, Ringsted, Slagelse, Korsør og Odense. Da der kom ny Mænd i Postbestyrelsen, indsaa disse snart det uheldige heri og arbejdede af al Kraft paa at forandre det, og dette lykkedes ogsaa ved Vakancer for Embederne i Roskilde, Kjøge, Slagelse og Odense, men endnu bestod dette Forhold i Ringsted og Korsør, idet der til Gæstgivergaarde i disse Byer var knyttet det Privilegium, at Postmesterembedet skulde følge Gaarden. Ved Reskript af 26. Febr. 1809 paalagdes det Generalpostdirektionen i Tilfælde, hvor Besidderen af et Gæstgiverprivilegium, som var forenet med et Postmesterembede, vilde sælge Privilegiet, „paa det strengeste at vaage over Postvæsenets ligesaa fuldkomne Betyggelse, som om et saadant Privilegium ej fandt Sted,“ og i Særdeleshed skulde det paases, at den Afhændelse, som Postmesterenken i Korsør, Madam Bagger, skulde forehave, kun skete med Generalpostdirektionens Samtykke i Henseende til Køberen, for saa vidt Postmesterembedet skulde medfølge. Madam Bagger havde imidlertid i December 1808 i Henhold til den hende i 1781 meddelte Bevilling, hvorefter Postmesterembedet for bestandig var henlagt til hendes Gaard, solgt denne med tilhørende Embede til Købmand og Kommandersergent ved det borgerlige Artilleri i Helsingør Knud Carlheim for 27,000 Rdl. Generalpostdirektionen mente ikke, hun havde Ret hertil, da Privilegiet ikke ved Tronskiftet var blevet kongelig konfirmeret, men

indstillede dog at betale hende 5000 Rdl. i Afstaaelse for Embedet. Efter at der imidlertid om Carlheim var indhentet Oplysninger, der gik ud paa, at han var duelig til Postmester, resolverede Kongen, at han skulde udnævnes til Postmester, men efter Generalpostdirektionens Indstilling dog med det Forbehold, at naar hans Besiddelsesret til Gaarden ophørte, skulde Embedet ikke følge samme som nogen absolut Apper-tinents. Hermed var dog hverken Carlheim eller Ma-dam Bagger tilfreds. Carlheim forlangte, for at ved-staa Købet, Embedet for sin Person og 5000 Rdl. eller, saafremt hans eventuelle Enke ogsaa maatte beholde Embedet til sin Død, 4000 Rdl. Ved kgl. Resolution bestemtes det imidlertid, at der enten skulde betales Madam Bagger 5000 Rdl. straks, mod at hun uden Forbehold afstod Embedet, eller at Carlheim, samti-dig med at han udnævntes til Postmester, skulde have Forsikring om, at han, eventuelt hans Bo, skulde faa 5000 Rdl., naar han fratraadte Embedet eller afgik ved Døden. Det sidstnævnte Tilbud blev modtaget, og Carlheim blev derefter udnævnt til Postmester fra 1. Januar 1810.¹¹⁾ Han beholdt Embedet til sin Død 17. Septbr. 1817.

I det Privilegium, hvorved Postmesterembedet i Ringsted var knyttet til den derværende Gæstgiver-gaard, fandtes indført den Klausul, at Embedet kun skulde følge med Gaarden, saafremt Ejeren fandtes duelig til Postmester. Herved havde Postbestyrelsen det faktisk i sin Magt at bestemme, hvem der skulde være Postmester, og Privilegiet var derfor kun af tvivlsomt Værd. Dette indsaa formodentlig den da-værende Postmester og Ejer af Gæstgivergaarden,

Jacob Henrichsen; thi han tilbød i 1811 at afstaa Privilegiet, naar man kun vilde udnævne den, til hvem han solgte Gaarden, til Postmester for Livstid, hvorefter Embedet skulde være frit og uafhængigt af Gaarden. Dette Tilbud anbefalede Generalpostdirektionen at modtage, da man derved slap for at betale en Afstaaelsessum, og, efter at Kongen havde bifaldet det, solgte Henrichsen Gaarden til H. C. Prætorius og dennes Svoger Kaptajnløjtnant i Sætaten Antonius Krieger. Disse antog som Bestyrer af Gaarden en Forvalter ved Navn Niels Tingberg Thomsen, og han blev under 16. Juli 1811 udnævnt til Postmester.

Det var nu lykkedes Generalpostdirektionen at frigøre alle de Postmesterembeder, som i tidligere Tider var blevne knyttede til Gæstgivergaarde fra denne uheldige Forbindelse, og i 1811 ophævede den ogsaa den Klausul, der var knyttet til en Gæstgivergaard i Roskilde, at den bestandig skulde følge med Postmesterembedet, saaledes at Postmestrene ved deres Udnævnelse tilpligtedes at købe Gaarden af Formanden, idet Direktionen tillod den daværende Postmester at sælge Gaarden.¹²⁾

Endnu før Postvæsenet i 1711 blev en Statsinstitution, var den røde Uniform indført som Kendemærke for Postvæsenet. Oprindeligt var det imidlertid kun Postillonerne, der bar denne, men i 1777 fik ogsaa Postførerne og i 1796 Postbudene i København Uniform. I 1794 var der fastsat Uniform for Skipperne paa Postfartøjerne ved Store Bælt, og senere fik den øvrige Besætning paa disse ligeledes Uniform.

Ved kgl. Res. af 25. Marts 1808 approberede Kongen et Uniformsreglement for Postdirektører, Postmestre og Opsynsmænd ved Befordringsvæsenet. Postdirektørerne skulde bære den for Kancellideputerede og Højesteretsassessorer fastsatte saa vel daglige Uniform som Stadsuniform, dog at Kraven skulde være lyseblaa og Benklæderne til Stadsuniformen paillegule. Postmestrene og Opsynsmændene ved Befordringsvæsenet tillodes det at anlægge Uniform, bestaaende af karmesinrød Kjole med Overslag, for Postmestrenes Vedkommende med gul Klædes Krave og Opslag med en takket Guldgalon paa begge Dele, men for Opsynsmændenes Vedkommende kun med gul Krave og paa denne en glat Guldgalon. Benklæderne skulde baade for Postmestre og Opsynsmænd være paillegule. Ved kgl. Res. af 31. Jan. 1812 blev der ligeledes tillagt Transportforvaltrene ved Færgestederne Uniform, bestaaende af mørkeblaa Klædes Kjole med Overslag, hvid Krave med en smal glat Guldgalon, Ankerknapper, hvid Vest, mørkeblaa Benklæder og rund Hat med en smal Galon om Pullen. Færgemænd, som Generalpostdirektionen ansaa for kvalificerede dertil, maatte anlægge samme Uniform, dog uden Galon paa Kraven.¹³⁾

SJETTE KAPITEL.

Indtægt og Udgift. Overskuddets Anvendelse.

I Henhold til den af Frederik den Fjerde under 19. Juli 1712 udstedte Foundation skulde Overskuddet

af det danske Postvæsens Indkomster for største Delen anvendes til Pensioner for Embedsmænd, deres Enker og Børn. Under de senere Konger havde man dog ikke taget det saa nøje med Foundationens Ordlyd, men anvendt en Del af Overskuddet til andre Formaaler,¹⁾ indtil det ved Reskript af 21. April 1786 blev fastslaaet, at Overskuddet, efter at et Beløb var henlagt til et Reservefond, skulde anvendes paa den Maade, som oprindelig var bestemt, for saa vidt angik Overskuddet af Brevposten, medens Kongen forbeholdt sig at disponere over det Overskud, som maatte flyde af Pakkeposten, der først fra 1777 var overtaget af Postvæsenet og derfor ikke skulde falde ind under Foundationens Bestemmelser. Af Pakkepostens Overskud afgaves derefter aarlig til Botanisk Have 1200 Rdl., til Fødselsstiftelsen 3600 Rdl. og til Porcellænsfabriken 8000 Rdl. — sidstnævnte Beløb dog kun til 1809, da det overtoges af Finanserne — hvorefter det tiloversblevne ligesom Brevpostens Overskud afgaves til Postpensionskassen. Som Følge heraf var det ved kgl. Res. af 8. Novbr. 1786 bestemt, at Brevposten og Pakkeposten i Henseende til Regnskab skulde holdes adskilte, og der var tillige fastsat bestemte Regler for Indtægters og Udgifters Fordeling paa de 2 Kasser.

Overskuddet af det norske Postvæsen, for hvilket førtes særligt Regnskab, tilfaldt Frederiks Hospital. Den danske Postkasse havde dog for saa vidt en Indtægt af det norske Postvæsen, som det Overskud, Postvæsenet havde af Avisbesørgelsen, alene tilfaldt den danske Postkasse, selv om Aviserne forsendtes til Norge, et Forhold som dog blev forandret ved kgl.

Res. af 12. Marts 1810.²⁾ Udgiften til Postbestyrelsen afholdtes med $\frac{1}{5}$ af den danske Postkasse og med $\frac{1}{5}$ af den norske, og ligeledes afholdtes forholdsmæssigt af disse Kasser et Beløb af 7500 Rdl. aarlig, som det i Henhold til den i 1791 opprobere Plan angaaende Ligevægt mellem Statens Indtægter og Udgifter var bestemt, at der skulde udredes af Postkassens fri Overskud.

Postvæsenets Indtægter og Udgifter i de heromhandlede Aar paavirkedes selvfølgelig i høj Grad af Krigen og Pengeforholdene. I Aarene 1808—09 er der en Nedgang i Indtægten og en Stigning i Udgiften, ganske naturligt fremkaldt ved at Korrespondancen under Krigen aftog, samtidig med at Transportomkostningerne forøgedes. Aarene 1810—12, hvor baade Brev- og Pakkeposttaksterne paa Grund af den Stigning i Udgifterne, som Dyrtiden eller rettere Kurantsedlernes Værdiforringelse affødte, maatte forhøjes, viser en betydelig større Indtægt, en i Forhold hertil svarende Forøgelse af Udgifterne, men altsaa ogsaa forholdsvis store Overskud. I Aaret 1808 udgjorde Postintraderne (Portoindtægt af Forsendelser og Fragt af Rejsende) 416,147 Rdl., ca. 72000 Rdl. mindre end i 1807, og da samtidig Transportomkostningerne var betydelig større end Aaret forud, blev Overskuddet kun 140,707 Rdl. mod 236,710 Rdl. i 1807. I Aaret 1809 gik Postintraderne ned med ca. 18,000 Rdl., men Overskuddet var dog 20,000 Rdl. større. I 1810, da Pakkeposttaksten forhøjedes med 75 pCt., steg Postintraderne imidlertid til 588,175 Rdl. og til Postpensionskassen kunde afgives et Overskud af 493,825 Rdl., hvad der var mere end det dob-

belte af Overskuddet for 1807. Frederik den Sjette paategnede da ogsaa det ham forelagte Regnskab, at han „med allerhøjeste Tilfredshed“ havde erfaret Generalpostkassens gode Tilstand³), men nærmere beset var dette store Overskud ikke meget værd. Under normale Pengeforhold vilde det langtfra have fremtraadt med saa store Tal. Regnskabet opgjordes i den i Kongeriget gældende Kurantmønt og som om Sedlerne stod al pari. De Intrader, der indgik fra Hertugdømmerne i den gode slesvig-holstenske Kurantmønt, omveksledes i dansk Kurant, og den derved indvundne Agio førtes til Indtægt. Jo lavere Kursen paa Kurantsedlerne var i Kongeriget, jo større blev altsaa den ved Omvekslingen indvundne Agio. I 1810 indvandt i Agio ikke mindre end 337,472 Rdl. eller over $\frac{2}{3}$ af Overskuddet for dette Aar. Selvfølgelig var det, saa længe man aflagde Regnskabet i dansk Kurant, nødvendigt ogsaa at beregne de i slesvig-holstensk Kurant indgaaede Beløb i dansk Kurant og opføre den indvundne Agio som Indtægt, men man kan da ogsaa kun vurdere Overskuddet i Forhold til Kursen. Efter den i Oktober 1810 noterede Kurs var Værdien af Overskuddet for 1810 i Sølv eller Guld kun 95,259 Rdl.

I 1811, da Pakkeposttaksten forhøjedes med endnu 50 pCt., steg Postintraderne med omtrent 133,000 Rdl., og i Agio indvandt 229,363 Rdl., men Overskuddet var dog 30,000 Rdl. mindre end Aaret forud. I Aaret 1812 steg Postintraderne med over 400,000 Rdl. og udgjorde 1,134,070 Rdl., men fra dette Aars Begyndelse var ogsaa den forhøjede Brevtakst traadt i Kraft, og Pakkeposttaksten var i Aarets Løb yder-

ligere blevet forhøjet. Samme Aar var Transportomkostningerne omtrent det dobbelte mod Aaret forud og udgjorde 541,270 Rdl. mod 181,145 Rdl. i 1808, men da der i Agio indvandt 257,629 Rdl., kunde der til Postpensionskassen afgives 728,480 Rdl. eller over 3 Gange saa meget som i Aaret 1807. Havde dette Beløb kunnet optælles i Guld eller Sølv, vilde Resultatet have været glimrende, men uheldigvis var det i danske Kurantsedler, hvis Kurs ved Udgangen af Aaret var 1760, saa at Overskuddet med den som Grundlag kun var noget over 50,000 Rdl. i Guld eller Sølv værd. Men, som tidligere bemærket, vilde Staten ikke officielt erkende Sedlernes Værdiforringelse; det skete først ved Bankerotten. Indtil da betonedes Staten stadig, at der var Dyrtid, og betalte derfor baade Lønninger og Pensioner med Kurantsedler efter deres Paalydende. Dyrtiden havde gjort det nødvendigt at forhøje Lønningerne, og lige før Forordningen af Januar 1813 naaede man til, at Pensionisterne fik deres Pension fordoblet,⁴⁾ hvad dog langt fra stod i Forhold til Prisstigningen. Til at udbetale Pensionerne med det dobbelte Beløb i Kurantsedler var det imidlertid, naar Pensionisternes Antal ikke forøgedes særlig stærkt, tilstrækkeligt at have store Overskud i samme Mønt, og i Aarene 1810—12 ses det da ogsaa at have været muligt ikke alene at udbetale Pensionerne, men, som vi senere skal se, endogsaa at forøge Pensionskassens Fond.

Aaret 1813 udviser i Sammenligning med det foregaaende Aar rent talmæssigt set en betydelig Tilbagegang i Postintraderne. Dette er en naturlig Følge af, at de ældre Takster ved Møntforandringen paany sat-

tes i Kraft, men der synes dog tillige at være en virkelig Tilbagegang i Indtægten, hvad let forklares, dels ved Krigens Fornydelse med Sverige, dels ved det fjendtlige Indfald i Hertugdømmerne, hvorved Postgangen her og derved Forbindelsen med Udlandet omtrent fuldstændig blev afbrudt i Aarets sidste Maaned. Brevposten gav i Aaret 1813 et Overskud af 122,702 Rdl. Rm., medens Pakkeposten gav et Under-skud af 9426 Rdl. Aaret 1814, der bragte Freden, og hvor ogsaa Pengeforholdene bedredes, steg Postintra-derne til 686,038 Rdl. Rm., Transportomkostningerne dalede, og da der tillige i Agio indvandt omtrent 200,000 Rdl., fremkom der et Overskud af ca. 508,000 Rdl. Rm.

I Aarene 1808—12 afgaves til Postpensionskassen ialt 1,986,699 Rdl. Kurant, i Aarene 1813—14 ialt 658,802 Rdl. Rm. Disse Beløb er i Regnskaberne be- tegnede som Postvæsenets Overskud, men for at ud- finde det virkelige Overskud, maa man tillægge for- skellige Beløb, som i Regnskaberne er opførte som Udgifter, men som ikke er Driftsudgifter. Der er saa- ledes i Aarene 1808—12 betalt som Bidrag til Finan- serne 35,494, til Porcellænsfabriken 17,500, til Bo- tanisk Have 6000 og til Fødselsstiftelsen 18,000 Rdl. Kurant. I Aarene 1813—14 er betalt til Finanserne 23,888, til Botanisk Have 3975 og til Fødselsstiftelsen 11,925 Rdl. Rm. Tillægges disse Beløb, har Post- væsenet rent regnskabsmæssigt set i Aarene 1808—12 givet i Overskud 2,063,693 Rdl. Kurant og i Aarene 1813—14 698,590 Rdl. Rm.

Det skal endnu bemærkes, at den Indtægt, der tilfaldt Postkassen ved Erlæggelse af Bøder for Over-

trædelse af Postanordningerne, indgik i en særlig Kasse, kaldet Generalpostdirektionens Fattigkasse. Denne fik desuden et aarligt Tilskud af Brevpostens Kasse paa 400 Rdl. Kurant, efter Møntforandringen omskrevet til 400 Rdl. Rm. og udbetalt efter Sølvværdikursen med 750 Rdl. N. V. Af denne Kasse ydedes, som dens Navn antyder, Understøttelse til fattige. I 1814 indkom i Bøder 1341 Rdl. Rm., og der uddeltes i dette Aar til fattige 2195 Rdl.

Af Overskuddet, der afgaves til Postpensionskassen, skulde der hvert Aar henlægges 5000 Rdl. til et Fond, hvis Renter kun maatte benyttes i Aar, hvor Indtægten blev mindre end beregnet. Til dette Fond var der imidlertid henlagt betydeligt mere, og hele Beløbet var anbragt i kgl. Obligationer. Dette var naturligvis ikke sket for at gøre Reservefondet saa stort; men Aarsagen var den, at Staten havde laant Pengene. Selv i de heromhandlede Aar, hvor netop det Tilfælde indtraf, at Indtægten blev mindre end beregnet, brugte man ikke Renterne, men tilvejebragte, som tidligere oplyst, det manglende ved at forhøje Portoene. Pensionskassen fik nemlig ikke Renterne betalt paa anden Maade end ved Forøgelse af dens Obligationsbeholdning.

Pensionskassens Fond udgjorde ved Begyndelsen af Aaret 1808 940,000 Rdl. Kurant. I Henhold til Reskript af 14. Decbr. 1808 blev der heraf udbetalt 250,000 Rdl. i kgl. 4 pCt. rentebærende Obligationer til det Fond, som ved Indstiftelsen af Dannebrogsmændenes Hæderstegn blev oprettet til Understøttelse for trængende Dannebrogsmænd,⁵⁾ og efter kgl. Res. af 19. Marts 1814 maatte der afgives 600,000 Rdl. i kgl.

Obligationer til Frederiks Hospital som en Godtgørelse for Tabet af den Indtægt, det hidtil havde haft i Overskuddet af det norske Postvæsen. Trods disse store Udbetalinger udgjorde Fondet dog ved Udgangen af Aaret 1814 995,300 Rdl. Rm., men ikke desto mindre havde man i 1813, da Postvæsenets Overskud kun var 113,276 Rdl., maattet optage Laan for at bestride Udbetalingen af Pensioner, og endnu i Juli 1814 var man ikke naaet videre end til at udbetale Pensionerne i Navneværdi, skønt de skulde have været udbetalte efter Sølvværdikursen.⁶⁾

Da Befordringsvæsenet i 1804 var blevet sat paa en bedre Fod, var det bestemt, at der af al Fragt skulde afkortes Vognmændene i Sjælland og Fyen 4 Sk. og alle øvrige Steder 8 Sk. af hver Rigsdaler, og at der af de herved indkomne Beløb skulde dannes et Fond til Befordringsvæsenets bedre Indretning. For tillige at afhjælpe den Mangel, der rundt om i Landet var paa passende Gæstgiverier for Rejsende, var det blevet tilladt af dette Fond at tilstaa dem, som vilde indrette Post- og Gæstgivergaarde, en aarlig Understøttelse af 20 à 30 Rdl. til Gaardenes Vedligeholdelse og til Erstatning for Renten af den i Gaardene anbragte Kapital. Flere havde ogsaa faaet saadan Understøttelse, og hvor ingen havde villet indrette Gæstgivergaarde, havde man tilstaaet Postmesteren eller andre Indvaanere Understøttelse, mod at de paatog sig de med Pakkeposten ankommende Rejsendes Forplejning. De Beløb, der medgik til disse Understøttelser, var dog langt mindre end den Indtægt, som Afgiften indbragte, og til Forbedring af Befordringsvæsenet anvendtes Fondets Midler kun paa den Maade, at der

gaves Vognmænd og Færgelav Laan. Der opsamledes derfor snart en ikke ubetydelig Kapital, der ved Udgangen af Aaret 1807 udgjorde 62,700 Rdl. Kurant. Efter at Færgevæsenet var henlagt under Generalpostdirektionen, blev det, da Færgetaksterne paa Grund af Dyrtiden forhøjedes, paalagt Færgelavene at svare en vis Afgift til Fondet, hvis Kapital derved yderligere forøgedes. Ved kgl. Res. af 13. Januar 1810 blev det imidlertid bestemt, at Fondets Opsamling af Kapital kun skulde vedvare i 10 Aar fra 1. April 1804 at regne, og at det aarlige Overskud af Befordringsvæsenet derefter skulde tilfalde Postpensionskassen. Ved Udgangen af Aaret 1814 udgjorde Befordringsvæsenets Fond 181,286 Rdl. Rm., og i dette Aar afgaves som Overskud 27,926 Rdl. Rm. til Pensionskassen.⁷⁾

ANDET AFSNIT.

1815—1830.

Indledning.

Freden i Kiel, hvorved Danmark og Norge efter en mere end 400aarig Forening adskiltes, dannede Afslutningen paa den 7aarige ulykkelige Krig, der havde bragt Danmark til Afgrundens Rand. For Norges Tab var det kun en ringe Erstatning, Danmark fik i Svensk Pommern og Rygen, som det i 1815 ombyttede med Lauenborg og en Sum Penge. Landets økonomiske Tilstand efter Krigen var saa sørgelig som vel mulig; Staten havde en enorm Gæld, til hvis Forrentning medgik en Fjerdedel af alle dens Indtægter; Pengevæsenet, der ved Sedlernes Reduktion havde bragt Samfundet et uhyre Tab, medens Staten havde frigjort sig for største Parten af sine Forpligtelser, var ikke derved bragt paa Fode igen, Handel og Industri var lammet, Slaphed og Nedtrykthed herskede i alle Samfundslag, og hertil kom saa i Aarene 1818—28 som Hovedulykken i økonomisk Henseende Landbrugskrisen, som bragte Landets talrigste Samfundsklasse, Jordbrugerne, i Nød og Forlegenhed og i sine Virkninger udbredte sig til alle de øvrige.

At bringe Orden i Finanserne, indføre Sparsommelighed i Statshusholdningen og simplificere Regeringsmaskineriet, var efter de store Tab en tvingende Nødvendighed. Ved Reskript af 19. Febr. 1814, som

foreløbig fastsatte de almindelige Grundsætninger, der skulde tjene til Rettesnor for den indre Statsstyrelse, forlangte Kongen af samtlige Regeringskollegier Forslag om de Forandringer og Besparelser, som kunde indføres, og ved Reskript af 9. Febr. 1816 omorganiseredes Finansstyrelsen, idet en stor Del særlige Direktioner og Kommissioner ophævedes og henlagdes under en Finansdirektion, en Direktion for Statsgælden og det synkende Fond og en almindelig Pensionskassedirektion. Ved Reskript af 4. Maj 1824 paa lagdes det samtlige Departementer at fremkomme med Forslag om, hvorledes de under Sammes Ressort hørende Udgifter paa den hurtigste og mest hensigtsmæssige Maade kunde nedsættes. Det skulde iagttages, at der aarlig indvandtес mindst 2 pCt. af Udgiftsbeløbet paa Fond, hvis aarlige Overskud henhørte under Finansindtægten.¹⁾

En Periode, hvor Befolkningen levede under et saa haardt økonomisk Tryk, og hvor Statens finansielle Tilstand var i den Grad slet, som Tilfældet var i disse Aar, var selvfølgelig ikke heldig for Udviklingen af en Institution som Postvæsenet. Den almindelige Stilstand i Næringslivet havde naturligvis en Nedgang i Korrespondancen til Følge, og da ved Siden af Hensynet til Statens finansielle Vanskeligheder krævede at skaffe det størst mulige Overskud, maatte alle ikke absolut nødvendige Udgifter undgaaes. Vel henhørte Postvæsenets Overskud ikke under Finansindtægterne, hvad Generalpostdirektionen i Anledning af ovennævnte Reskript ikke undlod at gøre opmærksom paa, men af Overskuddet skulde dog Pensionerne udredes, og Pensionisternes Antal var foreget stærkt efter

Krigen. Det fandt derfor fuldstændigt Kongens Bifald, da Direktionen udtalte, at den hidtil paa alle Maader havde søgt at spare, og Kongen paalagde Direktionen fremdeles at iværksætte Besparelser, „saa meget mere som Overskuddet af Postintraderne, skønt det ikke umiddelbart indflyder i Finanskassen, dog staar i den nøjeste umiddelbare Berørelse med Samme, for saa vidt det anvendes til Pensionernes Udredelse.“²⁾

At Generalpostdirektionen trolig fulgte Kongens Opfordring, vil vi faa at se i det efterfølgende, thi hvad enten det gjaldt Udvidelser af Postgangen eller Forbedring af Embedsmændenes Kaar, vistes den mest vidt drevne Sparsommelighed. Direktionen blev tro, hvad den i en Forestilling af 31. Marts 1814 havde ytret angaaende Anskaffelse af bedre Befordringsrekvisitter for Pakkeposten, „at Postkassens nuværende Tilstand ikke tillader nogen saadan ny Indretnings Organisation, hvis man ikke vil tabe dens langt vigtigere Øjemed og Bestemmelse af Sigte,“ og dette Øjemed var Pensionernes Udredelse. Det er derfor en Selvfølge, at den største Del af det heromhandlede Tidsrum henrandt uden Fremskridt af nævneværdig Betydning, men det Arbejde for en bedre Fremtid, der trods det økonomiske Tryk, som hvilede paa Samfundet, blev udrettet i disse Aar, satte ogsaa Spor i Postvæsenet, for saa vidt som Postbestyrelsen, da Tidens ny Kommunikationsmiddel, Dampskibet, ved privat Initiativ toges i Brug her i Landet, blev tvunget ind paa Reformernes Bane.

FØRSTE KAPITEL.

Postvæsenets Overbestyrelse.

For Generalpostdirektionens Vedkommende medførte Norges Tab, at det norske Departement ophævedes, men, medens Personalet i dette Departement blev afskediget med Vartpenge, beholdt Direktøren, Harbou, sit Sæde i Direktionen uden noget specielt Departement. I Juli 1820 blev han imidlertid udnævnt til Toldforvalter i Rendsborg, og ved kgl. Res. af 15. Aug. s. A. blev derefter den 4. Direktørpost inddraget, og samtidig udnævntes David Monrad til 2. og Rosenvinge-Kolderup til 3. Direktør.³⁾ Knap 3 Aar efter blev der imidlertid paany ansat en 4. Direktør, idet Chefen for det tyske eller, som det, efter at i 1817 Post- og Befordringsvæsenet i Lauenborg var tilkommet, ogsaa kaldtes, det slesvig-holsten-lauenborgske Sekretariat, Justitsraad Peter Thayssen, blev udnævnt til 4. Direktør og fik tildelt den særlige Bestyrelse af Post- og Befordringsvæsenet i Hertugdømmerne, hvorved altsaa Generalpostdirektøren, Hauch, fritoges for at være Departementschef. Thayssen skulde dog beholde sin Gage som Kontorchef, indtil han ved Vakance kunde rykke op i en af de reglementerede Direktørgager. Til Kontorchef i Thayssens Sted udnævntes samme Dag David Monrads Søn, Kammerjunker Georg Herman Monrad, som, saa længe Thayssen oppebar Kontorchefsgagen, skulde have et passende Honorar, der vilde være at bestemme ved kgl. Resolution. G. H. Monrad, der var født 18. Aug. 1794 og, efter i 1816 at være blevet juridisk Kandidat, havde været Auscultant i Rentekammeret, fik samti-

dig med sin Udnævnelse til Kontorchef Sæde i Generalpostdirektionen som Assessor auscultant.⁴⁾

Hvad Grunden til denne Forøgelse af Direktørernes Antal har været, foreligger der ingen Oplysning om, idet der ikke er nedlagt nogen Forestilling i Sagen, som synes at være afgjort ved mundtlig Henstilling til Kongen fra Hauch. Sandsynligvis har der været en dobbelt Grund, dels den, at Hauch har ønsket at blive fritaget for at være Departementschef, dels den, at man netop har ønsket Thayssen i Spidsen for Tyske Departement, som de fleste af Direktørerne synes at have skyet. Harbou var saaledes fra 1814—20 som Direktør uden Departement, saa det havde været rimeligt, om han havde overtaget det tyske, og til Rosenvinge-Kolderup lavede man ligefrem et Departement ved at udsondre Befordrings- og Færgevæsenets Sager fra det danske Departement, hvortil disse ved hans Død atter henlagdes. At Thayssen var særlig skikket til at staa i Spidsen for det tyske Departement, er der heller ingen Tvivl om. Født i Husum 31. Maj 1772, var han, efter i 1792 at have taget juridisk Embedseksamen ved Universitetet i Kiel og derefter i 3 Aar at have fungeret dels som Underretsadvokat, dels som Amtssekretær hos Amtsmanden i Flensborg, i 1798 blevet Postmester i sin Fødeby.⁵⁾ Her maa han formodentlig have henledet Opmærksomheden paa sig, eftersom han i 1802 fra dette dengang ret ubetydelige Embede blev udnævnt til Chef for Generalpostdirektionens tyske Sekretariat, en Udnævnelse, der helt afveg fra de hidtil fulgte Regler. I denne Stilling gjorde han udmærket Fyldest, men da han var svagelig, havde

stor Familie og i pekuniær Henseende var daarligt stillet, attraaede han et af de større Postmesterembeder i Hertugdømmerne og søgte bl. a. i 1815 Kiel, hvortil han blev indstillet af Generalpostdirektionen. Hans Udnævnelse til Direktør forøgede dog ikke straks hans Gage, men han blev holdt skadesløs ved aarlige Gratifikationer, som ogsaa tildeltes ham, efter at han var indtraadt i en af de normerede Direktørposter, hvilket fandt Sted i 1824, da Kolderup-Rosenvinge d. 18. Aug. s. A. afgik ved Døden.

Efter Kolderup-Rosenvinges Død blev ved kgl. Res. af 14. Oktbr. 1824 den specielle Bestyrelse af det danske Befordringsvæsen, som naturligt var, henlagt til det danske Postdepartement, for hvilket David Monrad var Chef, og der var saaledes ikke Trang til flere Direktører. Naar derfor samme Dag Chefen for Danske Sekretariat, Justitsraad Rasmus Bruun Boiesen blev udnævnt til tillige at være surnumérair Direktør, skete dette sikkert kun for at give ham en fortrinsvis Adgang til ved indtrædende Vakance at erholde et af de lønnede Direktørembeder. Boiesen, der var født i Nyborg 27. Juni 1774, havde fra 16. Maj 1800 været Fuldmægtig under Generalpostdirektionen, først i Norske og senere i Danske Sekretariat. 2. April 1806 var han blevet Chef for det danske Befordringsvæsens Revisionskontor, hvormed var forbundet Stillingen som Postmester ved Befordringsvæsenet i Kjøbenhavn, og 23. Marts 1809 Chef for Danske Sekretariat. Kort efter Boiesens Udnævnelse til surnumérair Direktør fik ved Reskript af 9. Novbr. 1824 den da kun 20aarige Grev Otto Sophus Danne-

skjold-Samsøe Sæde i Generalpostdirektionen som Assessor auscultant, dog uden Anciennitet, Stemme eller Underskrift.⁶⁾

Foruden Generalpostdirektøren, Hauch, sad der altsaa nu i Postbestyrelsen 3 virkelige Direktører, David Monrad, Thayssen og C. W. Lange, sidstnævnte som finanskyndig Medlem, en surnuméraire Direktør, Boiesen, og 2 Assessorer, G. H. Monrad og Danne-skjold-Samsøe. I 1830 udtraadte imidlertid Thayssen af Direktionen, idet han den 2. Febr. s. A. fra 1. April at regne blev udnævnt til Postinspektør ved Brevposten i Hamborg, hvilket Embede var betydeligt mere indbringende end Embedet som Postdirektør. Den 13. s. M. blev Boiesen derefter udnævnt til virkelig Direktør og G. H. Monrad til virkelig Assessor med Stemme og Underskrift, dog at han indtil videre ikke skulde have nogen afgørende, men kun en konsultativ Stemme i de Sager, hvori der maatte indtræffe nogen Dissents mellem Direktionens Medlemmer. Hvorfor dette Forbehold er taget, fremgaar ikke af Resolutionen, men i Indstillingen om Udnævnelsen havde Hauch henstillet, hvor vidt Kongen „under de nuværende Forhold maatte finde i saa Henseende nogen Indskrænkning fornøden“. Herved sigtes formodentlig til, at 2 saa nær beslægtede som Fader og Søn sad i Direktionen, og at det derfor ikke vilde være heldigt, om de begge havde afgørende Stemme, et Forhold man dog senere, da den yngre Monrad blev Direktør, maatte sætte sig udover.

Skønt G. H. Monrad kun var Assessor i Direktionen, blev det dog overdraget ham interimistisk at fungere som Chef for det slesvig-holsten-lauenborgske De-

partement, i hvilket han tillige var Kontorchef. Boiesen, hvem dette Hverv egentlig burde være tilfaldet, fik derimod den særlige Bestyrelse af det danske Befordrings- og Færgevæsen, som paany udskiltes fra det danske Postdepartement, dog med det udtrykkelige Forbehold, at det ved ny indtrædende Vakance atter skulde forenes med dette Departement. Aarsagen til denne Omlægning af Sagerne kan altsaa kun være den, at Boiesen, ligesom tidligere Direktører, ikke har ønsket eller ikke har magtet at overtage det tyske Departement, og man saa af den Grund bort fra, at Stillingerne som Departementschef og Kontorchef var forenede i samme Person.⁷⁾

Antallet af Kontorer i Postbestyrelsen blev i denne Periode uforandret. Det vil erindres, at en stor Del af Pensionsvæsenets Forretninger, trods det, at der i 1786 var oprettet en særlig Postkassepensionsdirektion, dog besørgedes i Postbestyrelsens Kontorer, nemlig Direktionens Assignmenter, Bogholderi, Kassererforretninger og Revisionsvæsen. Ved Reskript af 9. Febr. 1816 oprettedes der, som tidligere oplyst, en almindelig Pensionskassedirektion, og til denne skulde efterhaanden hele Pensionsvæsenet henlægges, men foreløbig forblev dog Anvisningen af de Pensioner, som udrededes af Statskassen, hos Finansdeputationen, medens Pensionskassedirektionen fik Forvaltningen af de Beløb, der afgaves af Postvæsenets Overskud, tilligemed et fast aarligt Tilskud af Statskassen. I Postbestyrelsens Kontorer skulde som hidtil ovennævnte Forretninger, Pensionsvæsenet vedrørende, besørges, og ligeledes skulde Pensioner til de i Provinserne boende Pen-

sionister udbetales gennem Postkontorerne. Endvidere bestemtes det, at det Sekretariatskontor, som Postkassensionsdirektionen hidtil havde haft, og som skulde vedblive under den ny Direktion, ved indtrædende Vakance skulde ophæves og dets Forretninger henlægges til et af Generalpostdirektionens Kontorer, men denne Bestemmelse kom dog aldrig til Udførelse. Derimod førtes fremdeles Pensionskassens Regnskab i Postvæsenets Bogholderkontor og forelagdes aarlig for Kongen af Generalpostdirektionen, som ligeledes havde Pensionskassens Formue i Forvaring. Ved Res. af 16. Marts 1830 henlagdes Revisionen af Pensionsregnskaberne samt Regnskaberne for Hertugdømmernes Befordringsvæsen til Revisionskontoret, hvorefter samtlige Sekretariater var befriede for Revisionsforretninger.*)

I Postbestyrelsens Kontorer skulde arbejdes 8 Timer daglig. Kontortiden var fra 10 Fm. til 2 Em. og fra 4 til 7 eller 5 til 8 Em. efter Kontorchefens Bestemmelse. I Dyrtidsaarene indskrænkede man for at spare paa Lys og Brændsel Kontortiden til fra 10 Fm. til 3 Em., men det var kun om Vinteren; om Sommeren maatte der ogsaa arbejdes om Aftenen, og det hjalp ikke, at flere af Kontorcheferne erklærede, at en Kontortid fra 10 Fm. til 3 Em. var tilstrækkelig til Arbejdets Udførelse. Forretningsgangen i Postbestyrelsen var ligesom i alle Statskontorer i hin Tid uhyre omstændelig. De mindste Ubetydeligheder behandledes, som om det var vigtige Statssager. Man tænke sig blot Generalpostdirektionen i en Skrivelse til Opsynsmanden paa Sprogø bifalde hans Forslag om at anvende 9 Par kasserede Hørlagener og 3 Par Blaalærredslagener

til Sengetæpper og det, som heraf blev tilovers, til Pudseklude til Fyret, og senere give samme Opsynsmand en Reprimande, fordi han paa egen Haand havde anskaffet en Thekedel, hvortil Udgiften dog fik Lov at passere, naar han afleverede den gamle Kedel til Bæltpostskipper Dyrhauge, som i den Anledning fik en Skrivelse om at modtage Thekedelen. Alle disse Skrivelser er undertegnede af samtlige Direktører og paraferede af en Kontorchef.⁹⁾

Man kan forstaa, at en Styrelse, som i den Grad gik i Detailler, krævede et forholdsvis stort Personale, og hertil kom, at man kun meget nødig afskedigede Embedsmænd, der paa Grund af Alder, Svagelighed eller andre Aarsager ikke egnede sig til at forblive i Embederne, hvad enten det nu har været af Overbærenhed med de paagældende eller for ikke at bebyrde Pensionskassen. Det gik i den Henseende saa vidt, at man forbigik en Fuldmægtig, der stod for Tur til at blive Kontorchef, fordi han ikke kunde undværes i det Kontor, hvor han var ansat, som Følge af at Chefen her var aldrende og svagelig og ikke kunde besørge Forretningerne selv. Ganske vist maatte den yngre Fuldmægtig, som blev Kontorchef, nøjes med 600 Rdl. aarlig i Gage, medens den ældre Fuldmægtig fik 400 Rdl. Tillæg og Tilsagn om at beholde sin Anciennitet, saaledes at han, naar han blev Kontorchef, skulde staa foran den yngre, men han fik samtidig mere Arbejde, idet en Fuldmægtigplads blev inddraget og en Del af den hertil reglementerede Gage tildelt den aldrende Kontorchef. Ikke mindre mærkeligt var et Arrangement, der blev truffet for Hoved- og Kontrabogholderkontorets Vedkommende. Af dette Kontor førtes Kon-

trollen med Postkassereren, og dette Hverv paahvilede egentlig Kontorets Chef, Bogholder H. C. Hansen, men i flere Aar var det besørget af Fuldmægtigen i Kontoret, Grønberg. I 1824 erhvervede Direktionen en kgl. Resolution for, at Kontrollen officielt overdroges Grønberg, som fik Prædikat af Kassekontrolør og et Gagetillæg af 200 Rdl., alt af Hensyn til, at Chefens økonomiske Forhold i den senere Tid havde haft til Følge, „at hans Kreditorer har iværksat saadanne Retshandlinger imod ham, der under flere Betragtninger gør det mindre passende, at han vedblivende skulde forestaa den Kontrol imod Postkassereren, der oprindeligt er henlagt til hans Embedsstilling.“ ¹⁰⁾

ANDET KAPITEL.

Postforbindelser og Posthuse. Posternes Befordring.

Som tidligere bemærket, var i det heromhandlede Tidsrum Postbestyrelsens fornemste Bestræbelse at spare, saa at Overskuddet kunde blive saa stort som muligt. Dette maatte naturligt have til Følge, at alle Udvidelser og Forbedringer i Postgangen, som kunde tænkes at afføde større Udgifter uden at bringe tilsvarende større Indtægter, blev stillede i Bero til bedre Tider. Vi vil derfor ogsaa faa at se, at der i denne Periode ikke foretoges nogen Udvidelse af Betydning i den for Postvæsenets Regning etablerede Postforbindelse, men at denne ved Udgangen af 1830 stod omtrent paa samme Standpunkt som i 1815.

Paa Hovedrouten mellem Kjøbenhavn og Hamborg gik der, som i forrige Afsnit oplyst, 2 Gange

ugentlig Brevpost og een Gang ugentlig Pakkepost. Heri skete der i denne Periode, naar undtages det sidste Aar, da der paa Grund af de politiske Begivenheder blev sat nogle ekstra Brevposter i Gang, ingen Forandring. Brevposten var selvfølgelig den, paa hvilken der lagdes mest Vægt, da en mangelfuld Besørgelse af denne følte af det hele Samfund. Mindre vigtig var Pakkeposten, som kun et Mindretal benyttede, men det var paa den anden Side den Post, med hvilken Publikum kom i mest umiddelbar Berøring, for saa vidt som det var den eneste offentlige Befordringslejlighed for Rejsende, som ikke havde Raad til at tage Ekstrapost. En Rejse med Pakkeposten paa aaben Vogn var imidlertid baade en ubehagelig og en langsom Fart. Paa hver Station krævedes der til Postens Ekspedition og Toldbehandling samt Godsets Omlæsning et Ophold, der mindst varede 2, men i Kolding endogsaa kundestrække sig over 5 til 8 Timer. Herover lød der stadig Klage fra de Rejsende, og for at bøde derpaa indførte man i 1817 den Ordning, at Rejsende, som ønskede det, kunde blive befordrede gennem de forskellige Landsdele saavel fra Kjøbenhavn som fra Hamborg med særlige, om fornødent med Kaleche forsynede, Vogne, der ikke fulgte den egentlige Hovedpost. For at en saadan særlig Vogn kunde afgaa, maatte der dog være indskrevet mindst 2 Rejsende, og Befordringsomkostningerne, der selvfølgelig var højere, end naar man fulgte Hovedposten, fordeltes paa de Rejsende. I Begyndelsen afgik de særlige Vogne samtidig med Hovedposten, f. Eks. fra Kjøbenhavn Kl. 9 Fm., men naaede da Korsør om Aftenen, saa at de Rejsende kunde overnatte her og næste Morgen,

naar Hovedposten ankom, følge med den over Bæltet. Fra Nyborg gik de særlige Vogne atter forud, saaledes at der i Middelfart blev en Hviletid, inden Hovedposten ankom, med hvilken de Rejsende overførtes til Snoghøj. Senere afgik de særlige Vogne først 6 à 7 Timer efter Hovedpostens Afgang og naaede da til Overfartsstederne samtidig med denne.¹⁾ Ved denne Ordning undgik de Rejsende, som havde Raad til at betale den forhøjede Takst, der dog altid var billigere end Ekstrapost, de ubehagelige Ophold og fik tillige en vis Hviletid undervejs, men nogen hurtigere Rejse blev det i mange Tilfælde ikke, idet man stadig skulde vente paa Hovedposten ved Overfartsstederne.

For at skaffe de Rejsende hurtigere Befordring, var der kun 2 Veje at gaa, enten at fremskynde Pakkepostens Gang eller at indrette særlige Poster for Rejsende, men dette vilde selvfølgelig koste Penge, og man kunde ikke forud være sikker paa, at de Rejsendes Antal vilde tiltage saa meget, at den forøgede Udgift vilde blive dækket. Der var tvertimod al Udsigt til, at Antallet af Rejsende vilde aftage, idet Dampskibsfarten paa Kiel, som vi senere skal se, netop snart vilde tage sin Begyndelse. Paa den anden Side var der netop af den Grund Anledning til at indføre Forbedringer for at kunne optage Konkurrencen med Dampskibet, men herfor veg Flertallet af Generalpostdirektionens Medlemmer tilbage. Harbou, der, som vi tidligere har hørt, var reformivrig, fremsatte dog i Begyndelsen af 1819 et Forslag om, at der til Godstransporten skulde anskaffes særlige lukkede Vogne, som kunde føres igennem paa hele Routen, hvorved den idelige Omlæsning kunde undgaaes og Pakkepostens

Gang derved fremskyndes; men foruden den ene Gang ugentlige Pakkepost, der afgik fra Kjøbenhavn om Lørdagen og fra Hamborg om Torsdagen, medtagende Rejsende, vilde han tillige have oprettet en anden Post, fra Kjøbenhavn om Onsdagen og fra Hamborg om Søndagen, alene for Rejsende, men dog medtagende Brevpost. Herved vilde der opnaaes 2 Gange ugentlig Forbindelse for Rejsende og 3 Gange ugentlig for Brevpost, et betydeligt Fremskridt mod den hidtidige Ordning, men desværre kom der intet ud af Forslaget. At dette i det hele er forelagt Kongen, skyldes kun Harbous energiske Bestræbelser, thi de øvrige Direktører var aabenbart imod det. Nødtvungent gik de med til at indstille, at der i et Aar gjordes Forsøg med den særlige Post for Rejsende, men Anskaffelsen for Postkassens Regning af lukkede Pakvogne turde de ikke tilraade. Harbou afgav separat Votum, hvoraf det tydeligt fremgaar, hvilken Kamp han har haft at bestaa for at faa Forslaget frem, og de øvrige Direktører undlader ikke i selve Forestillingen udførligt at imødegaa hans forskellige Forslag. Hele Indstillingen bærer umiskendelig Præget af, at Direktionen helst saa Forslaget i sin Helhed forkastet, og saaledes gik det da ogsaa. Ved kgl. Res. af 25. Juni nægtede Kongen at gaa ind paa Forslaget, idet han tilføjede, at Generalpostdirektionen i Overensstemmelse med det i Sammes Forestilling af 31. Marts 1814 (se Side 197) fremsatte almindelige Princip, „der har vundet Vort allernaadigste Bifald,“ alene skulde indskrænke sig til den hensigtsmæssigste Opretholdelse af den hidtilværende Befordringsmaade ved Pakkeposten.²⁾

Paa de andre fra Kjøbenhavn udgaaende Router,

Lollandsrouten og Helsingørsrouten, blev ligesom paa Hovedrouten Postgangen uforandret. For alle 3 Router gjaldt det, at der efter Krigen var en stærk Nedgang i Antallet af Rejsende og Pakkepostforsendelser, hvad der var en naturlig Følge af Skibsfartens Aabning. For Lollandsroutens Vedkommende medførte Dampskibsfarten paa Kiel en yderligere Nedgang, idet Dampskibet anløb baade Lolland og Falster. Den Opgang, der under Krigen, da Skibsfarten var standset, havde været i Gods- og Pakkeforsendelser, havde, som det vil erindres, givet Anledning til en Deling af 2 af de kjøbenhavnske Postkontorer, nemlig det altonaisk-jydske agende og det lollandske-helsingørske. Denne Deling var nu aldeles overflødig, og man maatte derfor hurtigst muligt søge atter at forene Kontorerne. Til alt Held blev Postforvalterembedet i 1814 ledigt, og ved kgl. Res. af 12. Aug. 1815 blev derefter fra 1. Oktbr. s. A. Postmesteren ved Kontoret for den indgaaende Pakkepost udnævnt til Postforvalter og de 2 Pakkepostkontorer forenede under Navn af Kjøbenhavns danske Pakkepostkontor med den hidtilværende Postmester ved Kontoret for den udgaaende Pakkepost som Chef. Derimod varede det til 1822, inden der indtraf en Vakance, som muliggjorde at ophæve det helsingørske Postkontor og henlægge dets Forretninger til det lollandske, som herefter fik Navnet Kjøbenhavns helsingørske og lollandske Postkontor.³⁾

Postrouterne i den øvrige Del af Landet blev for største Delen, ligesom de fra Hovedstaden udgaaende, uforandrede. For enkelte Routers Vedkommende medførte dog forskellige indtræffende Omstændigheder, at der maatte foretages Forandringer eller indføres For-

bedringer, men ingen af disse var af større Betydning.

I 1819 genoprettedes den i 1811 nedlagte Post mellem Kjøge og Ringsted, hvorved Lolland-Falster fik en hurtigere Forbindelse med Jylland, Fyen og Udlandet.

Fra 1. Juli 1820 fik Stege i Stedet for som hidtil med Vordingborg Forbindelse med Præstø 2 G. ugl., saaledes at der den ene Gang medtoges Rejsende og Pakkepost. Samme Aar blev der af Hensyn til de Pengesummer, som Amtstuerne i Ringkjøbing, Holstebro og Thisted havde at sende til den kgl. Kasse i København, oprettet Pakkepost een Gang maanedlig mellem Ribe og Ringkjøbing over Varde, mellem Viborg og Thisted over Skive og Nykjøbing Jyll samt i Tilslutning hertil en Pakkepost mellem Skive og Holstebro.*) Medens der i Ringkjøbing, Varde og Holstebro var Postkontorer, til hvilke Ekspeditionen af Pakkeposten kunde henlægges, var dette ikke Tilfældet i Skive, Nykjøbing og Thisted. I disse Byer var nemlig endnu ikke indrettet Brevpost for Postvæsenets Regning, men kun en Bipost, hvis Entreprenør boede i Viborg og for egen Regning holdt Ekspeditører i de 3 Byer. Disse

*) Forinden denne Pakkepost blev oprettet, synes Amtstuerne at have sendt Pengene med Biposten, der kun var en Brevpost, men som altsaa maa have paataget sig at besørge Penge- og Pakkepost. I 1816 blev der nemlig forlangt at-givet militær Vagt ved Viborg Postkontor visse Nætter, af Hensyn til de om Torsdagen fra Bipostkontorerne i Nykjøbing, Skive og Thisted indgaaende saavel offentlige som private Penge, der undertiden løb op til en Tønde Guld, og som maatte overligge til om Mandagen. (G. K. 1816 Nr. 60.)

Ekspeditører antoges nu som Ekspeditører for Pakkeposten, og Ekspeditøren i Thisted blev tillige ansat som Ekstrapostfører mellem Viborg og Thisted.⁴⁾

Fra 1. Januar 1823 oprettedes i Storehedinge et Postkontor. Posten til og fra denne By var hidtil besørget af et af Byen antaget Bud, der fra 1820 havde haft et Statstilskud af 100 Rdl. aarlig. Der blev nu indrettet 2 G. ugl. Forbindelse med Kjøge, den ene Gang tillige for Pakkepost. Postkontoret oprettedes som ikke-regnskabsførende Bipostkontor, men blev fra 1. Juli 1827 Hovedpostkontor.⁵⁾

I Middelfart var der i 1795 blevet oprettet et Hovedpostkontor for Pakkeposten, medens Brevposten vedblev at blive besørget ved en Bipost, som Postmesteren, Kancelliraad Brandt, havde i Entreprise. Brandt gik af som Postmester i 1814, men fik Tilladelse til at beholde Biposten for Livstid. Ved hans Død i 1823 blev Biposten nedlagt og i Middelfart blev der nu tillige Hovedpostkontor for Brevposten, som herefter forsendtes til og fra Middelfart over Kolding og Snoghøj, i Sommermaanederne dog med den for Breve til Jylland indrettede særlige Post, som oprindeligt kun gik fra Odense til Vejle, men fra 1815 ogsaa returnerede fra Vejle med Brevene fra Jylland.

I Skanderborg var der ligesom i Middelfart kun Hovedpostkontor for Pakkeposten, som passerede Byen, hvorimod den jyske Hovedbrevpost gik direkte mellem Horsens og Aarhus. Til Breves Besørgelse til og fra Skanderborg holdt Byen selv Bude, som gik til Horsens og Aarhus. Fra 1. Maj 1824 blev der imidlertid for Postkassens Regning indrettet en 2 G. ugl. Brevpost mellem Horsens og Skanderborg, hvorefter

Postkontoret i sidstnævnte By tillige blev Hovedkontor for Brevposten. Denne Postgang skulde dog kun vedvare, indtil den ny Landevej, som var under Anlæggelse mellem Horsens og Aarhus gennem Skanderborg, var færdig, og den jyske Hovedbrevpost kunde forlægges til denne, hvad der fandt Sted i 1826.⁶⁾

Fra 1. Juli 1824 ophævedes Postgangen mellem Næstved og Vordingborg, og i Stedet for indrettedes 2 G. ugl. Post mellem Næstved og Præstø, hvorved Næstved fik bedre Forbindelse. Da denne dog ikke var tilfredsstillende, blev i 1829 Posten Næstved-Præstø nedlagt, og i Stedet for indrettedes een Gang ugl. Brev- og Pakkepost mellem Næstved og Kjøge, medens den 2 G. ugl. Post mellem Næstved og Ringsted, der hidtil den ene Gang havde været kørende, blev forandret til 2 G. ugl. ridende.

For den overfor omtalte Bipost til Skive, Nykjøbing og Thisted var den tidligere Postmester i Viborg, Mathias Tonboe, Entreprenør. Han havde nemlig, da han i 1812 tog sin Afsked som Postmester, erholdt Tilladelse til at beholde Biposten i Entreprise for Livstid. Da han i 1825 døde, blev det ved kgl. Res. af 21. Oktb. s. A. bestemt, at der fra 1. April 1826 i Skive, Nykjøbing og Thisted skulde oprettes Hovedpostkontorer, ved hvilke Ekspeditionen saavel af Brevposten som af den tidligere oprettede Pakkepost skulde finde Sted. Fra samme Tid indrettedes for Postvæsenets Regning en 2 G. ugl. ridende Post mellem Viborg og Thisted over Skive og Nykjøbing.⁷⁾

Ved de foran omtalte Biposters Forandring til Hovedposter saavel som ved Oprettelsen af Hovedposter til Storehedinge og Skanderborg i Stedet for de der

bestaaende private Poster opnaaede Befolkningen imidlertid ikke alle de Fordele, som ellers fulgte med at ligge ved en Hovedpostroute, idet man, ligesom det var Tilfældet i det tidligere omhandlede Tidsrum, vedblev at opkræve til Fordel for Postkassen den Mellemporto, som hidtil var gaaet i Bipostentreprenørernes Lommer. Man ræsonnerede som saa, at da Folk nu engang var vant til at betale denne Tillægsporto, og Postkassen trængte haardt til Indtægter, havde det mindre at sige, at Portoen blev forholdsvis dyrere end til andre Steder, hvor der fra første Færd havde været Hovedpost. For Breve til Thisted opkrævedes saaledes en Mellemporto af 11 Sk., hvorved et Brev mellem Kjøbenhavn og Thisted kom til at koste 29 Sk. i Porto, hvorimod denne, beregnet efter den almindelige Regel, kun burde have været 21 Sk.

I Hertugdømmernes Postgang foretoges der ej heller nogen Forandring af Betydning, men de Forbedringer, der i Slutningen af det forrige Aarhundrede var gennemførte paa Postvæsenets Omraade, var ogsaa særligt komne disse Landsdele tilgode. Ved Wienerfreden kom Danmark i Besiddelse af et nyt Landomraade, idet Lauenborg tilbyttedes mod Svensk Pommern og Rügen. Selvfølgelig maatte det danske Postvæsen ogsaa udstrække sin Virksomhed til denne Landsdel, men den var i Forvejen vel forsynet med Poster. Lauenborgs Beliggenhed mellem Hamborg, Lybæk, Meklenborg og Hannover havde medført, at disse Stæder og Lande havde Poster gaaende herigennem, og ved disses Hjælp besørgedes ogsaa Korrespondancen til og fra Lauenborg. At Hannover, med hvilket Land Lauenborg havde været for-

enet siden 1705, desuden havde særlige Poster til og fra Lauenborg er en Selvfølge, men endvidere gik en af de vigtigste preussiske Poster, nemlig Posten mellem Hamborg og Berlin, gennem Lauenborg og ligeledes en thurn og taksisk Brevpost.

Kort efter at Lauenborg var taget i Besiddelse af Danmark, beordredes David Monrad, ledsaget af Thayssen, der dengang var Chef for Tyske Sekretariat, til at foretage en Rejse til Hamborg og Lauenborg for at bringe Postvæsenet der i Orden. I det Dokument, hvorved den endelige Overlevering af Lauenborg til Danmark foregik, dateret Ratzeborg 26. Juli 1816, var det i Artikel 5 fastsat, at ligesom Lauenborg overgik til Danmark med alle de det tilkommende Rettigheder og paahvilende Forpligtelser, saaledes skulde ogsaa alle de Rettigheder og Forpligtelser, som maatte tilkomme eller paahvile Landet i Henhold til gyldige — udtrykkelige eller stiltiende — almindelige tyske eller særlige Statsretsnormer, forblive i Kraft, i hvilken Henseende den før Usurpationen i 1805 bestaaende Status quo skulde være Rettesnor. Herefter kunde Danmark ikke forbyde de fremmede Poster, allermindst de, hvis Gennemgang grundede sig paa Konventioner med den tidligere Landsherre, Kurfyrsten af Hannover, men maatte i hvert Fald afvente Konventionernes Udløb. Den Forestilling, som Generalpostdirektionen paa Monrads Forslag nedlagde for Kongen, gik da ogsaa ud paa efterhaanden at bringe største Delen af de fremmede Poster til Ophør og i Stedet for at indrette danske Poster, ligesom det skulde forbydes de fremmede Poster, der fik Tilladelse til at pas-

sere, for egen Regning at befordre Forsendelser mellem de lauenborgske Postkontorer.

At faa de fremmede Poster erstattede med danske gik imidlertid ikke saa let; dertil var de altfor vigtige for de paagældende Lande. Meklenborg, der i 1792 havde afsluttet en Konvention med Hannover om Posters Gang gennem Lauenborg i 25 Aar, hvilken udløb 30. Juni 1817, indledede straks Underhandlinger om Konventionens Fornyelse med Danmark og vilde ikke paa nogen Maade gaa ind paa at lade sin Post befordre af de danske Poster, som man vilde indrette i Stedet for de meklenborgske. Forhandlingerne trak saa længe ud, at der først samme Dag, som den ældre Konvention udløb, mellem Monrad og den meklenborgske Generalpostmester blev afsluttet en ny Konvention paa 2 Aar, ved hvilken Meklenborg beholdt Ret til at lade sine Poster passere Lauenborg mod at tilsvare Danmark en aarlig Afgift af 1500 Rdl. Hamb. Kurant. Hannover, Lybæk og Hamborg indledede ligeledes Underhandlinger, der resulterede i, at der 2. Septbr. 1817 afsluttedes en Overenskomst med Lybæk og Hamborg om deres Posters Gang gennem Lauenborg mod at tilsvare Danmark 3 Rdl. Hamb. Kurant for hver Post, og med Hannover 1. Novbr. s. A. om Gennemgang af en Post mellem Lybæk og Lüneborg. Med Fyrsten af Thurn og Taxis, hvis Ret til at lade Post passere gennem Lauenborg grundede sig paa Wienerfredens Artikel 17 og derfor ikke kunde bestrides, blev der i 1819 i Kjøbenhavn truffet Aftale om en Post mellem Lybæk og Bergedorf over Hamfelde, saaledes at Fyrsten skulde betale Danmark en Afgift. Ligeledes sluttedes i 1819 en Konvention med Hamborg

om den saakaldte pommerske Posts Gang mellem Hamborg og Ratzeborg, hvorefter Hamborg skulde betale Danmark en aarlig Afgift af 500 Rdl. Hamb. Kurant og tillige befordre den danske Post frit mellem det danske Postkontor i Hamborg og Postkontorerne i Lauenborg. Med Hensyn til de preussiske Poster blev foreløbig intet foretaget, idet Preussen, som ikke havde nogen konventionsmæssig Ret men en snart 200aarig Hævd, henholdt sig til Artikel 5 i det foran nævnte Overleveringsdokument. Af danske Poster blev kun oprettet fra 1. Januar 1818 en ugentlig Brevpost mellem Hamborg og Lauenborg, hvilket skete efter Andragende fra samtlige Købmænd i Byen Lauenborg.⁸⁾

Naar vi nu, efter i det foregaaende at have set, hvilken Stilstand der herskede i Postvæsenets Udvikling, vil spørge, om denne alene kan tilskrives den økonomiske Misère, eller om det tillige har manglet paa Initiativ og Energi fra Postbestyrelsens Side, da maa Svaret herpaa blive, at Generalpostdirektionen ikke kan frikendes for at have været mere konservativ, end det, selv naar Tidsomstændighederne tages i Betragtning, kan forsvares. Ganske vist havde Direktionen at følge Kongens Paabud om Sparsommelighed, et Paabud, som Direktionen dog ikke kan siges fri for ved enhver Lejlighed selv at have søgt fremkaldt, men Direktionen følte sig i det hele i disse Aar mere som staaende i Spidsen for Pensionskassen end for Postvæsenet. Om Direktionen havde indskrænket sig til at holde igen overfor ny og kostbare Reforme, vilde vel intet kunde bebrejdes den, men den holdt i altfor høj

Grad paa det bestaaende og nedarvede. Tydeligst kommer dette frem ved den Modstand, Direktionen ydede overfor Tidens ny Kommunikationsmiddel; Dampskibet, som netop i disse Aar holdt sit Indtog heri Landet, og som vi nu skal omtale.

I 1816 indgav et Interessentskab, repræsenteret ved Mekanikus Gillespie, Ansøgning om Eneret i 10 à 12 Aar til at bygge Dampbaade og bruge dem paa alle danske Kyster saavel som til Fart paa Hertugdømmerne. Generalpostdirektionen udtalte i sin herom afgivne Erklæring, at man, dels efter Postvæsenets nuværende hensigtsmæssige Organisation og Postgangens indbyrdes Forbindelse i de danske Stater, og dels ved de Efterretninger, man havde om Kostbarheden ved denne Opfindelses Anvendelse, ikke skønnede, at det for Tiden vilde være til fyldestgørende Tarv for Postvæsenet at benytte denne Indretning til Posttransporten, og udbad sig, i det Tilfælde, at et Privilegium blev meddelt Ansøgerne, at Postvæsenets uforkrænkede Vedbehold af dets Rettigheder til alene at drive Færgefart mellem visse Punkter, særlig mellem Korsør og Nyborg og mellem Kallundborg og Aarhus, forbeholdtes. Andragendet blev dog ikke af Kommercekollegiet forelagt Kongen, men i December 1817 indgav Auditor Steen Andersen Bille et Andragende om Eneret paa Dampbaadsfart mellem Kjøbenhavn og Kiel, og i Januar Maaned det følgende Aar indkom en lignende Ansøgning fra Legationsraad Jæger. Generalpostdirektionen var nu noget mildere stemt, idet den i sin Erklæring udtalte, at den ansaa det for en Pligt at yde dem Bistand, der vilde anvende Talent og Formue paa at delagtinggøre Fædrelandet i denne Opfindelses

Fordele, hvorefter den anbefalede at give Privilegiet. Den forbeholdt dog fremdeles Postvæsenet dets Rettigheder med Hensyn til Færgefarten og henstillede, at det gjordes Entreprenørerne til Pligt som en Godtgørelse for den Afgang i de Rejsendes Antal, som Dampskibsfarten vilde foranledige, frit at medtage en Postsæk til og fra ethvert Sted, som Fartøjet anløb. Direktionen tilføjede endvidere, at den troede at burde fremsætte den almindelige Betragtning, at den med Dampbaades Maskinindretning forbundne heftige og brusende Bevægelse paa og under Vandet samt den Virkning, som Dampen, efter hvad der fra Saltkogerierne af Tang var bekendt, medførte, muligen kunde have en skadelig Aftagelse af Fiskerierne til Følge. Man trækker uvilkaarligt paa Smilebaandet ved at se, hvilken Omsorg Direktionen nærede for Fiskeriet, som laa helt udenfor dens Omraade, medens Spørgsmaalet om Dampskibets Nytte for den almindelige Samfærdsel behandledes ret køligt, og helt overflødig synes denne Omsorg at have været, naar man hører, at Monrad angaaende dette Spørgsmaal havde konfereret med Professor Ørsted, som havde erkendt, at i Floder og knappe Farvande kunde Hjulenes Plasken være afskrækkende for Fiskene, men i vore Farvande vilde det ikke være Tilfældet.

Denne Gang blev Sagen forelagt Kongen med det Resultat, at det meddeltes de 3, som hidtil havde ansøgt om Privilegium, at den af dem, der i Løbet af Aaret 1819 kunde sætte en ordentlig Dampbaad til 30 Personer i Gang een Gang ugentlig mellem Kjøbenhavn og Kiel, skulde faa Eneret paa denne Fart i 10 Aar. Dette lykkedes Bille, som i England indkøbte

Dampskibet „Caledonia“, der begyndte Farten paa Kiel den 27. Juli 1819. I Privilegiet, som meddeltes Bille, forbeholdtes Postvæsenets Ret til frit at sende Post med Dampskibet, og denne Ret benyttede man sig af til Udveksling af Brevpost mellem Kjøbenhavn og Kiel, Preetz og Pløen samt mellem disse Steder og Lolland- Falster. Dampskibet sejlede dog ikke om Vinteren, men kun fra April eller Maj Maaned til Udgangen af September. Det afgik fra Kjøbenhavn hver Tirsdag Kl. 5 Morgen og ankom til Kiel Onsdag Formiddag Kl. 9. Derfra afgik det Torsdag Kl. 4 Em. for at være i Kjøbenhavn Fredag Aften Kl. ca. 8. Undervejs anløb det Koster, Gaabense paa Falster og Krage-næs paa Lolland.⁹⁾

Naar Generalpostdirektionen stillede sig nogenlunde velvillig overfor Dampskibsfarten paa Kiel, var Aarsagen hertil ikke, at den saa med venlige Øjne paa dette moderne Befordringsmiddels Indgreb i de nedarvede Kommunikationsmidler; nej, Sagen var, at der i Forvejen paa denne Route var indrettet en Paketfart med Sejlskibe, paa hvilken Grosserer Endorph havde Privilegium. Samtidig med at der meddeltes Bille Privilegium paa Dampskibsfarten, fornyedes ogsaa Endorphs Privilegium, der vilde udløbe 9. Maj 1820, paa 10 Aar, og Generalpostdirektionen har formodentlig ment, at det kunde være Postvæsenet ligegyldigt, om de Rejsende og Godset gik med Dampskib eller Sejlskib, naar alligevel ikke Pakkeposten eller Befordringsvæsenet blev benyttet, og har næppe ventet, at Dampskibet skulde fravende Post- og Befordringsvæsenet megen Trafik udover den, Sejlskibet alt havde taget; men heri forregnede den sig. Ganske vist foran-

ledigede den almindelige Stilstand i Næringslivet, at Postintraderne dalede baade for Brevpostens og Pakkepostens Vedkommende, men Nedgangen var dog langt større ved Pakkeposten. Aaret 1822 viser i Sammenligning med 1819 en Nedgang i Intraderne ved Brevposten af 6 pCt., men ved Pakkeposten af 20 pCt., og for Aaret 1823 gav Pakkeposten endogsaa et Underskud af 6719 Rdl., hvad Direktionen i Særdeleshed tilskrev Dampskibet, som benyttedes meget af Rejsende, særlig til og fra Udlandet.¹⁰⁾

Dette var naturligvis en slem Calamitet, og værre vilde det blive, om der paa Router, hvor man hidtil havde været fri for Konkurrence, skulde komme Dampskibe. Postbestyrelsen var derfor imod Dampskibsfarten i Almindelighed, da den forringede Postvæsenets Indtægter, og det vigtigste var jo, som vi har set, at Postvæsenet gav et klækkeligt Overskud. Den Fordel, som Dampskibet kunde bringe i Henseende til en hurtigere Postforbindelse, saa Generalpostdirektionen i denne Forbindelse helt bort fra. Da derfor i 1822 Skipper M. R. Lau søgte om Privilegium paa Dampskibsfart mellem Kjøbenhavn og Lybæk, modsatte Direktionen sig bestemt, at dette meddeltes. Man frygtede, at Dampskibet skulde blive benyttet til Forsendelse af Breve udenfor Posten, og selv om man vilde kunne paalægge Postmesteren i Lybæk, der konventionsmæssigt var forpligtet til at modtage Breve til Forsendelse med den danske Post, at modtage Breve til Forsendelse ogsaa med Dampskibet, hvad dog var meget tvivlsomt, og derved indrette en autoriseret Post, vilde Posten i hvert Fald ikke komme til at passere nogen dansk Postbetjents Hænder og derfor ikke være fornødent Tilsyn

eller Kontrol undergiven. Postkassen vilde udsættes for Tab ved at miste en Del af den Indtægt, den havde ved Forsendelse af Breve gennem de danske Stater til og fra Hamborg og Udlandet, idet der mellem Lybæk og Hamborg foruden den danske Post ogsaa gik en af Stæderne indrettet Post, som vilde kunne benyttes for Breve til og fra Udlandet. Endvidere havde Dampskibsfarten en højst skadelig Indflydelse paa de til Kommunikationens Vedligeholdelse vigtige og fornødne Befordringsindretninger, Færgesteder og Gæstgiverier, hvad man var blevet tilstrækkeligt overbevist om i den Tid, Kielerfarten havde bestaaet. Disse Indretninger maatte nødvendigvis opretholdes, dels for den indre Samfærdsels Skyld, og dels fordi Dampskibet i en Del af Aaret ikke kunde afbenyttes. Generalpostdirektionen anmodede derfor indtrængende om, at Ansøgningen ikke maatte blive bevilget, og at der i det hele ikke maatte blive vist Ansøgeren nogen som helst Favør. Forgæves tilbød denne at medtage Post gratis og at træffe alle mulige Foranstaltninger til at forhindre ulovlig Brevforsendelse med Dampskibet; Generalpostdirektionen var ubøjelig. Det vilde ikke være til nogen Besparelse for Postkassen, om Dampskibet tog Post med, da Postgangen til og fra Lybæk alligevel maatte vedligeholdes, og Entreprenøren vilde ikke med sin bedste Villie kunne kontrolere Skibsmandskabet og de Rejsende, at de ikke defrauderede det danske Postvæsen. Efter at have gjort opmærksom paa, at den egentlige Entreprenør vistnok var en Udlænding, medens Skipper Lau kun laante Navn til Ansøgningen, sluttede Direktionen med at udtale, at siden Acquisitionen af det Kielske syntes Anordningernes Esprit at

have været ikke at favorisere Forbindelse med Lybæk, men med Kiel, i hvilken Henseende der henvistes til, at der altid havde været paalagt Rejsende med Skibslejlighed paa Lybæk en Afgift, hvad der aldrig havde været Tale om for Rejsende paa Kiel. Denne Afgift, der var blevet paalagt i Slutningen af det 18. Aarhundrede for saa meget som muligt at forhindre Rejsende i at benytte den mellem Kjøbenhavn og Lybæk indrettede Paketfart, var imidlertid ophævet, da Antallet af Rejsende med Skibslejlighed paa Lybæk efter Kri-gen havde været saa ringe, at Udgiften ved Afgiftens Opkrævning blev større end selve Afgiften, men kom Dampskibet i Gang, kunde den atter sættes i Kraft.

Den ansøgte Eneret blev imidlertid ikke bevilget, men Dampskibsfarten, for hvilken et Interessentskab i Lybæk var Entreprenør, tog alligevel i Juni 1824 sin Begyndelse med Dampskibet „Prinsesse Wilhelmine“, som afgik fra Kjøbenhavn hver Fredag og fra Lybæk hver Tirsdag. Øjeblikkelig erhvervede Generalpost-direktionen en kgl. Resolution for, at ovennævnte Afgift paany maatte opkræves, men den havde nu ikke den Virkning som forhen overfor Sejlskibene. I 1780, det første Aar den havde været bragt i Anvendelse, havde den indbragt 734 Rdl. Kurant og bragt Antallet af Rejsende ned til en Trediedel mod tidligere. I 1806 var dette formindsket saa meget, at Afgiften kun indbragte 218 Rdl. Kurant. Da den nu paany sattes i Kraft og opkrævedes med det samme Beløb i Rigmønt som tidligere i Kurantmønt, indbragte den det første Aar 972 Rdl., men Aaret efter 4085 Rdl. Afgiften formaaede altsaa ikke at afholde Rejsende fra at benytte Dampskibet.¹¹⁾

Kort efter at Dampskibsfarten paa Lybæk var begyndt, anmodede Grosserersocietetet om, at denne maatte blive benyttet til Postforsendelse, men Generalpostdirektionen lod denne Anmodning ganske uønsket. Da Farten imidlertid, efter at have været standset om Vinteren, i Foraaret 1825 genoptoges, greb Rederne, der gerne saa Skibet benyttet som Postskib, Sagen an paa en anden Maade. De indleverede til Optagelse i Adresseavisen et Avertissement, hvori det oplystes, at der intet Svar var meddelt Grosserersocietetet paa en i Juli Maaned 1824 til Generalpostdirektionen indgiven Ansøgning om en Postsæks Forsendelse med Dampskibet „Prinsesse Wilhelmine“ uden Udgift for Postvæsenet, og at der desaaarsag ikke modtoges noget som helst Brev eller Pakke i Dampskibets Bureau. Redaktøren af Adresseavisen vovede dog ikke at optage Avertissementet, men sendte det til Generalpostdirektionen, som tilbageholdt det; det gjorde imidlertid sin Virkning, for saa vidt som Direktionen nu skyndte sig at erhverve Kongens Tilladelse til at sende Post med Skibet. I sin Forestilling herom bemærkede Direktionen, at Dampskibsfarten paa Kiel, skønt der med den var forbundet en autoriseret Postforsendelse, ikke helt havde kunnet holdes fri for de Misbrug og Indgreb i Postvæsenets Rettigheder, som denne Art af Befordring paa flere Maader aabnede Adgang til. Ved Farten paa Lybæk var nu atter opstaaet en Anledning til ulovlig Brevforsendelse, og denne var saa meget mere betænkelig, som den fandt Sted mellem Hovedstaden og en vigtig Handelsstad i Udlandet. „Saa vigtigt det Ønske derfor havde været for Generalpostdirektionen, at kunne lade denne Befordringsvej for Korrespondancen blive ube-

nyttet fra Postvæsenets Side,“ havde man dog fundet det rigtigt at undersøge Sagen nærmere og var da kommet til det Resultat, at Rejsende i stor Udstrækning besørgede Breve og Aviser. At lade inkvirere paa Dampskibet, om Breve medfulgte, vilde ikke helt kunne forebygge dette Uvæsen, og et saadant Middels Anvendelse vilde, saa længe ingen autoriseret Brevforsendelse med Dampskibet var organiseret, tillige i høj Grad være odios for de Personer, til hvem Undersøgelsen skulde overdrages, og bebyrdende for de Rejsende. Direktionen var nu ogsaa kommet saa vidt, at den indrømmede, at det kunde være af stor Vigtighed baade i offentlige og private Tilfælde at kunne forsende Breve hurtigere, end den almindelige Postgang tillod, og indstillede derfor, at der paa Prøve i et Aar blev forsendt Post med „Prinsesse Wilhelmine“ til Lybæk, Hamborg og Altona. Ved kgl. Res. af 3. Juni 1825 bifaldtes dette, og den 10. s. M. afsendtes første Gang Post med Skibet fra Kjøbenhavn. Det var imidlertid ingenlunde Mening, at Breve fortrinsvis skulde sendes ad denne hurtigere Vej, og for at der skulde blive saa faa som muligt, belastede man Breve, der gik med Dampskibet, med en Tillægsporto af 10 Sk. for Breve til Hamborg og 6 Sk. for Breve til Lybæk, og det skønt Posten blev befordret aldeles gratis med Skibet.¹²⁾

Dersom man tror, at Generalpostdirektionen nu, belært af Erfaringen, havde indset det unyttige i at yde Modstand mod Dampskibsfarten, tager man fejl. Endnu var det jo ogsaa kun Udenværkerne, der var faldne; Postgangen inden for Landet besørgedes for Vandtransportens Vedkommende fremdeles baade Sommer og Vinter af Færgelavene, men nu begyndte

Dampskibsfarten ogsaa at rette sit Angreb mod disse. I Foraaret 1825 indgav nemlig Grosserer Jacob Holm en Ansøgning om Eneret paa en Dampfart mellem Kjøbenhavn og Jylland. Her var gode Raad dyre, thi nu stod Befordrings- og Færgevæsenet for Alvor i Fare, og Generalpostdirektionen protesterede da ogsaa paa det kraftigste imod, at Jacob Holm fik Bevillingen. Den gentog, hvad den tidligere havde anført om den skadelige Indflydelse, som Dampskibsfarten i Almindelighed havde paa Befordringsvæsenet, Færgestederne og Gæstgiverierne, og indvendte særlig mod det nu ansøgte Monopol, at Færgeindretningen mellem Aarhus og Kallundborg, der bestod af 5 store Jagter, vilde blive betaget den største Del af dens Indtægter og sat i Uvirksomhed den meste Tid af Aaret uden dog at kunne indskrænke Fartøjernes Antal, naar Farten uden skadeligt Ophold, især for Kreaturtransporten, som særlig fandt Sted om Efteraaret, skulde besørges paa Tider, hvor Dampskibet ikke kunde sejle.

Hidtil havde Kommercekollegiet om end med Ulyst fulgt Generalpostdirektionen, men nu begyndte ogsaa dette at svinge. Ved at forelægge Sagen for Kongen bemærkede nemlig Kollegiet, at det vel erkendte, at de under Postvæsenet hørende Indretninger vilde lide Forringelse i deres Næring ved Dampskibsfarts Indførelse, men Kollegiet kunde dog ikke andet end anbefale enhver Foranstaltning, der sigtede til at lette og befordre Samfærdselen, og tilraadede derfor indtrængende at give Jacob Holm Privilegiet. Kongen fulgte imidlertid Generalpostdirektionen; samme Dag, som han resolverede, at der maatte sendes Post

med „Prinsesse Wilhelmine“, blev Jacob Holms Ansøgning afslaaet.

I sin Forestilling havde Kommercekollegiet anført, at det, det egentlig kom an paa, var, om man vilde støtte Jacob Holm ved at give ham Monopol, thi Dampskibsfarten kunde jo komme ogsaa uden et saadant, og Færgeindretningerne m. v. vilde da være lige ilde stedte. Heri fik Kollegiet fuldstændig Ret, thi Dampskibet „Dania“ sattes snart efter i Fart mellem Kjøbenhavn og Fredericia, mellem Kjøbenhavn og Aarhus og mellem Kjøbenhavn og Aalborg, og herved skabtes en skarp Konkurrence saavel for Postvæsenet som for Befordrings- og Færgevæsenet. Pakkeposten havde, som tidligere omtalt, for 1823 givet Underskud, og de følgende 3 Aar gav den kun ringe Overskud. For 1827, da Indtægten kun var 136,219 Rdl. mod 224,380 Rdl. i 1819, fremkom der atter et Underskud, denne Gang paa 10,912 Rdl., hvad der tilfulde viser, hvilken Indflydelse Dampskibsfarten har haft.

Trods den Uvillie, hvormed Dampskibsfarten paa Jylland var blevet mødt af Postbestyrelsen, blev man dog snart nødsaget til at benytte „Dania“ til Forsendelse af Brevpost. Dette tog sin Begyndelse i Juli 1827, og Dampskibet gik da een Gang ugentlig mellem Kjøbenhavn og Aarhus (fra Kjøbenhavn hver Onsdag), hver 14. Dag mellem Kjøbenhavn og Fredericia og mellem Kjøbenhavn og Aalborg (fra Kjøbenhavn Lørdag). Der forsendtes dog kun Breve mellem Kjøbenhavn og de 3 nævnte Byer.¹³⁾

Vi har nu set, hvorledes Postbestyrelsen, holdende sin Haand over de gamle Færgeindretninger, energisk bekæmpede Dampskibet, men længe kunde det selv-

følgelig ikke vare, inden Direktionen maatte opgive dette og tage Dampskibet i Postvæsenets Tjeneste. Den Tanke at optage Konkurrencen med den private Dampskibsfart ved at skaffe Rejsende bedre og bekvemmere Befordring paa Hovedrouten gennem Landet laa jo ganske nær og har sikkert heller ikke været Direktionen fremmed, men dels har naturligvis Frygten for, at Postkassen derved skulde lide Tab, holdt den tilbage, og dels var de af Direktionens Medlemmer, som havde Afgørelsen i deres Hænder, altfor indlevede i de gamle tilvante Forhold til at give sig i Lag med en saa omfattende Reform, som dette krævede. Hvad det i saa Henseende først og fremmest kom an paa var at forbedre Overfartsforholdene ved Bælterne ved at indrette Dampskibsfart her, og Spørgsmaalet herom har, efter de Oplysninger, der foreligger, ogsaa længe været debatteret i Direktionen, men Afgørelsen var stadig skudt ud. Vort Naboland, Sverige, havde allerede i 1824, hvad vi senere skal komme tilbage til, sat Postdampskibe i Gang mellem Ystad og Stralsund, og i 1827 fulgte Norge efter med et Postdampskib mellem Frederiksværn og Kjøbenhavn. Det manglede, saa vidt det kan ses, heller ikke paa Opfordringer til det danske Postvæsen om at tage Dampskibet i sin Tjeneste, og tilsidst blev Direktionen ogsaa nødsaget til at tage Spørgsmaalet op.

Af Direktionens Forhandlinger herom fremgaar det med tilstrækkelig Tydelighed, at David Monrad længe har kæmpet for Anskaffelsen af et Dampskib, men at baade Generalpostdirektøren, Hauch, og Lange, der var Medlem af Direktionen paa Finansernes Vegne, ikke har været stemte herfor. I et af Monrad

den 2. Febr. 1827 afgivet Votum udtaler han, at der nu ingen Grund er til at opsætte Sagen længer, da de Forsøg, der i England og Amerika var gjorte med Anvendelse af billigere Brændselsmateriale til Dampmaskiner, og hvis Udfald man kun havde afventet, var faldne uheldigt ud. Den aarlige Udgift ved Dampskibet vilde ikke blive større end ved Postjagterne, og Spørgsmaalet var altsaa kun, om Kongen maatte finde, at en Kapital til Anskaffelsen af et Skib burde anvendes. „Tør Direktionen,“ slutter Monrad, „forbigaa at lade dette Spørgsmaal komme til Hans Majestæts allerhøjeste Bedømmelse?“ To Dage efter erklærede Hauch, at om der end hidtil havde været Føje for Direktionen til ikke at forelægge Sagen for Kongen, saa maatte han efter det af Monrad fremførte nu anse det for en paatrængende Nødvendighed og Pligt at forelægge Spørgsmaalet for Kongen. Lange lod sig imidlertid ikke saa let rive med. Han ytrede i sit Votum, dateret 20. Febr., at han gerne lyttede til den offentlige Stemme og ytrede Ønsker, hvor disses Opfyldelse kunde bestaa „med Statens finansielle Evner og ikke svækker Opretholdelsen af andre i veldædigt Øjemed anordnede Bestemmelser.“ Stødte de herimod, ansaa han det ikke for beskæmmende at lade dem upaaagtede. „Dette er min Trosbekendelse som Embedsmand og Statshusholder.“ Lange vilde dog gaa med til at foreslaa nedsat en Kommission, som skulde udtale sig om Nødvendigheden af Dampskibes Anvendelse paa Bælterne og tillige om forskellige tekniske Spørgsmaal, og Direktionen nedlagde derfor kort efter for Kongen en Forestilling om en saadan Kommissions Nedsættelse.

Indledningen til Forestillingen er en halv Und-

skyldning for, at Direktionen saa sent fremkommer med et saadant Forslag. Det hedder nemlig: „Lige fra det Tidspunkt, da Dampfarten begyndte at vække almindelig Interesse, har Generalpostdirektionen med Opmærksomhed søgt at følge dens Udvikling og Fremgang i det Øjemed at komme til Erfaring om, hvor vidt dens Anvendelse ved Bælttransporten maatte, i Forhold til den derved opnaaede Fordel af en skyndigere Frembringelse og til de Udgifter derved foranlediges, kunne anses tilraadelig og hensigtsmæssig.“*) Det havde imidlertid ikke forekommet Direktionen, at der var nogen væsentlig Nødvendighed for ved kunstige Midler at fremskynde en hurtigere Befordring, da Posterne som Regel altid var naaede til Kjøbenhavn og Hamborg før Børstid, og de Forsinkelser, der var indtrufne, altid hidrørte fra Uføre paa Landevejene eller fra orkanagtige Modstorme**). Endvidere havde Di-

*) I det første Udkast til Forestillingen stod der: „At imidlertid et saa langt Tidsrum er forløbet, forinden Direktionen har fundet det passende at fremkomme med noget allerunderdanigst Forslag denne Genstand betræffende, haaber Direktionen at finde allernaadigst Tilgivelse for i de Bevæggrunde, som har foranlediget sammes Udsættelse“. Dette forlangte Lange forandret, da han ikke kunde indrømme, at Forslaget fremsattes for sent.

**) Dette er indsat efter Tilskyndelse af Lange, som netop lagde Vægten paa, at der ingen Grund var til at fremskynde Posternes Gang mere, og som for at bevise dette havde ladet udarbejde en Fortegnelse over Tiden for Posternes Ankomst i de sidste Aar. Da Direktionen imidlertid i 1833 lejlighedsvis udtalte sig om Postgangen, hed det i en Forestilling til Kongen, at Posten tidligere som Regel ikke ankom til Kjøbenhavn før hen paa Formiddagen, sjældent saa tidligt, at Brevene kunde være Købmændene i Hænde før Børstid, hvorimod den, efter at Dampskibet paa Store Bælt var taget i Brug, Vejforholdene forbedrede m. v., ankom tidlig om Morgen. (Gp. Res. Pr. 1833, Fol. 345.)

reaktionen afventet Resultaterne af de Forsøg, som i England og Nordamerika var gjorte med Opfindelsen af mindre bekostelige Dampapparater til sparsommeligere Forbrug af Kul eller af et mindre kostbart Brændselsmiddel, men mente nu, at Tidspunktet var forhaanden, da den ansaa det for sin Pligt at tage Spørgsmaalet under Overvejelse, hvorfor den foreslog nedsat en kombineret Kommission, som bl. a. skulde undersøge, om et Dampskib kunde overvinde Modstorme, og om det kunde sejle om Vinteren, naar Bæltet var isfrit, men det dog var saa koldt, at Vandet, som skyllede over Skibet, frøs paa dets Dæk og Sider, hvorved muligvis Hjul og Maskine kunde forhindres i at virke*).

Kongen bifaldt straks Forestillingen og udnævnte til Medlem af Kommissionen Søetatens Fabrikmester, Kaptajn Andreas Schifter, medens han overlod Valget af de øvrige Medlemmer til Generalpostdirektionen, som hertil valgte Deputeret i Admiralitets- og Kommissariatskollegiet Baron Hans Holsten og Postdirektør David Monrad.

Kommissionens Betænkning blev allerede afgivet den 17. Maj og gik ud paa, at det foreløbigt vilde være tilstrækkeligt at anskaffe et Dampskib til Storebæltsfarten. De Kommissionen forelagte særlige Spørgsmaal om Dampskibes Evne til at modstaa Vejr og Vind besvarede den derhen, at kun overordentlige orkanagtige Modstorme vilde kunne sinke et Dampskib betydeligt eller aldeles standse dets Virksomhed, og at det Vand, der under en 2 Timers Overfart kunde slaa op

*) At disse Spørgsmaal skulde forelægges Kommissionen var ogsaa efter Forlangende af Lange.

paa Skibets Sider, ikke i Frostvejrs kunde virke hemmende paa Sejladsen. Ved kgl. Res. af 10. Juli 1827 bifaldt derefter Kongen Generalpostdirektionens Forslag om Anskaffelsen af et Dampskib. Skibet skulde have en Længde af 60 à 70 Fod, en Bredde af 12 à 14 Fod og et Dybtgaaende af 3 à 4 Fod. Maskinen skulde være paa 20 Hestes Kraft, hvad dog senere forandredes til 30. Prisen ansloges af Kommissionen til 37,000 Rdl., men Direktionen forudsatte, at der vilde medgaa 40,000 Rdl. Den aarlige Udgift kalkuleredes til 6008 Rdl., medens Udgifterne ved Postjagterne var 6024 Rdl. Af disse skulde, saa snart Dampskibet var sat i Gang, foreløbig den ene sælges.

Om Dampskibets Bygning afsluttedes Kontrakt med en Skibsbygmester i Harvich, medens Maskinen leveredes af Firmaet Maudslay Son & Field i London. Skibet modtoges paa Postvæsenets Vegne i Deptford af Kaptajnløjtnant i Marinen Christensen og ankom til Kjøbenhavn i Maj Maaned 1828. Faa Dage efter dets Ankomst blev det beordret til Kallundborg for at overføre Prins Frederik Ferdinand til Aarhus, og efter at det den 6. Juni havde overført Kongen, ligeledes fra Kallundborg til Aarhus, traadte det den 11. Juni i Fart som Postskib paa Store Bælt. Allerede i Juli Maaned kunde Generalpostdirektionen indberette til Kongen, at det fuldt ud havde svaret til Forventningerne, og Direktionen kunde nu ikke finde Lovord nok om Dampskibet, men samtidig maatte den ogsaa meddele, at Udgifterne ved Anskaffelsen, herunder Inventar, Assurance, Skibets Overførsel m. v., havde andraget 48,842 Rdl. Sølv, altsaa 8842 Rdl. mere end beregnet.

Som foran bemærket, var det bestemt, at den ene af Postjagterne skulde sælges, naar Dampskibet kom i Gang. Hertil blev udset den ældste af disse, „Mercurius“*), og med dette Navn døbttes derfor det ny Dampskib. Dettets Hovedbestemmelse var naturligvis at overføre Posterne, saavel Brevposterne som Pakkeposterne og de med de sidstnævnte følgende Rejsende, men, ligesom det hidtil havde været indrømmet forhaandenværende Rejsende mod Erlæggelse af dobbelt Børtfragt at følge med Postjagterne, ogsaa naar disse overførte Brevposten eller returnerede, saaledes gjordes de samme Indrømmelser for Dampskibets Vedkommende, og den halve Fragt for saadanne Rejsende tilfaldt ligesom hidtil Færgelavet. Man kunde imidlertid ogsaa fragte hele Dampskibet, men kun til Sejlads mellem Korsør og Nyborg og selvfølgelig kun paa Tider, hvor det ikke skulde overføre Post. At fragte Skibet til en enkelt Tur mellem Korsør og Nyborg kostede om Sommeren 23 Rdl. 60 Sk., hvoraf Postvæsenet tog 16 Rdl. 60 Sk., medens 7 Rdl., der svarede til 60 pCt. af den gældende Færgetakst for en Smakke, 11 Rdl. 64 Sk., tilfaldt Færgelavet. Det var ikke faa Rejsende udover dem, der fulgte med Posten, som benyttede Dampskibet. I Aaret 1829 beløb Indtægten af saadanne Rejsende 1316 Rdl. 37 Sk., medens den

*) I 1819 var den i 1794 byggede Postjagt „Ørnen“ blevet afløst af en ny med samme Navn. Den i 1793 byggede Postjagt „Mercurius“ var i 1808 blevet taget af Englænderne og i 1812 byggedes derfor en ny, der ligeledes fik Navnet „Mercurius“. Denne var det, som nu, efter gentagne Gange at have været stillet til Auktion, blev solgt til W. C. Holst i Aalborg for 3300 Rdl. (Gp. Res. Pr. 1828, 313. Gp. Kp. Pr. 1828 Nr. 1768 og 1784.)

tilsvarende Indtægt ved Postjagterne i 1826 havde udgjort 11 Rdl. 12 Sk. og i 1827 kun 2 Rdl. 48 Sk. Udenfor Routen Korsør—Nyborg benyttedes Dampskibet kun af Kongehusets Medlemmer, og i saa Tilfælde maatte Posten overføres af Postjagten „Ørnen“. I 1830 blev Dampskibet saaledes 2 Gange beordret at møde, først i Kallundborg og senere i Aarhus, for at overføre Prins Frederik Ferdinand.*) ¹⁴⁾

Postvæsenet havde altsaa nu taget Dampskibet i sin Tjeneste, og efterhaanden forsonede Postbestyrelsen sig ogsaa med den private Dampskibsfart, hvis Nytte i postalsk Henseende den selvfølgelig ikke kunde underkende. Den ved Dampskibsfarten paa Kiel og Lybæk tilvejebragte hyppigere og hurtigere Forbindelse med Udlandet var af den største Betydning, ikke alene for Handelsstanden, men ogsaa for Regeringen, og da særlig naar de politiske Forhold gjorde det ønskeligt at have hurtig Forbindelse med Gesandterne i Udlandet. Da Julirevolutionen var udbrudt i Paris, fik Dampskibsførerne endogsaa Ordre til at medtage udenfor Posten enhver Depeche til det udenrigske Departement, som af Ministerresidenten i Hamborg maatte blive dem tilsendt med Estafette til Lybæk,

*) I 1829 vilde Kommercekollegiet laane Dampskibet i nogle Uger for forsøgsvis at anvende det som Bugserfartøj paa Ejdere. Dette nægtede dog Generalpostdirektionen under Henvisning til, at Posterne i saa Fald vilde blive forsinkede, og at Dampskibet var af en saadan Art, at man ikke kunde indlade sig paa, dermed at bugsere noget Fartøj, „uden i det Tilfælde, hvor enten kongelige eller fyrstelige Personer maatte forlange saadant Brug af samme ved Overførsel af deres Ekvipager ved Færgejagten“. (Gp. Kp. Pr. 1829 Nr. 1065).

Travemünde eller hvilket som helst Sted, da Kongen fandt, „at de nyeste Begivenheder ere af en Beskaffenhed, at det kan være af Vigtighed snarest muligt at underrettes om deres Udvikling og Forløb.“ Det er derfor intet Under, at Postbestyrelsen efterhaanden stillede sig mere velvilligt overfor den private Dampskibsfart. I 1828 blev saaledes efter Ansøgning fra Rederne Afgiften af Rejsende med Dampskibet paa Lybæk nedsat, idet Generalpostdirektionen udtalte, at den Velvillie, der var vist Postvæsenet ved, at det fik sin Post frit befordret med Skibet, talte for at give en passende Moderation. I 1830 gik man endog saa vidt at tilstaa Føreren en Gratifikation paa 300 Rdl. for de 6 Aar, Skibet havde medført Post.¹⁵⁾ I een Henseende stod dog Postbestyrelsen endnu paa et forældet Standpunkt, idet man vedblev at opkræve 50 pCt. mere i Porto for Breve, der forsendtes med Dampskibet paa Lybæk.

Det Privilegium paa Dampskibsfart mellem Kjøbenhavn og Kiel, der i 1819 var meddelt Auditor Bille, fornyedes i 1821 paa 10 Aar fra 1. Maj 1829 at regne paa Betingelse af, at han senest ved Udløbet af det da gældende Privilegium, altsaa senest 1. Maj 1829, anskaffede et Dampskib med 60 Senge (Natteleje for 110 Personer), og som i det hele skulde være større, bedre, hurtigere og sikrere end „Caledonia“. Bille overdrog senere sit Privilegium til L. N. Hvidt, og han opfyldte, efter at have faaet et Aars Udsættelse, den stillede Betingelse ved i Aaret 1830 at afløse „Caledonia“ med det første heri Landet — paa Jacob Holms Skibsværft — byggede Dampskib „Frederik den Sjette“. Dette Skib, der i en Rejsehaandbog fra 1830

omtales som et med Kobberhud forsynet og paa det fortræffeligste indrettet Skib med Plads til 74 Personer i den elegante første Kahyt, blev sat i Gang den 26. Juli 1830, og det afgik i dette Aar hver Mandag Morgen Kl. 6 fra Kjøbenhavn, anløbende Grønsund, Gaabense og Taars med Ankomst til Kiel samme Dags Aften eller Nat. Derfra afgik det Tirsdag Aften Kl. 10 for at være i Kjøbenhavn i Løbet af Onsdag Eftermiddag. Torsdag Em. Kl. 4 afgik det fra Kjøbenhavn til Lybæk, hvorfra det Fredag Em. Kl. 4 returnerede til Kjøbenhavn. Paa denne Tur anløb det ingen Mellemstationer.¹⁶⁾

Efterhaanden som Dampskibet mellem Kjøbenhavn og Kiel blev mere benyttet af Rejsende til og fra Udlandet, steg Utilfredsheden med Landbefordringen mellem Kiel og Hamborg. Vel var Opholdet om Bord i et Dampskib i hin Tid langt fra saa komfortabelt som i vor Tids Dampskibe, men det var dog langt at foretrække for at sidde i en umagelig aaben Vogn, som dem, hvormed Pakkeposten eller Ekstraposter fremførtes. Generalpostdirektionen mente rigtignok at have sørget for at holde Befordringsvæsenet i Slesvig og Holsten i en saadan Tilstand, at de Rejsende kunde være tilfredse, men ikke desto mindre lød der stadig Klage over de ubekvemme Vogne. Da derfor en Vognmand i Kiel i 1825 søgte om Privilegium paa at køre med en Diligence mellem Altona og Kiel i Forbindelse med Dampskibet til Kjøbenhavn, tog Direktionen ikke i Betænkning at indstille, at han fik dette, hvilket derefter tilstodes ham paa 5 Aar saaledes, at han ikke skulde være forpligtet til at tage Heste paa de mellemliggende Stationer Neumünster, Bramstedt

og Ultzburg, men endogsaa skulde have Ret til at medtage Passagerer herfra. I Afgift til Postkassen skulde Entreprenøren betale $\frac{1}{12}$ af Fragten samt være pligtig at medtage Brevpost, og der blev givet ham Løfte om Forlængelse af Privilegiets Varighed til 10 Aar, naar han satte endnu en Diligence i Gang, saaledes at der blev Forbindelse ogsaa med Dampskibet, som ankom til Kiel fra Kjøbenhavn. Skønt han ikke opfyldte denne Betingelse, blev Privilegiet i 1829 fornyet paa 5 Aar, dog med den Indskrænkning, at det skulde bortfalde, naar Chausseen Altona—Kiel blev færdig, da det saa vilde være at tage under Overvejelse, paa hvilke Betingelser en Diligencebefordring skulde finde Sted.¹⁷⁾

Ved at sende Post med Dampskibene til og fra Kiel og Lybæk var der for Sommertidens Vedkommende opnaaet en efter den Tids Fordringer ret god Postforbindelse med Udlandet, men end mere følte derfor om Vinteren, naar Dampskibene ikke sejlede, Ulemperne ved kun at have 2 Gange ugentlig Post over Land. Da i 1830 de politiske Forhold i Europa var af en Art, som gjorde det ønskeligt at have hyppigere Efterretninger fra Udlandet, androg i Oktober Maaned, da Dampskibsfarten var ophørt, en Del kjøbenhavnske Handelshuse, repræsenterede ved Firmaerne Blacks Enke & Co. og Hambroe & Søn, om, at der til Befordring af disse Handelshuses Breve maatte blive afsendt en 3die ugentlig Post fra Hamborg med Estafette, mod at Handelshusene afholdt Udgiften, der beløb 90 Rdl. for hver Estafette, og desuden erlagde den sædvanlige Brevporto. Posten skulde afgaa fra Hamborg Lørdag Aften, for saa vidt den engelske Post over

Cukshafen var indtruffen, medens den ellers skulde afvente dens Ankomst. Generalpostdirektionen bevilgede straks Andragendet uden at afvente Kongens Afgørelse og gav samtidig Postinspektøren i Hamborg Ordre til at sende Breve til Kongehuset og de kgl. Kollegier med denne Post, hvorved ogsaa Regeringen uden Udgift for Postkassen nød godt af denne ekstraordinære Postforbindelse. Det var ikke uden en vis Stolthed, at Direktionen forelagde Sagen for Kongen, der da ogsaa paategnede Forestillingen: „Finder i Et og Alt Vort allerhøjeste Bifald.“

Kort efter at denne Ekstrapost var begyndt, udtalte Kongen Ønsket om, at der ogsaa blev en hyppigere Forbindelse for Breve fra Hertugdømmerne. Da Handelsestafettens Afgang fra Hamborg var afhængig af den engelske Posts Ankomst dertil, mente Generalpostdirektionen ikke at kunne benytte denne i det ønskede Øjemed og foreslog derfor, at der afsendtes en anden ugentlig Estafette Onsdag Aften fra Hamborg, hvilken kun skulde medtage Breve til Kongehuset og det slesvig-holsten-lauenborgske Kancelli. Dette bifaldt ogsaa Kongen, men faa Dage efter tilskrev han Direktionen, at det var forebragt ham, om ikke ogsaa private kunde sende Breve med denne Estafette, hvad Kongen fandt burde tillades, men kun mod forhøjet Brevporto. Direktionen turde dog ikke tilraade dette, da Postens Vægt vilde blive for stor for en ridende Estafette, men foreslog at gøre Posten kørende, hvorefter det skulde tillades, at alle private Breve og Aviser hele Routen igennem forsendtes med denne Post mod forhøjet Porto 50 pCt. Dette Forslag bifaldtes ved kgl. Res. af 19. Novbr. 1830.¹⁸⁾ Som man ser,

var Kongen og Postbestyrelsen enige om, at private Folk burde betale $\frac{1}{2}$ Gang mere Porto, naar de vilde have deres Breve befordrede med denne for Regeringens Breve særlig indrettede Post, men man fandt det derimod fuldstændigt i sin Orden, at Regeringens Breve gik frit med den Post, som var etableret for Handelsstandens Regning.

Postforbindelsen med Sverige og Norge vedligeholdtes i Henhold til Konventionen af 16. April 1814 over Helsingør—Helsingborg, og den svensk-norske Post forsendtes fremdeles gennem Danmark i lukkede Pakker, for hvilke Sverige maatte betale i Transit til Danmark 9 Lsk. pr. Lod. Dette androg aarlig omkring 50,000 Rdl. Sølv, som dog ikke var ren Indtægt, idet Befordringsomkostningerne maa fradrages. Alligevel var det en ret høj Transitporto, og allerede Aaret efter Konventionens Afsluttelse blev der da ogsaa fra Sveriges Side gjort Forestillinger om Nedsættelse, samtidig med at man forlangte Postens Gang fremskyndet ved Afsendelse af Ekstrapost i Tilfælde af den svenske Posts forsinkede Ankomst til Helsingør. I en i den Anledning til Kongen afgiven Indberetning udtaler Generalpostdirektionen, at, skønt den ikke har kunnet dølge for sig selv, at forskellige af Konventionens Bestemmelser var trykkende for det svenske Postvæsen, som ved dens Afslutning ikke havde beregnet dens Virkninger, „saa har man dog til Deres Majestæts Postintraders Tarv søgt at overholde samme saa længe som muligt.“ Direktionen tilraadede imidlertid at gaa ind paa Sveriges Forlangende om en Nedsættelse af Portobeløbet, men kun paa den

Betingelse, at den svenske Porto nedsattes, saa at Korrespondancen til Fordel for det danske Postvæsen kunde forøges. Den svenske Gesandt i Kjøbenhavn modtog foreløbig Tilbudet om Forhandling, men fra den svenske Regerings Side blev intet foretaget, og alt blev saaledes ved det engang vedtagne. Dog lod Danmark efter denne Tid de svenske Poster afsende med Ekstrapost, naar de ikke i Helsingør naaede Tilslutning til de danske, hvad der naturligvis forøgede Befordringsomkostningerne; i 1818 er den svenske Post saaledes forsendt 46 Gange med Ekstrapost, hvortil er medgaaet ca. 5000 Rdl.¹⁹⁾

Som i forrige Afsnit omtalt, blev Posten til Sverige under Ledsagelse af en dansk Postfunktionær oversendt fra Helsingør til Helsingborg. I Februar 1818 blev man i Kjøbenhavn meget ubehageligt berørt ved Efterretningen om, at den Postbaad, som den 10. s. M. havde overført Posten, var tilbageholdt i Sverige tiligemed Baadens Mandskab, og at der ingen Post fra Sverige var indgaaet. For at skaffe Klarhed om Sammenhængen hermed, overførte Postmesteren i Helsingør personlig Posten den 13., men han kunde kun indberette, at Pladskommandanten i Helsingborg havde modtaget Posten, hvorimod han ikke vilde afgive Post fra Sverige eller frigive den tilbageholdte Postbaad med Folk. Dagen efter resolverede Frederik den Sjette, at der endnu den 16. maatte afsendes Post til Sverige, men, saafremt Spærringen vedblev, maatte ingen flere Poster oversendes. Allerede den 16. kunde dog Postmesteren i Helsingør indberette, at den tilbageholdte Postbaad var returneret og de svensk-norske Poster indgaaede. Aarsagen til Spærringen var, at

Carl den Trettende var død, og at man ingen Forbindelse vilde have med Udlandet, før Troskabseden til den ny Konge var aflagt.²⁰⁾

Da Sverige i 1815 havde forlangt Nedsættelse i Transitafgiften, var det fra svensk Side ytret, at man, saafremt antagelige Vilkaar ikke opnaaedes, vilde lade Posten befordre paa enhver som helst anden Maade end gennem Danmark, og heraf gjordes der ogsaa Alvor. Efter at Sverige ved de i Aaret 1817 mellem Danmark og Lybæk henholdsvis Meklenborg afsluttede Konventioner var blevet afskaaret fra at kunne sende sin Post over disse Staters Besiddelse, indledede Sverige Forhandling med Preussen om en Søpostforbindelse mellem Ystad og Stralsund, og ved en den 25. Marts 1818 mellem disse Lande afsluttet Overenskomst bragtes en saadan i Stand, men den viste sig snart at være til liden Nyttte. Om Sommeren brugtes til Overfarten een Dag, men om Foraaret og Efteraaret kunde der medgaa indtil 3 Dage, og Forbindelsen blev overhovedet som Følge af Fartøjernes Afhængighed af Vind og Vejr saa uregelmæssig, at Publikum foretrak at sende Brevene over Danmark.

I Foraaret 1820 fremsattes der paany Forslag fra Sverige om Nedsættelse af Transitporten, men Generalpostdirektionen fraraadede at gaa ind derpaa, idet den bemærkede, at Postgangen mellem Ystad og Stralsund kun kunde antages at have formindsket den over Danmark gaaende Post med $\frac{2}{11}$ à $\frac{3}{11}$. Naar der særlig klagedes over, at Portoen for de norske Breve til og fra det sydlige Udland var langt højere end før Adskillelsen fra Danmark, tilskrev Direktionen dette alene, at Sverige efter eget Ønske betalte den gennem-

gaaende Brevveksling efter Vægten af Brevpakkerne og ikke stykkevis for hvert Brev. Der fandt da heller ingen Nedsættelse af Transitportoens Sted, men samme Aar indledede Sverige Forhandlinger med Preussen om Anvendelse af Dampskibe mellem Ystad og Stralsund. En Overenskomst herom afsluttedes 1. Marts 1821, og 1. Maj 1824 gik det første Postdampskib over Østersøen. Denne Forandring bevirkede straks en følelig Nedgang i Antallet af de over Danmark befordrede svenske og norske Forsendelser, og den af Sverige til Danmark betalte Transitporto gik i Aaret 1824 ned med 8000 Rdl. mod Aaret forud. Da imidlertid ogsaa Dampskibsfarten, hvad vi senere skal komme tilbage til, led under forskellige Uregelmæssigheder, tiltog Antallet af de over Danmark befordrede Forsendelser igen de følgende Aar, og for 1826 udgjorde Transitportoens omtrent samme Beløb som i 1823.²¹⁾

Omtrent samtidig med at der af Sverige fremsattes Forslag om Nedsættelse af Transitportoens, blev der fra norsk Side indledet Forhandlinger med Danmark om Indrettelse af en Postgang mellem Frederiksværn og Frederikshavn. Den 1. Juni 1820 afsluttedes herom en Konvention, efter hvilken der 2 Gange ugentlig for det norske Postvæsens Regning skulde gaa et Postskib mellem de nævnte Steder. I Frederikshavn skulde ansættes en norsk Postkommissær, som fra Norges Side skulde udveksle Forsendelserne med Postkontoret i Frederikshavn, hvis Postmester af det norske Postvæsen skulde have en passende og billig Betaling for sin Ulejlighed. Forsendelserne, baade Breve og Pakker, skulde saavel fra Danmark som fra Norge være frakterede til Frederikshavn. Forsendelser mellem Norge

og det sydlige Udland kunde derimod forsendes baade frankerede og ufrankerede, og for disse tilkom der Danmark Porto efter den indenrigske Takst for Forsendelser mellem Frederikshavn og Hamborg. Alle Forsendelser fra det sydlige Udland, Hertugdømmerne, Jylland og Fyen skulde dirigeres over Frederikshavn, medens Forsendelser fra Sjælland og Lolland-Falster skulde gaa over Helsingborg, naar Afsenderen ikke udtrykkelig forlangte andet. I Norge stod det Afsenderne frit for selv at bestemme Forsendelsesvejen.²²⁾

Ved denne Postgang, der tog sin Begyndelse den 2. Juni 1821 med et Skibs Afgang fra Frederiksværn, opnaaedes der en hurtigere Forbindelse for Breve mellem Norge og det sydlige Udland, og det norske Postvæsen sparede tillige for de ad denne Vej dirigerede Forsendelser den svenske Transitporto. Skibene sejlede dog ikke hele Aaret rundt, men indstillede Farten i Vintermaanederne, i Reglen fra December til Begyndelsen af Marts, og i den Del af Aaret forsendtes hele den norske Post over Sverige. Det første Aar, Postgangen Frederikshavn—Frederiksværn bestod, og da Farten først begyndte den 2. Juni, beløb den Danmark tilkommende Transitporto for norske Breve til og fra det sydlige Udland 3652 Rdl., det følgende Aar udgjorde den 10,547 Rdl., og for Aaret 1826 13,433 Rdl.

I Begyndelsen af Aaret 1827 blev der af den norske Regering fremsat Forslag til Danmark om i Stedet for Postgangen mellem Frederikshavn og Frederiksværn 2 Gange ugentlig med Sejlskibe at indrette een Gang ugentlig Postgang med Dampskib mellem Kjø-

benhavn og Frederiksværn. Dette Forslag tiltraadtes af Danmark, og den 17. April tog denne Postgang sin Begyndelse. En formelig Konvention herom afsluttedes dog først i Februar 1828, men straks ved Postgangens Begyndelse blev der truffet foreløbige Aftaler om de vigtigste Bestemmelser. Postgangen skulde finde Sted ved det norske Postvæsens Foranstaltning og for dettes Regning. I Kjøbenhavn skulde det helsingørske og lollandske Postkontor fungere som Grænsepostkontor og Postmesteren ved dette af det norske Postvæsen tillægges et efter Billighed og Forretningernes Omfang afpasset aarligt Honorar, men forøvrigt forbeholdt Landene sig Ret til om fornødent at holde en Postkommissær i det andet Land. Saavel Breve som Pakker kunde forsendes; Breve fra Norge til det sydlige Udland skulde fra Kjøbenhavn videresendes med det derfra til Lybæk afgaaende Dampskib. I Transit for disse Breve skulde Danmark have Porto efter den indenrigske Takst, men da Brevene ankom med Dampskib til Kjøbenhavn og ligeledes videresendtes derfra med Dampskib, var de ikke undergivne nogen Befordring i Danmark, hvorefter Taksten kunde beregnes, og man enedes derfor om at betragte Breve fra Norge som afgivne til det danske Postkontor i Helsingør og Breve til Norge som afgivne i Helsingborg. Herefter erholdt Danmark for Breve til og fra Norge Porto som for Breve til og fra Helsingør, for Breve til Norge med Tillæg af Sundporto. Endvidere skulde Norge for de transiterende Breve tilsvare Danmark det heri Landet anordnede Ekspeditionsgebyr af 1 Sk. pr. Brev.

Dampskibet sejlede kun i Tidsrummet fra Midten

af April til Udgangen af September. Det afgik fra Frederiksværn om Tirsdagen og ankom til Kjøbenhavn om Torsdagen, hvorefter Brevene til det sydlige Udland videresendtes med det om Fredagen til Lybæk afgaaende Dampskib. Fra Kjøbenhavn afgik Dampskibet Fredag Eftermiddag, medtagende den samme Dag fra Hamborg indgaaede Post, for at være i Frederiksværn om Søndagen. Ved Siden af den een Gang ugentlige Postforbindelse med Dampskibet, forsendtes ogsaa Post mellem Danmark og Norge een Gang ugentlig over Sverige, fra Kjøbenhavn om Mandagen, medtagende den samme Dag fra Hamborg indgaaede Post, og i den Del af Aaret, da Dampskibet ikke sejlede, sendtes selvfølgelig hele Posten via Sverige.²³⁾

Postgangen Kjøbenhavn— Frederiksværn maatte nødvendigvis bevirke en betydelig Nedgang i Transitporten for norske Breve, thi dels sejlede Dampskibet knapt i 6 Maaneder af Aaret, medens Sejlskibene havde vedligeholdt Farten i 8 à 9 Maaneder, og dels var Portoen mellem Kjøbenhavn og Helsingør betydelig lavere end mellem Frederikshavn og Hamborg. I 1826 udgjorde Transitporten for norske Breve over Frederikshavn 13,433 Rdl., men i 1827 for norske Breve over Kjøbenhavn kun 2541 Rdl. Aarsagen til denne betydelige Nedgang maa dog sikkert tillige søges i, at et større Antal norske Breve end forhen er sendt gennem Sverige, i hvis Forbindelse med Ulandet der netop fra 1827 indtraadte en betydelig Forbedring. Ved den mellem Ystad og Stralsund i 1824 etablerede Dampskibsfart var der nemlig ikke opnaaet nogen større Regelmæssighed i Postgangen, idet Stralsund Havn kun var af ringe Dybde og stadig tilsan-

dede, hvad der havde til Følge, at Dampskibet, skønt det var bygget med ringe Dybtgaaende, ikke sjældent løb paa Grund, og med lav Vandstand kunde det hænde, at Skibet i flere Dage ikke kunde løbe ud. Under disse Forhold besluttedes det at forlægge Dampskibsfarten til en anden Havn, og ved Overenskomst mellem Sverige og Preussen af 11. Septbr. 1826 vedtoges det at lade Dampskibet anløbe Greifswalde i Stedet for Stralsund, samtidig med at Postgangen fra Hamborg og Berlin til Stralsund organiseredes saaledes, at større Hurtighed opnaaedes. Fra nu af blev derfor denne Route i langt højere Grad benyttet til Forsendelse af Post mellem Sverige og det sydlige Udland, og en stor Del norsk Post er sikkert gaaet samme Vej. I den Tid af Aaret, da Farten vedligeholdtes, forsendtes, kan man regne, de to Trediedele af den svenske Post ad denne Route. For Januar Kvartal 1827 betalte nemlig Sverige i Transit til Danmark ca. 15,400 Rdl., men for Juli Kvartal kun ca. 5700 Rdl., og Generalpostdirektionen bemærker ogsaa ved Forelæggelsen af Regnskabet for 1827, at et mindre Antal svenske og norske Breve end forhen forsendes over Danmark.²⁴⁾

Af den Skildring, der her er givet af Postforbindelsen og Postgangen, vil det ses, at de egentlige Poster ikke i Aarene 1815—30 havde været Genstand for nogen Udvikling af Betydning, hvorimod der for den Tid af Aaret, da Dampskibene paa Kiel og Lybæk sejlede, var opnaaet en hyppigere Forbindelse med Udlandet. At Posttransporten over Store Bælt nu foregik med Dampskib var selvfølgelig et Fremskridt, men

nogen Udvidelse af Postgangen havde dette endnu ikke haft til Følge; man stod endnu paa det snart 200-aarige Standpunkt med 2 Gange ugentlig Brevpost paa Hovedrouten, thi de i de sidste Maaneder af Aaret 1830 etablerede ekstraordinære Poster var kun fremkaldte ved de politiske Forhold og gik kun i Retningen fra Hamborg til Kjøbenhavn. Endnu gik ogsaa Pakkeposten kun een Gang ugentlig paa Hovedrouten, medens flere Byer ikke havde Forbindelse for Pakkepost mere end hver 14. Dag eller en Gang maanedlig, og enkelte aldeles ingen. Fra Juni 1828 fik Lemvig efter Indbyggernes Ansøgning dette Gode, men rigtig nok kun 4 Gange om Aaret, idet Posten mellem Lemvig og Skjerumbro og mellem Holstebro og Ringkjøbing een Gang hvert Kvartal blev fremført kørende, og ligeledes blev Posten mellem Odense og Bogenne fra April 1830 indrettet som Pakkepost hver 14. Dag.²⁵⁾ Derimod var Grenaa og Ebeltoft, hvor der dog var Hovedpostkontorer, endnu uden Pakkepostforbindelse, og det samme gjaldt de Byer, hvortil der kun var indrettet Biposter, nemlig Kjerteminde, Mariager, Nykjøbing Sjæll., Skjelskør, Skagen og Sæby. Man var dog nu naaet saa vidt, at der, naar Bornholm undtages, kun var 2 Købstæder, Nibe og Frederikssund, som ikke havde offentlig Brevpost, og af disse var endda den sidstnævnte først blevet Købstad i 1809, samtidig med at Slangstrup, der havde Postforbindelse ved Hjælp af Posten mellem Roskilde og Helsingør, havde mistet sine Købstadrettigheder.

Hvor der ikke var indrettet offentlig Post, maatte Befolkningen hjælpe sig, som den bedst kunde, og mange Steder fandtes der da ogsaa, som i forrige Af-

snit omtalt, private Poster, som bestod enten ved egen Hjælp eller underholdtes af Byerne, saaledes som vi har set, at det var Tilfældet i Storehedinge og Skanderborg. Selv om saadanne Poster ikke var autoriserede af Postbestyrelsen eller nød nogen som helst Fordele, betragtede man det som en Selvfølge, at de befordrede de kongelige Tjenestebreve frit. Der skrives saaledes i 1825 til Amtmanden i Thisted om at meddele det private Postbud, som een Gang ugentlig gaar fra Vestervig til Thyholm og Jegindø, at hans Ansøgning om en aarlig Løn for de kongelige og offentlige Breves Befordring ikke kan gøres til Genstand for nogen Forestilling til Kongen, da de nu reglementerede Udgifter ved Postvæsenet ifølge Hans Majestæts Befaling ikke maa forhøjes. Til enkelte private Poster maatte Staten dog yde Tilskud, for at de kunde bestaa. Vi har i forrige Afsnit omtalt, at dette var Tilfældet bl. a. med Posten mellem Aalborg og Nibe, og i 1815 bevilgedes der ogsaa Posten mellem Nibe og Løgstør et aarligt Tilskud af Finanskassen. Samme Aar blev det tilladt, at der maatte etableres en privat Post mellem Lolland og Fejø Birk, og at Omkostningerne herved, 60 Rdl. aarlig, maatte reparerer paa Birkets fri og kontribuale Hartkorn. Saa snart Staten ydede Tilskud til en privat Post, fik denne derved en vis Autorisation og blev Postbestyrelsens Tilsyn undergivet, ligesom dennes Sanktion maatte indhentes i Tilfælde af Postens Overgang paa andre Hænder. Da saaledes i 1819 Tolderen i Nibe, Bolvig, døde, skrev Generalpostdirektionen til Stiftamtmanden i Aalborg, at man i Overensstemmelse med hans Forslag overdrog Byskriver Arntzen den ved Bolvigs Død ledig-

blevne „Postekspedition“ og Postbefordringen mellem Nibe og Aalborg saaledes, at han havde Ret til at opkræve Mellemporlo for private Breve, men havde at befordre de kongelige Tjenestebreve frit mod herfor at erholde 100 Rdl. aarlig af Finanskassen. Da i 1824 Posten mellem Nakskov og Fejø blev overdraget til Færgemand Niels Iversen, fik denne endogsaa en af Generalpostdirektionen udfærdiget Beskikkelse til at være Postekspeditør paa Fejø, i hvilken det blev foreskrevet ham at føre Protokol over Brevene, ligesom han skulde „beflitte sig paa Beskedenhed og meddele alle og enhver sømmelig og rigtig Underretning paa hvad, som maatte forlanges“. Lignende Beskikkelser er udfærdigede i 1820 og 1829 for Færgemanden paa Fanø, hvortil Posten forsendtes over Varde, og i disse hedder det, at han skal have udelukkende Rettighed til at befordre samtlige løse Breve, for saa vidt saadant ej maatte være stridende mod noget andet andre dertil meddelt ældre Privilegium.

Det ses let, at disse statsunderstøttede private Poster var det samme som Biposter, kun med den Forskel, at Entreprenøren ikke fik kongelig Bestalling som Postmester, men, for saa vidt han i det hele fik en Udnævnelse, maatte nøjes med en af Postbestyrelsen udfærdiget Beskikkelse som Postekspeditør. Den tidligere Fremgangsmaade, at give Entreprenøren Bestalling som Postmester, havde Postbestyrelsen forladt, da det i saa Tilfælde var vanskeligt at berøve ham Entreprisen, naar Postvæsenet selv ønskede at overtage Posten, og dette kunde derfor i Reglen kun finde Sted ved Entreprenørens Død. Ved Udgangen af denne Periode fandtes den heromhandlede Art Post-

ekspeditioner i Nibe, Løgstør, Mariager og Frederiksværk samt paa Fejø. I Skagen og Sæby var ligeledes Postekspeditører, men disse var privat antagne af Postmesteren i Frederikshavn, som dog fra 1810 fik 70 Rdl. aarlig af Postvæsenet til Lønning af Postekspeditørerne.

En anden Art af Postekspeditioner fandtes i Sydsjælland og paa Lolland. I 1799 var der nemlig ved Omordningen af den lolland-falsterske Postroute blevet indrettet Aflægningssteder for Breve og Aviser forskellige Steder paa Routen. De Personer, hos hvem disse Aflægningssteder fandtes, kaldtes Postekspeditører, og de oppebar et vist Beløb for hvert Brev. Med disse Postekspeditioner var imidlertid ikke forbundet Postbefordring, idet Postsagerne sendtes med den forbikørende Post til og fra nærmeste Postkontor i Tasker og indførte i en Kontrabog. I denne Periode fandtes saadanne Postekspeditioner i Haarlev ved Kjøge, i Vindbyholt og i Stokkemarke paa Lolland, men kun Breve og Aviser til de af Omegnens Beboere, som ønskede det, kunde ekspederes herigennem. I Stokkemarke lod man i 1819 forsøgsvis Ekspeditionen fungere som Indleveringssted ogsaa for Pengebreve og Pakker, men der foreligger intet om, hvorvidt Forsøget faldt heldigt ud eller fortsattes. Postekspeditionen i Vindbyholt blev nedlagt i Januar 1826, da Posten begyndte at gaa ad den ny anlagte Landevej mellem Kjøge og Vordingborg og saaledes ikke passerede Vindbyholt. Omegnens Beboere henvistes da til at indlevere og modtage deres Breve og Aviser hos Pastor Fasting i Ulsø-Olstrup, som havde paataget sig at fungere som Postekspeditør og vilde udveksle Tasker baade med Kjøge og Præstø Postkontorer.

Som man vil se, var disse Postekspeditioners Forretninger omtrent de samme som vore Dages Brevsamlingssteders. For begge Arter af Postekspeditioner gjaldt imidlertid, at de ikke aflagde Regnskab til Postbestyrelsen, men indsendte Postpenge m. v. til det Postkontor, hvormed de stod i Forbindelse, men hvad enten de var ansatte af Postbestyrelsen eller privat antagne af en Postmester, var der intet til Hinder for, at Generalpostdirektionen korresponderede direkte med dem, naar den da ikke foretrak at lade vedkommende Amtmand være Mellemlid.²⁶)

Bornholm var fremdeles Stedbarn i postalsk Henseende. Forinden der kunde være Tale om en Postgang inden for Øens Grænser, maatte der selvfølgelig være en regelmæssig Forbindelse med Kjøbenhavn, men denne var det i høj Grad vanskeligt at tilvejebringe. Vi har i forrige Afsnit set, at der var gjort Forsøg med at lade Posten gaa igennem Sverige, men at dette atter maatte opgives. Saavel Staten som Private var derfor henviste til at lade Breve besørge med de paa Øen farende Skippere, men nogen Pligt til at medtage Breve havde disse ikke, og endnu mindre havde de selvfølgelig noget Ansvar for de Breve, de medtog. For at skabe Orden og mere Sikkerhed i denne Brevbesørgelse blev det derfor paa Generalpostdirektionens Forslag ved kgl. Res. af 30. Juni 1815 gjort enhver paa Øen farende Skipper til Pligt straks efter Ankomsten til Kjøbenhavn, og forinden de udklarerede og afgik herfra, at melde sig paa Børsens Havnekontor for at modtage og aflevere Breve til og

fra Bornholm. Breve, der fra Kjøbenhavn skulde sendes til Bornholm, maatte de korresponderende aflevere paa Havnekontoret, hvorfra Brevene i en forsegleet Sæk afgaves til Skipperen. I Almindelighed afsendtes kun Brevsæk med de Skibe, som afgik til Rønne, undtagen om Vinteren, naar der ingen anden Fart fandt Sted end med Fiskerkvaser, thi da benyttedes ethvert Fartøj. Efter Ankomsten til Bornholm skulde Skipperne aflevere Brevsækken til vedkommende Øvrighed. Som Postekspeditør for Bornholm fungerede Byfoged Jørgensen i Rønne. Ved Ankomsten til Kjøbenhavn afgaves Brevsækken til Havnekontoret, som afleverede Brevene til Fodpostkontoret, hvorigennem de distribueredes til Adressaterne mod Erlæggelse af Porto som for Fodpostbreve; Porto for Befordringen mellem Kjøbenhavn og Bornholm opkrævedes ikke. Breve til og fra Provinserne eller Udlandet fra og til Bornholm besørgede selvfølgelig Postvæsenet udvekslet med Havnekontoret. Forøvrigt var det ikke Pligt for de korresponderende at benytte denne Postindretning.

Enten maa Bornholmerne ikke have været meget skrivende, eller ogsaa har de foretrukket at lade deres Breve besørge paa den tilvante Maade, thi Postindretningen blev meget lidt benyttet. Det kan derfor ikke have været det store Arbejde, der var forbundet med at være Postekspeditør, som foranledigede, at Byfoged Jørgensen allerede i 1816 bad sig fritaget for dette Hverv og foreslog en anden Mand, som imidlertid vilde have 25 Rdl. om Aaret for Ulejligheden, til sin Stedfortræder. At bebyrde Postkassen med denne Udgift fandt Generalpostdirektionen dog ingen Anled-

ning til, og at fastsætte en Porto af f. Eks. 4 Sk. for hvert Brev og lade Ekspeditøren nyde denne Fordel, vilde, mente Direktionen, ikke engang indbringe 5 Rdl. halvaarlig, saa faa Breve forsendtes der. Direktionen foreslog derfor at ophæve denne Postindretning, for saa vidt angik private Breve, og dette bifaldtes ved kgl. Res. af 10. Januar 1817.

Inden for Bornholm fandtes ingen offentlig Post. Mellem Rønne og Neksø indrettede Indvaanerne i 1815 for egen Regning en gaaende Post 2 Gange ugentlig, men de øvrige Købstæder vilde ikke bidrage hertil, da Breve meget ofte kunde befordres ved Rejsende. Generalpostdirektionen fandt derfor, da i 1815 Søpostforbindelsen ordnedes, at en Postindretning paa Øen ikke var nødvendig, men fra 1821 maatte dog det offentlige af Hensyn til de kgl. Tjenestebreves Befordring til og fra Rønne tilskyde 50 Rdl. aarlig til den gaaende Post mellem Rønne og Neksø, da ingen mere, paa nogle faa Embedsmænd nær, vilde tegne sig for Bidrag hertil.²⁷⁾

Det er i forrige Afsnit omtalt, at man i Aarene 1809—13 havde gjort Forsøg med 2 forskellige Slags Brevpostvogne, der imidlertid bægge havde vist sig mindre hensigtsmæssige. Ulemperne bestod dels i, at det i stærkt Regnskyl var vanskeligt at holde Vandet fra at trænge ind i Vognene, dels i at Brevene ved Vognens Rysten var udsatte for Gnidning og derved beskadigedes. Senere blev der forfærdiget 2 Vogne af en anden Konstruktion, den ene af Vognfabrikant Fife, den anden af en Smed Dreyer, og da disse viste sig at være praktiske, blev det i 1815 bestemt at an-

skaffe endnu 6 saadanne til en Pris af 750 Rdl. N. V. Stykket, hvoraf 3 til Hertugdømmerne, 2 til Fyen og en til Sjælland, hvor de 2 først anskaffede alt var i Brug. Desværre foreligger der ikke nogen Tegning af disse Vogne, men der er ingen Tvivl om, at vi her staar overfor det for Danmark ejendommelige og langt ind i det 19. Aarhundrede under Navnet „Kugleposten“ kendte Køretøj. Det hedder nemlig om Vognen, at den var 4 hjulet, samt at det var gjort umuligt for Postillonen at optage Rejsende undervejs, og i 1817, da 3 af Vognene blev leverede, hedder det, at de 2 var runde og den ene aflang. I en Erklæring, som Postforvalteren ved Brevpostkontoret i Marts 1820 afgav om disse Vognes Brugbarhed, siger han, at Fadingen er kuppeldannet, medens Postmesteren i Slesvig samtidig kalder den „Ballonen“. I 1818 var disse Vogne, som af Postbestyrelsen kaldtes 4hjulede Karioler, satte i Gang paa hele Hovedrouten, og det hedder s. A. i en Skrivelse til en Postkontrahent i Assens, at herefter maa anden Befordring ikke uden i uundgaaeligste Tilfælde benyttes til Brevpostens Befordring. Hvor vidt Vognfadingen er gjort kuppeldannet for at forhindre Regnvandet i at samle sig og trænge ind i Vognen, eller for at vanskeliggøre det for Postillonerne at medtage Rejsende, vides ikke, men i sidstnævnte Henseende svarede den i hvert Fald ikke til Forventningerne. Allerede det første Aar, disse Vogne var i Brug, blev Postkontrahenten i Slagelse mulkteret, fordi Postillonen havde medtaget en Rejsende „paa den ny Brevpostvogn“, hvilket var saa meget mere farligt, „som Fadingen ikke kan bære Vægten af en Rejsende“, og baade i 1817 og 1818 ses

Postilloner at være dikterede Straffe af Vand og Brød for samme Forseelse. Der foreligger senere oplyst mange lignende Overtrædelser, men det er selvfølgelig mindste Parten, der er opdaget. Paa Vognen fandtes kun eet Sæde, bestemt for Postillonen, og det var tilmed meget smalt, men man forstod at hjælpe sig. Det skal være sket, at en Postillon medførte en ung Pige paa sit Skød, og en i 1887 afdød Mand fortæller, at han i 1827 rejste som blind Passager med Kugleposten fra Crefpe til Flensborg. Saavel han som Postillonen maatte lade det ene Ben dingle ved Siden, da kun 2 Ben kunde faa Plads paa Fodbrædtet. Hvorledes de bægge har faaet Plads paa Sædet, beretter han intet om.²⁸⁾

Til Pakkepostens Befordring benyttedes fremdeles aabne Vogne. Saa vidt muligt befordredes dog de Rejsende paa Fjedervogne, det vil sige Vogne, hvor der under Agestolen var anbragt Fjedre, men paa disse kunde i Almindelighed ikke anbringes Kaleche, som paa alle større Stationer var at erholde mod Ekstrabetaling. Vi har foran omtalt, at der i 1825 ved privat Foranstaltning blev sat en Diligence i Gang mellem Kiel og Altona. Et Forsøg i lignende Retning var gjort i 1820, da Postmester Løwe i Slesvig fik Til ladelse til for egen Regning og Risiko at sætte 5 bedækkede Rejsevogne i Gang mellem Kolding og Hamborg. Disse Vogne, der skulde følge Pakkeposten, kunde tage den dobbelte Vægt af almindelige Fragt vogne, hvorfor Løwe ogsaa af Postvæsenet skulde have dobbelt Fragt for dem, og desuden skulde Passage-erne betale 10 Sk. mere pr. Mil, end naar de befordredes paa de aabne holstenske Vogne, hvilken Til-

lægsbetaling tilfaldt Løwe. Meget benyttede synes disse Vogne dog ikke at være blevne. Da Frederik den Sjette i 1823 havde været i Slesvig, tilskrev han efter sin Hjemkomst Generalpostdirektionen, at han „havde taget de forskellige Steders offentlige Indretninger i allernaadigst Øjesyn“, derunder ogsaa de af Løwe indrettede Diligencer og bedækkede Postvogne, om hvis Brugbarhed han forlangte en Erklæring tilligemed Oplysning om, hvor vidt de betalte sig. En saadan Erklæring afgaves i Maj 1824, efter at Løwe havde søgt om en Erstatning af 8477 Rdl. for sine Udgifter ved disse Vogne, som han foreslog, at Postvæsenet skulde overtage. Næst at bemærke, at Løwes Udgifter næppe havde været saa store, bemærkede Direktionen, at Vognene ikke havde fundet det af Løwe ventede almindelige Bifald hos de Rejsende, idet de langt fra var bekvemme og derhos havde Tilbøjelighed til at vælte. I den Tid, de havde været i Brug, var 3 Postførere og flere Rejsende komne til Skade ved, at Vognene var væltede. Det preussiske Postvæsen, som havde ladet anskaffe 2 Vogne af Løwes Model, havde gjort samme Erfaring og var ophørt at bruge dem. Løwe fik da heller ingen Godtgørelse, og snart ophørte disse Vogne, ved hvilke Løwe, efter hvad han selv oplyste, havde tilsat en Formue, at gaa.²⁹⁾

En af de vigtigste Betingelser for Postgangens Regelmæssighed var, at Vejene holdtes i ordentlig Stand. Hermed havde det i tidligere Tider været slet bevendt, men Spørgsmaalet om Forbedring af Vejene var kommet op i Frederik den Femtes Tid, og man var dengang begyndt med at anlægge endog meget brede Chauseer fra Kjøbenhavn dels over Hørsholm til Fre-

densborg, dels til Roskilde. Disse Vejanlæg havde imidlertid vist sig at være meget kostbare og at volde Bønderne pinlige Ægtkørsler, hvorfor Regeringen var blevet betænkelig ved at gaa videre paa samme Maade. Vejvæsenet i Danmark var i 1778 blevet henlagt under en egen Generalvejkommision, og ved Reskript af 2. Novbr. 1778 var det fastsat, at de store Landeveje skulde have en Bredde paa 20 Alen og, foruden at føres til Kjøge, fortsættes fra Roskilde til Korsør og gennem Fyen over Nyborg og Odense til Assens, medens der mellem de enkelte Købstæder skulde anlægges mindre Veje med en Bredde af 12—14 Alen.³⁰⁾ Der var ogsaa senere gjort ikke saa lidt for gode Landeveje i Kongeriget. Indtil 1814 var der her anlagt 35 Mile Kunstveje, næsten udelukkende paa Sjælland, og fra 1820 toges der atter fat med større Kraft. I Jylland gik det dog kun smaat med Vejanlægene; vi har foran set, at en ny Landevej mellem Horsens og Aarhus gennem Skanderborg blev fuldført i 1826, og her var en Forbedring ogsaa stærkt tiltrængt. I 1822 klager nemlig Kontrahenten, som befordrede Posten mellem Horsens og Aarhus, over Vejens slette Forfatning, at den endogsaa flere Steder ikke kan passeres, saa Kørselen har maattet forlægges ind over Markerne. I Hertugdømmerne stod det ikke stort bedre til med Vejene; i 1830 ankedes der i Hamb. Correspondent over at Diligencen mellem Kiel og Altona ikke maatte tilbagelægge Vejen i mindre end 24 Timer, hvad der foranledigede Kongen til at afæske Generalpostdirektionen en Erklæring. Direktionen oplyste, at Diligencen brugte 24 Timer, men dette grundede sig ikke i et Paabud fra Direktionen, men alene i de slette Veje.

Samme Aar begyndte man Anlæggelsen af Chausseen mellem Kiel og Altona.

Det var imidlertid ikke nok med Vejenes Anlæggelse; de skulde ogsaa vedligeholdes, et Arbejde, der paahvilede Lodsejerne, men hermed gik det kun saa som saa. I et Cirkulære fra Generalpostdirektionen i 1818 hedder det, at der ofte indløber Klager over Vejenes slette Tilstand, hvorfor det paalægges Postkontorerne jævnlig at erkundige sig om Vejenes Tilstand og at anmelde Mangler til Øvrigheden samtidig med at gøre Indberetning herom til Direktionen. Endogsaa over Veje paa Hovedrouten gennem Landet førtes der Klage; Kontrahenten, der befordrede Brevposten mellem Odense og Assens, anmodede saaledes i 1824 om at maatte bruge aabne Karioler paa Grund af Vejenes slette Tilstand, „der, uden at udsætte Posten for Ophold og Postillonens Liv og Lemmer for Fare, gør det umuligt at bruge de lukkede Brevpostvogne til Befordringen.“ Selv en Hovedstaden saa nærliggende Vej som Hørsholm Landevej blev slet vedligeholdt; paa denne Vej faldt en Postillon, som kørte en af Vognene til den svenske Kronprins's Suite paa hans Rejse gennem Danmark i 1822, af Vognen paa Grund af et stort Hul i Vejen og brækkede højre Arm og Ben. Hans Kur og Pleje blev derfor betalt af Befordringsvæsenets Fond, medens Kronprinsen skænkede hans Kone og Børn 25 hollandske Dukater.²¹⁾

At der med saadanne Vejforhold stadig fandt Postforsinkelser Sted er en Selvfølge. Det hjalp lidet, at Postillonen eller Postføreren havde en Timeseddel med, hvorpaa Ankomst og Afgang nøjagtigt skulde antegnes, og som i Tilfælde af Forsinkelser straks

skulde indsendes til Generalpostdirektionen; kørte Vognen i et Hul og led Skade, skulde denne først udbedres eller en anden Vogn skaffes til Veje, og dette tog Tid. I Uvejr eller stærkt Snefald var det næsten umuligt at befare Vejene, og ofte maatte Posterne da ligge over i Byerne, men Generalpostdirektionen lod sig i den Henseende ikke altid nøje med Postillonernes eller Postførernes Forklaringer; det kunde hænde, at baade Amtmænd og Byfogder blev satte i Virksomhed med at afgive Erklæringer eller optage Forhør. Mange Forsinkelser skyldtes selvfølgelig ogsaa Efterladsen, og det var ikke ualmindeligt, at Postilloner i saa Tilfælde søgte at skaffe Bevismaterialet af Vejen ved at tabe Timesedlen. Generalpostdirektionen lod i den Anledning bekendtgøre, at Straf for Tab af Timesedler kunde ventes at blive 5 Dages Vand og Brød. Selv om Timesedlen imidlertid var til Stede, kunde det dog undertiden være vanskeligt nok at faa oplyst, hvor Forsinkelsen havde fundet Sted, thi hver Postmester paategnede Timesedlen efter sit Ur, og Urene gik højst forskelligt. Dette gav Anledning til evindelige Kævlerier, og for at faa Ensformighed i Urenes Gang blev det i 1820 overdraget Chefen for Postrevisionskontoret, Tregder, som var Matematiker, at berejse Postrouterne for paa enhver Poststation at afsætte Middagslinien. Kunde imidlertid ved forefaldne Forsinkelser den skyldige udfindes, undgik han ikke sin Straf, og det var ikke altid, at man indskrænkede sig til at diktere Kontrahenten en Mulkt; undertiden anvendtes ogsaa Vand- og Brødstraf, som da i 1820 en Postillon, der havde lagt sig af sides til at sove, hvorved Postens Afgang fra Vordingborg forsinkedes $\frac{3}{4}$.

Time, ikendtes 2 Dages Vand og Brød for denne Forseelse.¹²⁾

Var det af Vigtighed at faa Posten rettidig frem, var det ikke mindre vigtigt, at den kom sikkert frem, men med Omsorgen herfor havde man i lange Tider taget sig det ret let. Brevposterne fremførtes kun af en enkelt Mand, Postrytteren eller Postillonon, og for Pakkeposternes Vedkommende var det kun paa Hovedrouterne, at Postfører medfulgte. Der havde heller ikke i Mands Minde fundet noget Overfald paa Poster Sted, og dette havde selvfølgelig bidraget sit til, at man ansaa det for unødvendigt at træffe Sikkerhedsforanstaltninger. I Slutningen af Aaret 1818 indløb der imidlertid næsten fra alle Rigets Egne Klager til Regeringen over, at en Mængde Personer under Forgivende af at være Haandværkssvende strejfede om fra Sted til Sted og var Beboerne til Besvær, i hvilken Anledning Overøvrighederne i Januar 1819 fik Ordre til at gribe energisk ind imod dette Uvæsen. Allerede i December Maaned havde Generalpostdirektionen i Anledning af adskillige „Rygter om Usikkerhed paa Landevejene“ givet Postkontorerne Ordre til i fornødent Fald at rekvirere Eskorte for Posterne hos Øvrigheden, og i Januar Maaned blev det paabudt, at Pakkeposter, som kun bestod af een Vogn og afgik om Natten uden mandlige Passagerer, skulde, naar der med Posten forsendtes Værdier til Beløb 2000 Rdl. eller derover, medgives Ledsager, der skulde være bevæbnet med Sabel og Flint med store Hagel. I Byer, hvor der laa Garnison, skulde denne afgive Ledsageren. Det synes dog, som om man hurtig har faaet bragt Orden til Veje, thi allerede i April 1819 blev det

tilkendegivet Postkontorerne, at Ledsagelsen maatte ophøre.³³⁾

Saa længe Posten opholdt sig i en By, var den vel ikke udsat for Overfald, men derimod nok for at blive bestjaalet. Man tænke sig kun en Post, bestaaende af flere Vogne, holdende om Natten ved et Postkontor, Postføreren inde i Kontoret for at aflevere og modtage Post, Postillonerne forsamlede i Klynge udenfor, hvis de da ikke tog Ophold i Forstuen for at varme sig, dertil et ægyptisk Mærke, og alt Gods og Værdisager, som ikke kunde rummes i Laden, paa aabne Vogne; her var god Lejlighed for Tyve. At paalægge Postmestrene for egen Regning at sætte Vagt ved Posten og belyse Pladsen uden for Posthuset, lod sig ikke ret vel gøre, og at bebyrde Postkassen med en saadan Udgift, vovede man ikke; der maatte i hvert Fald en Anledning til. En saadan fandt man, da i Marts 1820 en Pengefustage med 2200 Rdl. forsvandt fra en Ekstrapakkepost paa Vejen mellem Korsør og København. Der blev udsendt Postembedsmænd for at foretage Undersøgelser, Politiforhør afholdtes i alle de Købstæder, Posten havde passeret, og en Belønning af 400 Rdl. udlovedes for Gerningsmandens Paagribelse. Otte Dage efter at Fustagen var bortkommen, fandtes den imidlertid hensat tæt uden for Roskilde ad Vejen til Ringsted hel og holden med Seglene ubeskadigede. Skönt der næppe kan være Tvivl om, at den var tabt under Kørselen og hensat ved Vejen af Finderen, som maaske ikke har haft Anelse om, hvad det var, han havde fundet, mente Generalpostdirektionen dog, at den var borttaget fra Posten, og at Tyvene kun ikke havde haft Mod til at beholde den. Poli-

tiforhørene fortsattes, og da der paa Fustagen var fundet enkelte Blodpletter, var man særlig paa Jagt efter Folk med Rifler eller Saar paa Fingrene, men alle Anstrengelser var forgæves. Det eneste, der kom ud af Sagen, var, at 5 Postilloner, om hvem det konstateredes, dels at de havde forladt deres Vogne paa Stationerne, dels at de havde optaget uindskrevne Rejsende undervejs, fik 2 Dages Vand og Brød hver, medens en af de uindskrevne Rejsende, som viste sig at være en Underjæger ved sjællandske Jægerkorps, fik 12 Timers Krumslutning i Stedet for den lovmæssige Mulkt.

Af denne Sag tog Generalpostdirektionen imidlertid Anledning til at træffe forskellige Foranstaltninger til Betyggelse for Posten, idet det blev foreskrevet, at Pakkeposten under Opholdet ved Stationerne om Aftenen eller Natten skulde bevogtes af en paalidelig Person — hvor der laa Garnison af en Militær — som skulde paase, at Postillonerne ikke forlod deres Vogne, og at ingen uvedkommende opholdt sig i Nærheden af Posten. Var der ikke tilstrækkelig Belysning ved Kontoret, skulde den bevogtende Mand forsynes med en Haandlygte. Om Dagen vilde der ligeledes være at sætte Vagt ved Posten, naar der var Marked i Byen, Gennemmarch af Tropper e. l. Samtlige herved foranledigede Udgifter tillodes det ved kongelig Resolution at afholde af Postkassen.³⁴⁾

Disse Sikkerhedsforanstaltninger var selvfølgelig gode nok, saa længe de blot overholdtes, men da der i 1826 atter forsvandt en Pengefustage, denne Gang i Jylland, viste det sig, at man tog sig Postens Bevogtning temmelig let. Fustagen, der indeholdt

1913 Rdl. 70 Sk., savnedes ved Postens Omlæsning i Horsens, og ved de optagne Forhør oplystes det, at Postføreren, Løjtnant Mansa, ved Postens Ankomst havde fjernet sig til Gæstgivergaarden, medens Litsenbroderen, der skulde bevogte Posten, var sendt i Byen af Postmesteren. Fustagen lykkedes det ikke at finde, og ved Horsens Bytingsdom af 18. Juli 1826 blev Postmester Malling og Postfører Mansa dømte til een for bægge og bægge for een at betale Postkassen de bortkomne 1913 Rdl. 70 Sk. Denne Dom stadfæstedes af Viborg Overret, hvorefter Postføreren acqvieserede ved Dommen, medens Malling lod den indanke for Højesteret. Ved dennes Dom af 15. Febr. 1830 blev Malling frifunden for Generalpostdirektionens Tiltale, hvorefter hele Erstatningsansvaret kom til at hvile paa Postføreren. Direktionen lod gøre Udlæg hos ham, men han ejede intet, hvori Udlæg kunde gøres, og det blev derfor bestemt, at der i hans Lønning skulde indeholdes aarlig 100 Rdl., hvormed først Renten af Beløbet skulde afdrages og det overskydende derefter afskrives paa Kapitalen. I 1832 blev Mansa imidlertid paa Grund af Sygdom fritaget for indtil videre at betale Afdrag, og i Begyndelsen af 1836 døde han uden at efterlade sig noget til Dækning af Gælden, der da udgjorde 1907 Rdl. 70 Sk., og som derfor maatte afskrives i Postvæsenets Bøger.³⁵⁾

Indtil Dampskibet paa Store Bælt kom i Gang, blev Posterne som hidtil overførte af Postjagterne. Af Hensyn til disse, der ofte maatte sejle om Natten, var der ved Store Bælt indrettet forskellige Lampefyre, der brændte de Nætter, da Postjagterne sejlede. Da der

imidlertid ogsaa andre Nætter fandt Overførsel Sted af Rejsende og Gods og særlig af Kreaturer, bestemtes det i 1819, at Fyrene skulde holdes tændte hver Nat i den Tid af Aaret, da det var nødvendigt, men samtidig lagdes der en Fyrafgift saavel paa Rejsende som paa Gods og Kreaturer. Dette havde imidlertid til Følge, at større Transporter, særlig af Kreaturer, søgte andre Overfartssteder, saaledes mellem Reersø og Kjerteminde, og da dette var til Skade for Færgefarten mellem Korsør og Nyborg, blev, for atter at drage de større Transporter herhen, Fyrafgiften i 1825 nedsat til det halve, men til Gengæld skulde Fyret paa Sprogø kun brænde de Nætter, da Postjagterne sejlede, men ikke andre Nætter, medmindre saadant af Rejsende forudbestiltes ved paa egen Bekostning at sende Bud til Sprogø eller melde det dertil gennem den optiske Telegraf.³⁶⁾

Istransport, der i vore Dage med de kraftige Dampfartøjer snart er en Saga blot, var i hine Tider ret almindelig. Det var de færreste Vintre, at Isbaadene ikke var i Virksomhed paa Store Bælt, i den heromhandlede Periode saaledes kun Vintrene 18¹⁶/₁₇, 18¹⁷/₁₈, 18¹⁸/₁₉, 18²¹/₂₂, 18²³/₂₄ og 18²⁴/₂₅. De øvrige Vintre var der Istransport i kortere eller længere Tid, længst i 18²⁹/₃₀, da den begyndte 6. Decbr. og varede til 19. Marts, altsaa i 104 Dage. Over Lille Bælt benyttedes ogsaa Isbaade, men blev det meget stærk Frost, kunde Bæltet lægge helt til, saa det var muligt at køre mellem Middelfart og Snoghøj, hvilken Vej ogsaa Brevposterne gik, saa snart der var saa meget Is i Bæltet, at Færgefarten mellem Assens og Aarø-sund vanskeliggjordes. Ved kgl. Res. af 12. Maj 1820

blev det tilladt, naar Isen var sikker, at lade Posten befordre over Lille Bælt med Heste og Slæder.

En Tur over Store Bælt med Isbaad kunde, naar Vejret var godt, være ret interessant, men i de fleste Tilfælde var den alt andet end behagelig. Kursen sættes altid mod Sprogø, for at man der kunde hvile sig og faa noget at styrke sig paa, eventuelt overnatte, hvis der ikke var Udsigt til at naa den modsatte Kyst, inden Mørket faldt paa. Dette maatte man helst være sikker paa, inden man vovede sig ud, thi ellers risikerede man at komme til at tilbringe Natten paa Isen, og det var baade ubehageligt og farligt for Liv og Helbred. Saaledes gik Søndagen den 7. Januar 1821 om Eftermiddagen 7 Isbaade med Brev- og Pakkepost fra Korsør. Der medfulgte ialt 67 Personer, Passagerer og Mandskab. Man overnattede paa Sprogø og fortsatte Rejsen Mandag Formiddag. Paa Grund af Isens Svaghed var det ikke muligt at naa den fyenske Kyst inden Mørkets Frembrud, og man maatte derfor tilbringe Natten, „en streng og stormfuld Nat,“ paa Isen. Tirsdag Morgen blev Baadene observerede fra Nyborg, 10 à 1200 Skridt fra Land, og ved Hjælp af Tov, som bragtes ud i en Jolle, blev de nu een for een halede i Land. Den sidste Baad kæntrede imidlertid, og dens 10 Mand kom under Isen, men ved 4 Sømænds Anstrengelser lykkedes det at redde dem alle. De 2 af Redningsmændene fik i den Anledning Hæderstegnet for Druknedes Redning og 40 Rdl. hver, medens de 2 andre fik 30 Rdl. hver.³⁷⁾

Paa Sprogø, der, som i forrige Afsnit omtalt, var erhvervet af Postvæsenet, blev der i 1822 til Afbenyttelse for de Rejsende opført en grundmuret Hovedbyg-

ning, der indeholdt 5 Soveværelser samt Spise- og Forsamlingsværelser. Hertil og til nyt Inventarium medgik 6726 Rdl. Enhver Rejsende, som opholdt sig 24 Timer eller kortere Tid, naar blot Natten var indbefattet heri, paa Øen, maatte betale 64 Sk. Sølv. I de 2 Værelser, som var bestemte for Rejsende „af Udmærkelse og den højere Klasse“, var Prisen 1 Rdl. Sølv pro persona. Medens man tidligere havde haft Kontrakt med en Gæstgiver om Øens Proviantering, fandt denne fra 1817 en kort Tid Sted for Postvæsenets Regning, men overlodes derefter til Opsynsmanden. Medens Provianteringen fandt Sted for Postvæsenets Regning, blev en Del af Provianten leveret fra København, saaledes i 1817 1½ Tønde saltet Lammekød, ½ Anker Rødvín, ½ Anker Rom og 2 Lispund Lys, medens Postmesteren i Korsør fik anvist 600 Rdl. til forskellige Indkøb. Dansk Brændevin havde Opsynsmanden at forsyne sig med. I December Maaned 1820, netop som der var Udsigt til, at Istransport snart maatte begynde, udbrød der paa Sprogø en Skarlagensfeberpedemi. Den 18. Decbr. signaliserede Opsynsmanden, at hans Kone og 4 af hans Børn var blevne syge. Senere meldte han det skriftlig til Postmesteren i Korsør med Tilføjende, at han af Mangel paa Evne ikke kunde tage Læge og derfor overlod sig og Familie i Guds Villie. Saa snart Generalpostdirektionen fra Postmesteren havde modtaget Indberetning herom, afsendtes der en Estafette til Korsør med Ordre til Byfogden og Postmesteren om ufortøvet at sende en Læge til Øen og at træffe alle mulige Foranstaltninger til Sygdommens Bekæmpelse. Da Lægen ankom til Øen, var 8 Personer angrebne af Skarla-

gensfeber, og senere tilkom endnu 2.*) Værelserne til Brug for de Rejsende blev afspærrede og Opsynsmanden med Familie afsondrede. Endvidere foranstaltedes Rygning med saltsure Damp og Brug af Eddike for de endnu ikke angrebne. Den 6. Januar bekendtgjorde Generalpostdirektionen, at Sygdommen var i Aftagende, og at der intet var at befrygte for de Rejsende. Den 15. Januar betragtedes Sygdommen som ophørt.³⁸⁾

TREDIE KAPITEL.

Postforsendelser, Takster, Ekspeditionsformer, Forsendelsernes Indlevering, Udlevering og Distribution, Postlokaler.

Vi har i forrige Afsnit set, hvorledes de forvirrede Pengeforhold stadig nødvendiggjorde Forhøjelser af Portotaksterne. Efterhaanden bedrede Pengeforholdene sig, og den i August 1813 fastsatte officielle Sølvværdikurs, i Henhold til hvilken de indenlandske Portotakster var bestemte, blev ikke forandret, skønt den virkelige Kurs lige indtil Begyndelsen af 1818 langt fra var saa gunstig. Som i forrige Afsnit omtalt, var der dog truffet Bestemmelse om, at den Del af Portoen for udenlandske Forsendelser, som skulde betales til et fremmed Lands Postvæsen, enten skulde erlægges i rede Sølv eller i Sedler efter en af Generalpostdirektionen bestemt Kurs, der fastsattes i Forhold til den virkelige Kurs. Denne svingede stadig, og den af

*) Dette maa have været den største Del af Øens Befolkning. Opsynsmanden havde 7 Børn og har vel næppe holdt mere end 3 à 4 Tjenestefolk.

Postvæsenet fastsatte Kurs, hvorefter den udenlandske Porto skulde betales, naaede sit Højdepunkt i Oktober 1816, da den fastsattes til 750 mod 200 pari, saa at der altsaa maatte erlægges $3\frac{3}{4}$ Gang saa meget i Sædler, hvis Afsenderen valgte dette Betalingsmiddel, som der skulde erlægges i rede Sølv.¹⁾

Naar undtages, at Pakkeposttaksten paa Grund af Vognmandstakstens Forhøjelse en kort Tid maatte forhøjes med 25 pCt., vedblev forøvrigt de i August 1813 fastsatte Portotakster at gælde, indtil det ved kgl. aabent Brev af 6. April 1818, hvorved Rigsbanken omdannedes til en Nationalbank, bestemtes, at rede Sølv fra 1. Aug. s. A. skulde være Grundbetalingsmidlet i Danmark, saaledes at enhver efter Forgodtbefindende kunde betale i rede Sølv eller i Rigsbankpenge Navneværdi efter den Kurs, som hvert Kvartal skulde fastsættes af den dertil anordnede bestandige Komite.

Dette nødvendiggjorde en fuldstændig Forandring af samtlige Takster, der hidtil havde været fastsatte i Rigsbankpenge Navneværdi. Ved kgl. Res. af 12. Juni 1818 bestemtes det, at Brevportoens i rede Sølv for Kongerigets Vedkommende skulde beregnes efter samme Grundregel som i Brevtaksten af 1801, da Portoens var 4 Sk. Kurant for de første 9 Mil og derefter 2 Sk. mere for hver 9 Mil, dog at der ingen Stigning i Portoens fandt Sted for en Befordringsstrækning af over 54 Mil til 63 Mil. En Skilling dansk Kurant skulde omskrives til omtrent $1\frac{3}{10}$ Sk. Rigsmønt, medens det virkelige Forhold var $1\frac{3}{5}$. For Breve, der befordredes under 4 Mil, skulde dog kun betales i Porto 2 Sk. Rm., og for Breve, der befordredes fulde

4 Mil eller imellem 2 Stationer, uden at Befordring omskiftedes, kun 3 Sk. Portoen blev herefter for et Enkeltbrev fra Kjøbenhavn til Lyngby 2 Sk., til Helsingør 4, Roskilde 3, Ringsted 5, Korsør 8, Odense 11, Kolding 13, Ribe, Fredericia, Vejle og Horsens 16, Aarhus, Randers og Viborg 18 og Aalborg 21 Sk. For Breve mellem Kongeriget og Hertugdømmerne samt Lybæk og Hamborg og mellem Steder i Hertugdømmerne indbyrdes skulde Portoen beregnes pr. 7 Mil, nemlig med 2 Lbs. for de første 7 Mil og derefter 1 Lbs. mere for hver 7 Mil, dog at Portoen for en Befordringsstrækning af fra 56 til 63 Mil ikke blev højere end Portoen for en Befordringsstrækning af 56 Mil, da i modsat Fald Portoen for Breve til og fra Hamborg samt Udlandet vilde blive uforholdsmæssig høj. Lybske Skilling skulde ansættes til Rigsbankpenge efter Forholdet 5 Lbs. = 16 Sk. Rm. Portoen for et Brev mellem Kjøbenhavn og Hamborg blev herefter 9 Lbs. eller 29 Sk. Rm., medens den hidtil kun havde været 8 Lbs.²⁾

Pakkeposttaksterne fastsattes i Sølv saaledes, at de i 1807 i Kurantmønt gældende Takster blev omskrevne efter Forholdet 1 Sk. Kurant = $1\frac{3}{5}$ Sk. Rm., dog at der for Forsendelser af Værdi ikke over 5 Rdl. rede Sølv kun skulde erlægges halv Fragt. Taksten for Rejsende sattes til 38 Sk. pr. Mil, men denne Takst kunde paa Grund af de vekslende Vognmandstakster ikke være stabil og skulde derfor bestemmes for hvert Kvartal.

Skriver- og Vejerpenge eller de saakaldte Kontorrettigheder fastsattes i Sølv til forholdsvis lavere Beløb end de, hvormed de var opkrævede i Navne-

værdi. Enkelte Forandringer foretoges, bl. a. blev Betalingen for Postbevis bestemt i Forhold til den indleverede Forsendelses Værdi, saaledes at der betaltes 3 Sk., naar Værdien var indtil 5 Rdl., 6 Sk., naar Værdien var over 5 Rdl. til 500 Rdl. og 10 Sk. for Forsendelser af Værdi over 500 Rdl. Rejsende skulde fremtidig betale Litsenbroderpenge for deres Rejsetøj, selv om de ved egne Bude lod det bringe til eller fra Posthuset, men i saa Tilfælde dog kun med det halve Beløb. Endelig fastsattes der for notabenerede Breve et Gebyr af 14 Sk., hvoraf 8 Sk. skulde erlægges af Afsenderen og 6 Sk. af Modtageren og tilfalde henholdsvis den afsendende og modtagende Postmester.

Bærepengene for Forsendelsernes Ombæring bestemtes i Sølv til 3 Rbsk. pr. Brev paa de Steder, hvor de i 1807 var oppebaarne med 2 Sk. Kurant, dog at der for Breve, hvis Porto ikke udgjorde over 3 Rbsk. ikkun maatte tages 2 Rbsk. Paa de Steder, hvor Bærepengene i 1807 kun oppebares med 1 Sk. Kurant, fortsattes de i Sølv til 2 Rbsk.³⁾

For saavel Porto som Gebyrer gjaldt det, at Betalingen kunde erlægges enten i rede Sølv eller i Sedler efter Kvartalskursen. Undtaget herfra var dog den Del af Portoen, som for Forsendelser til eller fra Udlandet tilfaldt andre Landes Postvæsen, idet det ved kgl. Res. af 25. Septbr. 1818 bestemtes, at denne altid skulde erlægges i rede Sølv. Derved undgik man at fastsætte en særlig Kurs for denne Porto, hvad der, som tidligere oplyst, hidtil havde været og fremdeles vilde blive nødvendigt, naar Portoen skulde erlægges i Sedler efter Kvartalskursen, da denne ikke blev noget

korrekt Udtryk for den virkelige Kurs, om end langt fra i Sammenligning med den tidligere stabile officielle Sølvværdikurs.

Den Skat, som man i 1812 for at forbedre Postembedsmændenes Indkomster under Dyrtiden havde lagt paa Brevene i Form af et Ekspeditions- og Udliveringsgebyr, og som oprindelig var bestemt kun at skulle vare til et Aar efter Freden, var det senere hvert Aar blevet tilladt at opkræve for et Aar ad Gangen. Ved kgl. Res. af 26. Novbr. 1819 blev der imidlertid givet Tilladelse til, at Gebyret maatte opkræves, indtil Postbetjentenes Kaar paa anden Maade kunde forbedres, og Tidspunktet for dets Ophør var dermed skudt ud i det uvisse. Gebyret, der erlagdes med 1 Rbsk. N. V. for hvert Brev saavel ved Indleveringen som ved Afhentningen, maatte, efter at Portotaksterne var bestemte i Sølv, ikke opkræves for Breve, for hvilke Portoen var under 8 Sk. Det opkrævedes, som tidligere omtalt, kun ved Posthusene i Kongeriget og af ankommende Breve kun, for saa vidt de afhentedes paa Posthuset. I 1815 blev det dog tilladt Postkontorerne i Hertugdømmerne at oppebære et Gebyr af 2 Sk. for hvert ankommende Brev, som afhentedes, efter at Kartet, som skulde hænge ude i 2 Timer, var taget ind.*) 4)

*) En ret mærkelig Skat hvilede paa Breve fra og til Aabenraa. Indtil 1765 gik nemlig Hovedrouten ikke gennem Aabenraa By, men Posten udveksledes ved Skiftestedet Tollsted. For Brevenes Befordring mellem Aabenraa og Tollsted maatte da betales en Tillægsporto, og denne synes at være bibeholdt efter 1765. Ved kgl. Res. af 4. Febr. 1820 blev det nemlig bevilget, at denne saakaldte Tollstedter Brevskilling maatte opkræves endnu i 5 Aar for Breve, hvis Portopenge an-

Alle Breve, der afsendtes af Kongen og Kongehusets Medlemmer, var portofri og ligeledes Breve til og fra Statsmyndighederne, naar de angik kgl. Tjeneste, hvorom de da skulde bære Paategning. De nærmere Regler herfor var fastsatte i Forordningen af 17. Juni 1771. For de af Statsmyndigheder afsendte Penge- og Pakkeforsendelser godtgjorde Statskassen Postvæsenet Porto, ligesom Postmestrene ogsaa for disse Forsendelser fik de anordningsmæssige Skrivers og Vejerpenge, indtil det ved kgl. Res. af 29. Septbr. 1815 blev bestemt, at ogsaa Penge- og Pakkeforsendelser, den kgl. Tjeneste angaaende, skulde gaa frit med Posten, mod at det Bidrag af 7500 Rdl., som Postkassen hidtil aarlig havde afgivet til Finanserne, bortfaldt.⁵⁾

Postvæsenet skulde føre Kontrol med, at Portofriheden ikke misbrugtes, og Postmestrene kunde af den Grund lade Breve aabne i Afsenderens eller Modtagerens Nærværelse. Da der i 1821 blev tilstaaet Stifts- og Landphysici Portofrihed for deres Brevveksling med Jordemødre, Præster, Distriktskirurger, Apotekere og Retsbetjente, men kun i visse nærmere bestemte Anliggender, blev det endogsaa paalagt Postmestrene at gennemlæse Brevene og forvisse sig om, at Indholdet alene angik saadanne Anliggender, hvorom de skulde afgive en Attest, som skulde følge med

drog mindst 10 Sk., og det derved indvundne Beløb anvendes til Fornyelse af Brolægningen i Aabenraa. Denne Bevilling fornyedes flere Gange, sidst i 1834 paa 5 Aar fra $\frac{1}{4}$ 1835. Fra 1820—29 havde Indtægten herved været 5783 Rdl. 75 Sk., men Brolægningens Fornyelse vilde koste ca. 20000 Rdl. (Gp. Res. Pr. 1830 Fol. 79; 1834 Fol. 517).

Brevet. Dette Paabud blev først hævet i December 1842, efter at den daværende Generalpostdirektion havde gjort opmærksom paa den krænkende Mistillid til de paagældende Embedsmænds Retsind og Redelighed, som herved udvistes.⁶⁾

Portofrihed eller Moderation i Portoen tilstodes ogsaa i enkelte Tilfælde andre end Statsmyndigheder. Saaledes fik N. F. S. Grundtvig, medens han var Præst i Præstø, Portofrihed for Korrekturarkene af Saxos Danmarks og Snorres Norges Krønike, og i 1819 tilstodes der Nationalbanken i Anledning af Omvekslingen af Rigsbanksedler paa 50 og 100 Rdl. med ny Sedler Nedsættelse af Portoen med Halvdelen for de i den Anledning udvekslede Pengeforsendelser, da den ordinære Porto for disse betydelige Summer vilde overstige Omkostningerne ved at sende dem med Ekstrapost.⁷⁾

Med den Tids høje Portotakster var det i høj Grad fristende, naar man kunde se Lejlighed dertil, at faa sine Breve gratis befordrede, og det er derfor intet Under, at der, som Generalpostdirektionen i en Forestilling til Kongen i 1823 ytrede, „havde indsneget sig, dels mange betydelige Misforstaaelser og urigtige Formeninger om de Genstande, der kunde henregnes til kongelig Tjeneste Anliggender, dels virkelige Misbrug og uhjemlede Udvidelser af Rettigheden til portofri Brevveksling“. Det var imidlertid kun de færreste korresponderende, som havde Lejlighed til ved Misbrug af Portofriheden at tilsnige sig gratis Brevbefordring. Den store Mængde maatte gaa andre Veje, naar den vilde slippe for at betale Porto, enten bestikke Postillonerne eller lade Brevene besørge „ved

Lejlighed“. Skønt der for ulovlig Brevbefordring var fastsat en Mulkt af 2 Rdl. pr. Brev, hvilken kunde inddrives enten hos Afsenderen eller „Bringeren“, og hvoraf Halvdelen tilfaldt Postkassen og Halvdelen Angiveren, var det dog ofte, at Rejsende, Fragtmænd og Bønder ved Ankomsten til Kjøbenhavn af Toldvæsenet blev grebne i ulovlig Brevbesørgelse, og det var ikke altid enkelte Breve, det drejede sig om. En Gang fratrek f. Eks. en Kontrolør ved en af Stadens Porte en Rejsende 80 Breve „tilligemed andre Sager“. At føre en indgaaende Kontrol var naturligvis uhyre vanskeligt, thi Breve kunde gemmes mange andre Steder end i Lommerne, men Toldbetjentene synes dog undertiden at have foretaget ret vidtgaaende Undersøgelser, og det endogsaa overfor Postvæsenets egne Folk. Saaledes fandt i August 1817 en Toldbetjent i Kjøbenhavn 6 Breve i Pullen paa en Postillons Hat, hvad der kostede Postillonen 2 Dages Vand og Brød. Hvor vidt Kontrollen efterhaanden er blevet mindre skarp, eller om den har hemmet den ulovlige Brevbefordring, kan ikke afgøres, men der er i hvert Fald en stadig Nedgang i Indtægten af Strafbøder. Generalpostdirektionen mente ikke, at den var aftaget, men at den fortrinsvis blev praktiseret med Dampskibene, hvis større Hurtighed og Bestemthed i Henseende til Befordringstiden i Sammenligning med de almindelige Poster fristede Folk til at benytte dem. Da det her var endnu vanskeligere at øve Kontrol, udvirkede Direktionen for at anspore de kontrolhavende i 1829 en kgl. Resolution for, at den hele Bøde for Breve, forsendte udenfor Posten med Dampskibe, skulde tilfalde Angiveren.⁶⁾

De strenge Forbud mod Brevforsendelse udenfor

Posten lempedes dog efterhaanden noget. Det blev saaledes i 1820 tilladt, at Betjente og Tyende ved Godser og Gaarde, som var afliggende fra Poststationerne, maatte, naar deres Husbond i eget Ærinde afsendte Bud til Kjøbenhavn, medsende Breve, over hvilke der da skulde medfølge en Fortegnelse, som skulde afgives til Toldvæsenet, og samme Aar bestemtes det, at der i Bøde for Breve, som forefandtes hos Rejsende, der ankom fra Udlandet, kun skulde erlægges 1 Rdl. for et enkelt Brev og 2 Rdl. for flere Breve. Brevene skulde derhos fratages den Rejsende, og, for saa vidt han kun var paa Gennemrejse, i Kuvert med Paaskrift „poste restante“ sendes til det Postkontor, hvor han ønskede igen at modtage dem. Denne Bestemmelse fremkom i Anledning af, at der hos en Mand, som rejste igennem Danmark, var forefundet flere til Amerika adresserede Breve. Ligeledes blev Forbudet mod at sende Pakker under 50 Pds. Vægt med anden Lejlighed end Posten paa de Dage, da Pakkeposten gik, hævet, for saa vidt angik indenlandske Have- og Træfrugter.⁹⁾

Det vil erindres, at det i 1809 var fastsat, at Straffen for Forsendelse i løse Breve af Penge og Forskrivninger, der lød paa Ihændehaver, skulde bestaa i, at det hele forsendte Beløb konfiskeredes til Fordel for Angiveren (se Side 103). Dette førte naturligvis til, at Postfunktionærerne var meget ivrige for at opdage saadanne ulovlige Forsendelser, og i deres Iver gik de saa vidt, at de opbrød den Side-Forsegling, som i hine Tider ofte var anbragt paa Brevene. Et Cirkulære fra Generalpostdirektionen maatte belære dem om det utiladelige heri, og samtidig fastsatte Direktionen, „som det i lige Grad paaligger at vaage over Korrespondan-

cens ukrænkede Hellighed, medens den er Postvæsenets Forsorg anbetroet, og paase, at de til enhver Tid anordnede Takster fyldestgøres," at Side-Forseglingen kun maatte brydes i Afsenderens eller Modtagerens Overværelse. Kunde et Brev ikke undersøges ved Afgangen, skulde det paa Seglsiden under Nummeret paaskrives et „T“, der var at forstaa som „Tvivlsomt“, hvorefter Brevet blev at aabne i Modtagerens Nærværelse.

Det kan ikke nægtes, at den Bødestraf, der var fastsat for Værdisagers Forsendelse uden Angivelse i løse Breve, selv for hin Tid var ualmindelig haard, og dette indsaa man ogsaa, for saa vidt som det ikke var ualmindeligt, at Bøderne efter Ansøgning nedsattes; men naar f. Eks. en Mand, der havde forsendt en Obligation paa 680 Rdl. i et almindeligt Brev, slap med en Mulkt paa 340 Rdl., var dette dog alligevel en ret haard Straf i Forhold til den begaaede Forseelse. At Bøderne nedsattes var selvfølgelig Angiverne meget imod, og belærte af Erfaringen, satte disse sig derfor, naar det var kontante Penge, der forefandtes, straks i Besiddelse af Beløbet, indtil der i 1817 blev sat en Stopper for denne Trafik. Et Brev med 100 Rdl. var nemlig blevet anholdt i Kjøbenhavn, og Modtageren søgte Kongen om Eftergivelse af Beløbet. Postforvalter v. Støcken udtalte sig i en Erklæring til Generalpostdirektionen bestemt imod Eftergivelse af Bøder i Almindelighed og føjede til, at i det foreliggende Tilfælde kunde der ikke blive Tale derom, da Beløbet allerede var fordelt blandt Kontorpersonalet. Direktionen henholdt sig i sin Forestilling til Kongen til v. Støckens Erklæring uden at knytte nogen Kommen-

tar hertil, men den kgl. Resolution, hvorved Bødens Eftergivelse ganske vist nægtedes, lod Direktionen vide, at Forordningen af 1809 ikke kunde fortolkes derhen, at Postbetjentene selv havde Ret til at konfiskere Beløbet, men at Decision først maatte indhentes.¹⁰⁾

For at forhindre fremmede Lotteriers Indtrængen paa dansk Marked beordrede Kongen i April 1823 Generalpostdirektionen at træffe Foranstaltninger til at forebygge den Uskik, at der i Breve forsendtes Lodsedler til disse Lotterier. I den Anledning blev Postkontorerne i Kjøbenhavn og Hamborg, mellem hvilke Byer Lodsedlerne særlig forsendtes, instruerede om at lade Breve, som formodedes at indeholde Lodsedler, aabne og indsende Lodsedlerne til Generalpostdirektionen. Samtidig blev dog Kollektørerne i Hamborg underrettede om, at en saadan Fremgangsmaade vilde blive fulgt. Disse fandt derfor paa andre Udveje, idet de benyttede de betydeligste Handelshuse i Hamborg som Mellemmænd. At lade Breve fra saadanne aabne, fandt Generalpostdirektionen dog „at være et altfor betænkeligt Brud paa den offentlige Brevvekslings Sikkerhed“, og den indstillede derfor til Kongen, at de trufne Foranstaltninger stilledes i Bero, hvilket ved kgl. Res. af 20. Decbr. 1823 bifaldtes. Ved de Anholdelser af Breve, der alt var foretagne, havde man dog ved at læse Brevene faaet oplyst, at flere Personer i Kjøbenhavn kolligerede for de fremmede Lotterier, hvilket var meddelt Rentekammeret.¹¹⁾

For Aviserne er det her omhandlede Tidsrum en Tilbagegangstid. Det økonomiske Tryk, der hvilede

paa alle Samfundsklasser, førte med sig, at Abonnenternes Antal aftog. Generalpostdirektionen fremholder i disse Aar ved Regnskabernes Aflæggelse stadig, at Aviseksemplarerne Antal formindskes. I 1825 beløb Avisportoene sig kun til 5972 Rdl. Rm., medens den i 1808 havde indbragt 12,299 Rdl. Kurant, og endnu i 1830 udgjorde den kun 9286 Rdl. Rm. Trods de daarlige Tider for Pressen opstod der dog stadig ny Aviser, saaledes „Kjøbenhavns nyeste Aftenpost“, „Tilskueren“, „Flora“ — senere udgivet under Navnet „Harpen“ — „Brevduen“ og „Freja“ samt flere Tids- eller Maanedsskrifter, men flere af dem ophørte atter, enten midlertidig eller for bestandig. Foruden de Aviser, der ved Udgangen af Aaret 1814 havde Postforsendelsesret, havde i 1821 kun 2 kjøbenhavnske, „Politivennen“ og „Kjøbenhavns nyeste Aftenpost“, samt en Provinsavis, „Vestsjællands Avis“, der udkom i Slagelse, denne Ret. I dette Aar ansøgte Hofboghandler Beeken om Postforsendelsesret for det af ham udgivne Ugeblad „Statsvennen“, men, skønt Generalpostdirektionen indstillede, at Ansøgningen bevilgedes, blev det dog ved kgl. Res. af 28. Decbr. bestemt, at der indtil videre ikke maatte forsendes flere indenlandske Blade eller Tidsskrifter mod modereret Porto end dem, som allerede var forundt saadan Forsendelse. Resolutionen indeholder intet om, hvorfor man saaledes pludselig afskar alle ny Aviser fra at blive forsendte for modereret Porto, men det er let at se, at Grunden hertil var Kongens Uvillie mod den Del af Pressen, som gav sig af med Politik. Der blev nemlig i de følgende Aar trods Forbudet tilstaaet flere Aviser Postforsendelsesret. Begyndelsen blev gjort med „Den

Nord-Cimbriske Tilskuer eller Thisted Amts Avertissementstidende“, hvis Udgiver efter gentagne indtrængende Opfordringer fra Amtmanden over Thisted Amt blev indstillet til at erholde Postforsendelsesret for sit Blad. Udgiveren havde nemlig paa Opfordring af Amtets Embedsmænd og med deres Understøttelse oprettet et Bogtrykkeri, da intet saadan fandtes i Thisted eller de tvende tilgrænsende Amter, Ringkjøbing og Hjørring, hvorfor Embedsmændene hidtil havde maattet forskrive deres Blanketter og Protokoller langvejsfra. For at Bogtrykkeriet kunde bestaa, havde det været nødvendigt for Ejeren at udgive en Avis, men denne vilde ikke kunne fortsættes, uden at den fik Postforsendelsesret. I modsat Fald vilde baade den og Bogtrykkeriet ophøre, og de Bekendtgørelser, som nu kundgjordes i Aviserne, maatte da atter til Byrde for Almuen ske ved Sognebud. Ansøgningen blev imidlertid bevilget, og under Henvisning hertil dristede Generalpostdirektionen sig senere til at nedlægge Forestilling om flere andre Avisers Forsendelse med Posten, saaledes i 1829 Ugebladet „Patrouillen“, „Skanderborg Amts Avis“ og „Vejle Amts Avis“, men Direktionen bemærker udtrykkelig i Forestillingerne, at disse Aviser maa anses for at være af et uskadeligt Indhold, og Kongen bevilgede dem ogsaa Postforsendelsesretten. Denne tilstodes ogsaa i 1827 efter direkte Ansøgning fra Udgiverne til Kongen „Kjøbenhavnsposten“, „Kjøbenhavns flyvende Post“ samt „Magasin for Kunstnere og Haandværkere“, hvis Udbredelse ansaas for særdeles gavnlig, og „Nyt Repertorium for Mor-skabslæsning“, der kun var af æstetisk Indhold. Ligeledes tillodes det, dog først efter gentagne Ansøgnin-

ger, at det af Pastor Rønne udgivne „Dansk Religionsblad“ maatte forsendes for den modererede Porto. Derimod afslog Kongen trods Generalpostdirektionens Indstilling flere Ansøgninger om Postforsendelsesret, saaledes for „Tilskueren“, ligesom Generalpostdirektionen, uden at gøre nogen Indstilling, afviste flere andre.¹²⁾

Portotaksternes Fastsættelse i Sølv havde ingen Forandring af Avisportoens til Følge, eftersom denne for de indenlandske Aviser udgjorde en vis Del af Abonnementsbeløbet og for de udenlandske alt var bestemt i Sølv til 1 Rdl. 58 Sk. pr. Eksemplar, hvilket Beløb hidtil var opkrævet i Forhold til den virkelige Kurs. Det Postmestrene tilkommende Distributionsgebyr fastsattes i Sølv til 78 Sk. aarlig for indenlandske og 1 Rdl. 58 Sk. aarlig for udenlandske Aviser pr. Eksemplar. For de sidstnævnte maatte Postmestrene tillige opkræve i Inkassationsgebyr 5 Sk. af hver Rigsdaler af Indkøbsprisen, naar denne var over 8 Rdl. Paa et Blad som „Times“ havde Postmesteren paa Ankomststedet saaledes en aarlig Fortjeneste af 10 Rdl. 5 Sk., men det holdtes næppe i stort Antal, eftersom den aarlige Pris herfor løb op til 173 Rdl. 76 Sk.¹³⁾

Ved Oprettelsen af den polytekniske Lærestalt blev der ved kgl. Res. af 13. Oktbr. 1829 til Indtægt for Anstalten paalagt saavel inden- som udenlandske Blade og periodiske Skrifter, som forsendtes med Posterne i Danmark, en aarlig Afgift af 6 Sk. af hver Rigsdaler, som Abonnementsprisen plus Postafgiften beløb sig til. Denne Afgift skulde dog for de i Jylland, Fyen og Lolland udkommende Stiftsaviser kun erlægges af de Eksemplarer, som forsendtes uden for det paa-

gældende Stift eller Amt. Afgiften maatte Abonnerterne betale; dog indgik Udgiveren af „Adresseavisen“ og „Altonaischer Mercurius“ paa at betale en bestemt aarlig Afgift til Lærestalten, imod at deres Abonnenter fritoges for Afgiften. Adresseavisen betalte saaledes, foruden 3000 Rdl. een Gang for alle, aarlig 2000 Rdl., men fik rigtignok samtidig sit Avertissementsprivilegium forlænget indtil 1855.¹⁴⁾

I de hidtil gældende Regler for Postforsendelsernes Modtagelse, Ekspedition og Udlevering foretoges der i disse Aar ingen Forandring af Betydning. Det er dog værd at bemærke, at Brevstempler kom i Brug i denne Periode. De første af disse blev anskaffede til Brevpostkontoret i Kjøbenhavn, og i Marts 1820 blev der bestilt Brevstempler til Postkontorerne i Helsingør, Flensborg, Kiel, Rendsborg, Tønning, Slesvig, Itzehoe, Randers, Odense og Aalborg. Prisen for hvert Stempel var 14 à 15 Rdl.¹⁵⁾

Ved Postens Ankomst til en By skulde Karterne eller Fortegnelserne over Brevene opslaas paa Tavler i Kontorets Forstue, dog ikke før Kl. 6 Morgen og ikke længere end til Kl. 10 Aften. Den Tid, de saaledes skulde være til almindeligt Eftersyn, fastsattes i Postmesterinstruksen af 1822 til 2 Timer, men om nogen efter den Tid skulde forlange at se Karterne for at overbevise sig om, hvor vidt der var ankommet Breve til dem, maatte dette ikke nægtes. I Kjøbenhavn havde man dog allerede i 1816 for at fremskynde Brevenes Udbringning indskrænket Tiden for Karternes Udhængning til en Time, thi her var det efterhaan-

den blevet det almindelige, at Brevene udbragtes*); det var kun de større Købmænd, der lod deres Breve afhente. For at kundgøre for disse, naar Hovedposten var ankommet, red en Postillon gennem Gaderne og blæste i Posthornet. Dette var dog ikke en officiel Foranstaltning fra Postvæsenets Side, men skyldtes en privat Aftale mellem vedkommende Købmænd og Postillonen, som herfor fik et Honorar af Købmændene**), men i 1815 bekendtgjorde dog Generalpostdirektionen, at denne Postillon paa Hattepullen vilde bære et gult Skilt med Indskrift i sort „Posten fra Hamborg“, og at han vilde passere gennem de sædvanlige Gader, hvor han paa de sædvanlige Steder vilde holde stille og blæse i Posthornet. I Provinserne, hvor Byerne ikke var af saa stor Udstrækning, var en saadan Foranstaltning overflødig, thi Postens Ankomst kunde i Reglen høres over hele Byen, forudsat at Postillonen

*) Ombæring fandt ogsaa Sted til Forstæderne. Ved Bekendtgørelse af 5. April 1817 bestemtes det, at Postbudene maatte opkræve i Bærepenge det dobbelte for Forsendelser, som bragtes uden for Stadens Porte, saa langt Broen rækker, det 3dobbelte for Forsendelser til Frederiksberg By, Falkonerallé, Gl. Kongevej, den forrige Ladegaard til Nørrebro samt Farimagssvejen fra Nørre- til Østerbro, alt i lige Linie, og det 4dobbelte for Forsendelser, som bragtes længere uden for Demarkationslinien ad lille Vibenshus, Lygten, Slukefter og saa langt, Stadens Grund rækker.

**) Det er formodentlig dette Honorar, som følgende Avertissement i Statstidende for 2. Januar 1815 angaar: „Ombedes, at ingen betaler Nytaars-Dusør til Hamborg ridende Postkarl, uden at han medbringer Bevis fra Generalpostdirektionen“. Avertissementet var uden Direktionens Tilladelse indrykket af Postkarlen, som i den Anledning fik sig en alvorlig Erindring, ligesom Redaktionen maatte optage en Meddelelse herom i Bladet.

gjorde sin Pligt at blæse i Posthornet og ikke, saaledes som der fra Ribe klagedes over, undlod dette og passerede de afsides Gader.¹⁶⁾

Efter at man var begyndt at sende Post med Dampskibene, var det nødvendigt for Postvæsenet i Kjøbenhavn straks, naar disse ankom, at faa Underretning herom. Der var af den Grund truffet Akkord med Vægterne paa Nikolaj Taarn, at de for en aarlig Betaling af 15 Rdl. skulde melde til Postkontoret, naar Skibene løb ind.¹⁷⁾

Medens det i Provinserne var Postmestrenes Sag at sørge for Lokale til Postkontoret, var de kjøbenhavnske Postkontorer indstillerede i den af Postvæsenet i 1778 købte Ejendom paa Kjøbmagergade, den nuværende Postgaard. Her havde ogsaa Generalpostdirektionen og dens Kontorer Lokaler. Indtil 1793 havde tillige første Postdirektør haft fri Bolig her, men efter den daværende første Direktør Holmskjolds Død var denne Bolig blevet udlejet til Konferensraad Schütz, der dog kun boede her et Par Aar. Efter den store Brand i 1795, under hvilken ogsaa Stadens Raadhus brændte, var nemlig Direktørboligen og den Del af Forbygningen, hvor Brevpostkontoret havde Lokale, blevet overladt Magistraten og de med den forbundne Institutioner, Overformynderiet, Kæmneriet samt Brand- og Vandvæsenet, medens Brevpostkontoret var henflyttet i Sidebygningen. Da i 1815 det ny Raad- og Domhus paa Nytorv toges i Brug, bortflyttede de ovennævnte Institutioner; første Postdirektør eller, som han nu kaldtes, Generalpostdirektøren fik atter Embedsbolig paa Postgaarden, og Brev-

postkontoret flyttedes igen til Forbygningen, hvor ligeledes Pakkepostkontoret havde Lokale. Forskellige Forbedringer indførtes, bl. a. blev Vestibulen gjort større, Brevpostkontoret fik 2 Døre, en for Indgang og en for Udgang, og endelig indrettedes i umiddelbar Forbindelse med dette Kontor et særligt Lokale for Avisekspeditionen. De øvrige Kontorer havde Lokaler i Sidebygningerne i den forreste Gaard.

Samtidig med at disse Forandringer foregik, fik Brevpostkontoret netop en ny Postforvalter, v. Støcken, og ham overdroges det at føre Tilsyn med Postgaarden, hvorfor han fik Bolig her. Desuden var der ved Postgaarden ansat en Portner og en Fyrbøder. Fra Slutningen af Aaret 1813 var der om Aftenen og Natten posteret en Skildvagt ved Postgaarden, men denne blev inddraget fra 1. Marts 1816 som Følge af den almindelige Indskrækning i Vagtposternes Antal, og Postgaarden henlaa nu ubevogtet om Natten. I December s. A. skete der Indbrud i det helsingørske Postkontor ved, at Tyvene slog Vinduerne til Gaarden itu, men det lykkedes dem dog ikke at faa Døren til Chefens Kontor, hvor der laa store Pengesummer, opbrudt; hele Udbyttet var kun 116 Rdl., som henlaa i Postkontrolørens Skuffe. Dette gav Anledning til, at der blev antaget en Vægter til at holde Vagt om Natten, hvorhos Portneren mod en aarlig Godtgørelse skulde holde en Lænkehund, som løstes om Natten. Samtidig hermed blev Postgaarden forsynet med Brandredskaber, og hele Personalet fik Brandskilte for i paakommende Tilfælde at kunne have fri Passage til Postgaarden¹⁹).

FJERDE KAPITEL.

Befordrings- og Færgevæsen.

Det vil erindres, at man i den i første Afsnit omhandlede Periode havde maattet gribe til Tvangsforanstaltninger for at faa indrettet de nødvendige Vognmandslav rundt omkring i Landet, og at man tillige havde maattet forhøje Vognmandstaksten betydelig. Denne var i de første Aar efter 1814, da Betalingen erlagdes i Sedler, 2 Rdl. 88 Sk. pr. Mil for en holstensk Postvogn med 2 Heste. I 1818, da Sølv blev Grundbetalingsmidlet, sattes denne Takst til 1 Rdl. 32 Sk., men de varierende Foderpriser forhindrede, at Taksten kunde være stabil, og den maatte derfor bestemmes forud for hvert Kvartal.

Der lød stadig Klager over den Byrde, som Befordringspligten var, thi Betalingen stod ikke i Forhold til Ydelsen. Det var derfor i den Henseende et Held, at Trafiken var aftaget og længe ingen Fremgang havde. Der var Stationer, hvor Antallet af Rejsende var saa ringe, at det ikke kunde betale sig at lade føre Regnskab over Afgiften til Befordringsvæsenets Fond, og i 1816 blev derfor 33 og i 1827 yderligere 10 Befordringsstationer fritagne for at aflægge Regnskab, saaledes at Afgiften tilfaldt Opsynsmændene.¹⁾

Det er en Selvfølge, at der i disse for alt Næringsliv vanskelige Aar ikke blev gjort noget for at forbedre Befordringsvæsenets Materiel. Paa Hovedrouten samt i Helsingør og Kjøge var Vognmændene pligtige at holde holstenske Postvogne, men disse, der bl. a. havde Træfadninger, var meget umagelige. De

stod dog langt over de Vogne, der i Almindelighed brugtes udenfor Hovedrouten, thi endnu i 1830 hedder det om Vognene paa Routen mellem Kolding og Aalborg, at de ikke var „saa hensigtsmæssige og bekvemme, som de kunde være.“ idet de var saa smalle, at de, foruden at de afgav et ubekvent Sæde for 2 Personer jævnsides, meget ofte væltede. At paalægge Vognmændene at holde bedre Materiel paa en Tid, hvor de havde Vanskelighed ved i det hele at bestride Kørselen, kunde der naturligvis ikke være Tale om, men da der, efterhaanden som Tiderne bedrede sig, atter blev Fortjeneste ved Kørselen, saa at man endogsaa kunde nedsætte Taksten, der ved Udgangen af 1830 var 80 Sk. pr. Mil for en holstensk Vogn med 2 Heste, og frivillige Vognmandslav igen opstod, søgte Generalpostdirektionen ved paa forskellig Maade at understøtte Vognmændene at faa indført bedre Vogne. Saaledes blev der i 1830 udsat en Præmie af 6 Rdl. for hver Kurvefadning, hvormed Vognmændene paa Routen fra Roskilde til Kolding „til Afskaffelse af Bræddefadninger“ forsynede deres stemplede Vogne, hvilket havde den gode Virkning, at samtlige Vogne paa denne Route inden et Aars Forløb var forsynede med Kurvefadninger.

Da Dampskibet i 1828 blev sat i Gang paa Store Bælt, og Overfarten derved blev mere regelmæssig, var det Generalpostdirektionen magtpaaliggende til lige at faa indført lukkede og halvlukkede samt i det hele bekvemmere Vogne paa Hovedrouten gennem Landet for derved at drage Strømmen af Rejsende denne Vej. Vel var det i Forordningen af 1804 forudsat, at Vognmændene holdt Kareter, Chaiser eller

andre lignende Vogne, for hvis Afbenyttelse det var tilladt at opkræve Ekstrabetaling, og det var endogsaa paa de Steder, hvor Vognmændene ikke holdt deslige Vogne, givet andre, som vilde anskaffe saadanne, Adgang til at befordre Rejsende, uden at være bundne til Vognmandslavene, men det var dog kun paa de færreste Stationer, at der fandtes andre end holstenske Vogne. For nu at faa Vognmændene paa Hovedrouten til at holde bedre og bekvemmere Vogne, blev det ved kgl. Res. af 18. April 1828 tilladt at yde Vognmænd, som vilde anskaffe Wiener- og Offenbachervogne, Laan af Befordringsvæsenets Fond mod 4 pCt. aarlig Rente og taalelige Afdrag. Heraf benyttede Vognmændene sig saa vel, at der inden Udgangen af Aaret 1828 paa Routen Roskilde—Kolding var 24 Wiener- og Offenbachervogne i Brug, med hvilke der i Tidsrummet Juni 1828 til Udgangen af 1830 afgaves 3185 Befordringer.²⁾

Ligesom der stilledes større Fordringer til Vognene paa Hovedrouten end paa de andre Router, var det samme Tilfældet med Hestene. Paa Hovedrouten maatte kun bruges særlig gode Heste, medens det for de andre Routers Vedkommende kun fordredes, at de skulde være forsvarlige. Heste, som havde Flyvekul-ler eller den Uvane at løbe løbske, maatte aldeles ikke bruges under Mulkt af 10 Rdl. for hver Hest og Udredelse af Erstatning for eventuel derved foraarsaget Skade, saafremt Ejeren var vidende om Hestens Fejl. Dette Forbud blev idelig overtraadt, og altid undskyldte Ejeren sig med at være uvidende om Hestens Fejl, hvorfor en kgl. Res. af 15. Decbr. 1815 bemyndigede Opsynsmændene til at foranstalte de Heste,

som brugtes til Vognmandsbefordring, og som befandtes at lide af ovennævnte Fejl, mærkede saaledes, at de mistede et Stykke af hvert Øre og gaves en Split i ethvert afskaaret Øre indtil dets Midte efter Længden, og skulde det herefter under Mulkt fra 2 til 5 Rdl. være forbudt at bruge stumpørede Heste til Vognmandsbefordring.³⁾

Af Befordringsstationer oprettedes der i denne Periode ingen i Kongeriget, hvorimod der i Hertugdømmerne oprettedes saadanne i Neumünster 1816, i Bornhøved og Preetz 1819, i Lütjenborg, Oldenburg, Heiligenhafen og Neustadt 1821, i Heidkrug 1822 og i Barmstedt 1825.

Ved Siden af at sørge for de Rejsendes Befordring maatte der ogsaa drages Omsorg for, at der i Købstæderne og paa Vejen mellem disse fandtes Gæstgivergaarde eller Kroer, hvor de Rejsende kunde faa Forplejning. Med Gæstgiverierne havde det i lange Tider været slet bevendt, og allerede medens Befordringsvæsenet sorterede under Kancelliet, havde Regeringen paa forskellig Maade søgt at ophjælpe disse; bl. a. havde man, som i forrige Afsnit omtalt, grebet til den uheldige Udvej at kombinere Gæstgiverierne med Postmesterembederne. Efter at Befordringsvæsenet var henlagt under Postbestyrelsen, havde man fulgt den mere naturlige Vej at hjælpe Gæstgiverne, dels ved Laan, dels ved Understøttelser, men denne Hjælp havde kun haft liden Betydning overfor de Tab, som Krigen og Dyrtiden havde forvoldt dem. I de Aar, her omhandles, kom der en ny Calamitet for Gæstgiverne, idet den paa Kiel og Lybæk etablerede Dampskibsfart drog en Mængde Rejsende bort fra

Hovedrouten gennem Landet. Der maatte derfor stadig af Befordringsvæsenets Fond ydes Gæstgiverne Laan og Understøttelser. Saaledes fik i flere Aar Gæstgiverne i Nyborg og Middelfart aarlig 100—150 Rdl. for at holde deres Gæstgiverier i god Stand.⁴⁾

For Færgevæsenet eller rettere Færgelavene betegner det heromhandlede Tidsrum kun Tilbagegang, men dette var en ganske naturlig Følge af Dampskibsfartens Etablering. Vi har i forrige Afsnit omtalt, at man i 1808 havde indstillet Færgefarten mellem Nysted og Heiligenhafen, og at man havde maattet frigive Færgefarten mellem Kallundborg og Aarhus, da Færgelavet var gaaet saaledes tilbage, at det ikke kunde besørge Transporten. Efter Krigen var der etableret Færgefart mellem Rødby og Heiligenhafen over Femern, men denne maatte i 1824 atter indstilles, da det aarlige Antal Rejsende kun udgjorde 2 à 3. Færgefarten mellem Kallundborg og Aarhus begyndte igen fra April 1815, men, efter at Dampskibsfarten paa Jylland var aabnet, gik den stærkt tilbage, skønt Generalpostdirektionen gjorde alt for at lede Godstransporten denne Vej ved bl. a. at træffe Foranstaltning til at Pakkesager til og fra hele Jylland kunde forsendes ad den Route, fra 1828 endogsaa for halv Fragt af den gældende Pakkeposttakst. De mindre Færgeløb var endnu uden Konkurrenter, men med det største og hidtil vigtigste, nemlig Korsør—Nyborg, konkurrerede selv Postvæsenet, idet Postdampskibet kunde fragtes, naar det ikke var i Posttur. Det var dog, som vi har set, en ret blid Konkurrence, idet Færgelavet holdtes skadesløst ved at erholde Halvdelen af Fragten for Passagerer, som

ikke fulgte med Posten, og en vis Andel af Indtægten ved at udleje Dampskibet.

Den daarlige Tilstand, hvori Færgevæsenet i 1809 havde vist sig at være, havde godtgjort Nødvendigheden af, at det blev undergivet et sagkyndigt Tilsyn. Admiral Poul Løvenørn, der dengang havde reorganiseret Færgevæsenet, vedblev derfor indtil sin Død i 1826 at fungere som Postvæsenets Konsulent i Færgesager, og i hans Sted ansattes Kaptajn i Søetaten Henne. Efter dennes Død i 1830 overdroges dette Hverv til Kaptajnløjtnant Leth⁵).

FEMTE KAPITEL.

Embedsmænd og Betjente ved Postkontorerne, Lønningsforhold m. v.

Postembedsmændenes Lønningsforhold er udførligt omtalt i forrige Afsnit. Det vil erindres, at Sportlerne udgjorde den største Part af Indtægterne, hvorfor de Lønningstillæg, der forinden Møntforandringen havde været tilstaaede samtlige Embedsmænd i Forhold til den faste Lønning, havde været uden Betydning for Postembedsmændene.

Krigsaarene med den herskende Dyrtid havde været trange Aar for Embedsmændene, men ogsaa de første Aar efter Krigen, da Lønningerne udbetaltes efter Sølvsværdikursen (375 mod 200), medens den virkelige Kurs, hvorefter alle Livsfornødenheder maatte betales, var langt ugunstigere, kneb det haardt for Embedsmændene. Det er om disse Aar, det hedder, at „selv de anseteste Embedsmænd kummerligens maatte

friste Livet; Uger igennem kom intet Kød paa Bordet, en Snaps havde næsten overalt erstattet Vinen“.¹⁾ For Postvæsenets Embedsmænd, hvis største Indtægt indflød gennem Gebyrer, havde det selvfølgelig mindre at sige, efter hvilken Kurs den faste Lønning blev udbetalt, ligesaa lidt som det for dem havde nogen videre Betydning, da der for Aarene 1816—17 tilstodes alle Embedsmænd et Gagetillæg af 50 Rdl. N. V. for hver 100 Rdl. S. V. af de første 1200 Rdl. For Postembedsmændene kom det væsentlig an paa, at Gebyrerne indbragte noget klækkeligt. Nu var disse ganske vist ogsaa blevne noget forhøjede, og en hel ny Indtægt var tilkommen ved Ekspeditions- og Udleveringsgebyret, men uheldigvis var der tillige en stærk Nedgang i Antallet af Forsendelserne, hvoraf Gebyrerne skulde beregnes. Antallet af Aviser dalede som Følge af den almindelige økonomiske Tilbagegang, Pakkepostforsendelserne var aftagne, efter at Skibsfarten igen var aabnet efter Krigen, og en stor Del Gods forsendtes ad Søvejen, og endelig medførte den almindelige Stilstand i Handel og Erhvervsliv en Tilbagegang i Korrespondancen.

For at danne sig en Forestilling om Postmestrenes Indtægter i hine Tider er det nødvendigt ikke alene at kende Sportlernes Beløb, men ogsaa Udgifterne ved Embedet, men herom foreligger der kun sparsomme Oplysninger. En enkelt Postmester, nemlig Postmesteren i Aalborg, har dog lejlighedsvis afgivet en Beretning om de ved hans Embede faldende Indtægter og Udgifter i Tiden fra 1. Oktbr. 1815 til 31. Decbr. 1816, altsaa for 5 Kvartaler. Efter denne havde Indtægterne udgjort:

Lønning 206 Rdl. 24 Sk. S. V. i N. V. = 386 Rdl.	
70 Sk. ÷ pro Cento Skat	381 Rdl. 14 Sk.
Lønningstillæg	91 — 16 —
Til en Litsenbroder	40 — 60 —
Distribution af Aviser	456 — 94 —
Bærepenge ved Brevposten	866 — 04 —
Bærepenge ved Pakkeposten samt Litsenbroder- penge af Rejsende	356 — 01 —
Gebyrer ved Pakkeposten	655 — 40 —
do. for Estafetter	11 — 72 —
Af Gebyrfondet	125 — " —
Før afgaaende Aviser	2 — 51 —
	Ialt 2986 Rdl. 64 Sk.

Udgifterne havde beløbet:

Lokale (Husleje for Bolig og Kontor var 600 Rdl., men det bedste Værelse var anvendt til Kontor)	400 Rdl. "
Løn og Kost til en Fuldmægtig	625 — "
do. do. - - Postskriver	375 — "
do. do. - - Litsenbroder og et Ekstrabud	312 — 48
Lys, Brændsel, Sejlgarn og Lak m. v. 538 — 48	
	2251 — " —
	Rest 735 Rdl. 64 Sk.,

som altsaa var Postmesterens Indtægt for 5 Kvartaler. Dette giver for et Aar ca. 600 Rdl. N. V., hvilket Beløb efter den daværende Seddelkurs kun repræsenterede 200 Rdl. i Sølv.*)

Naturligvis kan denne Opgørelse — dens Rigtighed i det hele forudsat — under Hensyn til det Tidsrum, for hvilket den er foretaget, ikke tages som

*) Den daværende Postmester, Rasmus Jørgensen, havde været Postmester ved det norske Postkontor i Kjøbenhavn indtil 1814, da han blev afskediget med 800 Rdl. S. V. aarlig i Vartpenge, hvilket i $1\frac{1}{4}$ Aar med Fradrag af pro Cento Skatten vilde have udgjort i N. V. 1851 Rdl. 54 Sk. Han havde altsaa ved at blive Postmester i Aalborg haft et Tab af 1115 Rdl. 85 Sk. i de 5 Fjerdingaar, for hvilke ovennævnte Opgørelse er foretaget.

Norm for Embedets Nettoindtægt. Sedlernes Kurs svingede i 1816 mellem 555 og 760 mod pari 200, og samtlige Udgifter er selvfølgelig opførte med de Beløb, der er udgivne i Sedler, medens Indtægterne er angivne i Navneværdi efter den officielle Sølvværdikurs. Under normale Pengeforhold vilde hverken Indtægten eller Udgiften være fremtraadt med saa store Beløb. Indtægten vilde i Sølv have udgjort 1592 Rdl. og Udgiften, naar man gaar ud fra, at den svarer til en Kurs af 650, 692 Rdl., saa at Nettoindtægten i Sølv vilde have været 900 Rdl. eller 720 Rdl. aarlig. Endelig savnes i Opgørelsen en Indtægtspost, som næppe har været uden Betydning, nemlig Nytaarsdusørerne, men om disse oplyser Postmesteren, at de for det meste er givne ham i Produkter, som han ikke har modtaget efter Maal og Vægt.²⁾

Aaret 1818 bragte for Embedsmændene i Almindelighed en Forbedring i deres Kaar. Sedlernes Kurs svingede i dette Aar mellem 253 og 315, saa at det endogsaa blev en Fordel at faa Gagerne udbetalte i Sedler efter Sølvværdikursen, 375, da denne stod over den virkelige Kurs. Efter at Sølv fra 1. Aug. 1818 var blevet Grundbetalingsmidlet i Danmark, blev det ved kgl. Res. af 30. Septbr. s. A. bestemt, at alle Gager skulde udbetales i rede Sølv. Dette betød i Virkeligheden en Gageforhøjelse, da Sedlerne i de følgende 20 Aar stod under pari, men af Postmestrene føltes dette kun i ringere Grad, da deres væsentligste Indtægt, Sportlerne, beregnede i Sølv, fremdeles kunde erlægges i Sedler efter Kvartalskursen, der, som tidligere bemærket, ikke blev noget korrekt Udtryk for den virkelige Kurs. Efterhaanden som Sedlernes

Kurs bedrede sig, hævedes dog dette Misforhold, men værre var det, at der, som foran nævnt, var en stadig Nedgang i de uvisse Indtægter, thi de i Forvejen alt andet end vel aflagte Embedsmænd fik derved endnu slettere Kaar. Dette fremholder Generalpostdirektionen ogsaa stadig i sine Forestillinger til Kongen, men at foreslåa Lønningerne forbedrede paa en Tid, hvor Sparsommelighed i Statsstyrelsen efter den ulykkelige Krig var en Nødvendighed, og hvor, som tidligere bemærket, Udredelsen af Pensionerne ansaas som Postkassens vigtigste Bestemmelse, vovede Direktionen dog ikke. Den indskrænkede sig til at udvirke, at Ekspeditions- og Udleveringsgebyret, for hvis Vedbliven der hidtil hvert Aar, ikke uden en vis Modstand fra Finanskollegiets Side, havde maattet erhverves kongelig Resolution, fik Lov at bestaa, indtil Postbetjentenes Kaar paa anden Maade kunde forbedres.³⁾

Som tidligere anført, var dette Gebyr kun af ringe Betydning ved de mindre Embeder, og naar man ser, hvorledes den Del deraf, som indflød i et særligt Fond, anvendtes, faar man just ikke Indtrykket af, at det er kommet de mest trængende til gode. Fondet, der dannedes af de Beløb, der opkrævedes ved Postkontorerne i Kjøbenhavn, Aarhus, Odense og Aalborg, skulde, efter at Bestyrerne af de her nævnte Kontorer havde faaet en passende Andel, anvendes til at hjælpe andre trængende Postmestre, hvis Indtægter ikke fik en passende Forøgelse ved Gebyret, samt til at forøge Lønnen for de private Skrivere ved Postkontorerne i Kjøbenhavn, men paa denne Maade anvendtes ikke hele Beløbet. En Del benyttedes til at give forskellige

Embedsmænd i Generalpostdirektionen Laan og fordeltes altsaa ikke, ligesom flere Udgifter, der ellers vilde være faldne Postkassen til Last, efterhaanden afholdtes af Fondet. For Aaret 1817 er der saaledes betalt ca. 1800 Rdl. til Embedsmænd i Generalpostdirektionen for Ekstraarbejde. For Aaret 1819, da den Del af Gebyret, der indgik i Fondet, udgjorde 6438 Rdl., er der kun fordelt 5084 Rdl. Heraf har Postmestre og Postkontrolører i Kjøbenhavn faaet 930 Rdl. og Postmestrene i Odense, Aarhus og Aalborg hver 100 Rdl. Til de private Skrivere ved Kjøbenhavns Postkontorer er fordelt 851 Rdl., og til 12 trængende Postmestre er udbetalt 740 Rdl. i Portioner fra 40—100 Rdl., medens 376 Rdl. er givne til Postskippere, Baadførere, Postbude og enkelte Enker og 60 Rdl. til en Postfører til Hjælp til en Kaleche. Derimod er ikke mindre end 1384 Rdl. betalte for Ekstraarbejde eller givne i Gratifikationer til Embedsmænd i Generalpostdirektionen, foruden at 2 Fuldmægtige har faaet 228 Rdl. for Revisionen af Gebyrregnskabet, og at 215 Rdl. er anvendte til at lønne en Skriver med. Paa lignende Maade fordeltes Gebyret ogsaa i de senere Aar, kun at der heraf stadig afholdtes flere det uvedkommende Udgifter, som f. Eks. 160 Rdl. aarlig til Honorarer for Aabning af ubesørgede Breve, 60 Rdl. for en Fuldmægtigs Kur og Pleje paa Frederiks Hospital og 128 Rdl. i Anledning af en Volontørs Sygdom og Begravelse, ikke at tale om, at Portneren ved Postgaarden i Kjøbenhavn fik 30 Rdl. aarlig til Hjælp til Rendestenens Vedligeholdelse.⁴)

I Aarene 1815—30 udgjorde de Gebyrer, der indgik til Fondet, ca. 5000 Rdl. aarlig, medens Beløbet

af de Gebyrer, som er oppebaarne direkte af Postmestrene, efter de spredte Oplysninger, der findes, kan anslaaes til ca. 11,000 Rdl. aarlig. For en stor Del af Embedsmændene har Gebyret selvfølgelig haft Betydning, men det var dog i de første Aar efter Krigen, i Lighed med hvad der havde været Tilfældet i Krigsaarene, nødvendigt ved Siden af at tilstaa mange Embedsmænd enten Gageforskud eller ekstraordinære Understøttelser, noget, der dog ikke alene gjaldt for Postembedsmændene, men for alle Statens Embedsmænd. Endnu i 1820 tilstodes der 18 Postmestre Gratifikationer til et Beløb af 3525 Rdl., men efterhaanden blev dog Antallet af de understøttede mindre. Ansøgninger om Understøttelser indgik dog stadig, thi disse var efterhaanden blevne en Indtægt, man regnede med, og kunde man ikke faa Ansøgningen indsendt gennem Generalpostdirektionen, sendte man den eller overgav den direkte til Kongen, som saa indhentedes Direktionens Erklæring. Frederik den Sjette var meget liberal med Uddeling af saadanne Understøttelser, thi ikke alene bevilgede han dem altid, naar Generalpostdirektionen anbefalede det, men ogsaa, naar Direktionen uden Anbefaling henstillede Ansøgningen, tog han den i Reglen til Følge. Til Eksempel skal kun anføres, at den tidligere omtalte Chef for Bogholderkontoret, H. C. Hansen, i 1825 søgte Kongen om en Understøttelse af 150 Rdl. under Anbringende af, at han skulde have en Datter gift og en anden konfirmeret, og med den største Ugenerthed erklærer han i Ansøgningen, at det er første Gang, han vover at udbede sig denne kongelige Naade. Generalpostdirektionen oplyste imidlertid, at han 3 Gange

havde søgt og faaet Understøttelser til Beløb 650 Rdl. samt 2 Gange Gageforskud, hvorfor Direktionen henstillede Ansøgning til Kongens „allerhøjstforgodtbe- findende allernaadigste Beslutning“. Kongen bevilgede ham „endnu for denne Gang“ 100 Rdl.⁵⁾

Største Parten af dem, der søgte om Understøttelse, var naturligvis de lavest lønnede Embedsmænd, men flere af disse var ogsaa saaledes stillede, at de enten maatte gøre Gæld eller sulte. Saaledes oplyser Postmesteren i Holbæk, Grev Platen, i 1821 om sine Indtægter og Udgifter for et Aar følgende: Hans Gage var 185 Rdl., til en Litsenbroder fik han 43 Rdl. 32 Sk., hans uvisse Indtægter havde udgjort 201 Rdl. 93 Sk., og i andre Indtægter, formodentlig Dusører og Bærepenge, havde han haft 139 Rdl., ialt altsaa 569 Rdl. 29 Sk. Hans Udgifter havde været: Til en Medhjælper 30 Rdl., til en Litsenbroder 30 Rdl., foruden Kosten til bægge, Husleje 100 Rdl., foruden Kost og Vask til Værten samt Skatter af Ejendommen 65 Rdl. 77 Sk., Kontorudgifter samt Lys og Brændsel 53 Rdl. 37 Sk., Klæder til sig og Familie, Skolepenge, Løn til en Pige og en Amme m. v. 232 Rdl. 12 Sk., ialt 511 Rdl. 30 Sk. Der blev altsaa til „Livets første Fornødenheder“ kun 57 Rdl. 95 Sk. eller omtrent 15 Sk. daglig, og herfor skulde han føde sig selv, Kone og 4 Børn, Medhjælperen, Litsenbroderen, en Pige, en Amme og Værten, ialt 11 Personer. For at bøde paa de smaa Indtægter var denne Postmester tillige Postkontrahent, men som Følge af høje Foderpriser og Uheld med Heste havde han intet tjent herved. Det var derfor ikke saa underligt, at han stadig søgte om Laan og Understøttelse og efterhaan-

den sank saa dybt i Gæld og Armod, at han, skønt han i 1827 fik det bedre Embede i Roskilde, forgreb sig paa de ham betroede Pengesager og 2 Aar efter maatte vandre i Tugthuset.

Om Postmester Brixen i Nakskov, der i 1818 havde søgt om en Postførertjeneste, da han ikke kunde finde Udkommet ved det lille Levebrød som Postmester, udtaler Generalpostdirektionen i 1820, at han befinder sig med sin talrige Familie i den yderste Nød; og om Postmester Raben i Stubbekjøbing hedder det i 1818, at hans Indtægter er saa ringe, at han umulig derved kan have Livets tarveligste Ophold for sig og talrige Familie, af hvilken Aarsag han efter Ansøgning blev dispenseret fra Bestyrelsen af Embedet, indtil han fra 1. Maj 1824 fik Afsked med Pension.*) Ikke bedre stillet var Postmester Bierring i Nysted, som i 1822 søgte om Afsked med Vartpenge, da han, efter i 5 Aar at have haft dette Embede, følte Umuligheden af at kunne ernære sin Familie af dets ringe Indkomster. Han ventede i den nærmeste Fremtid at se sig skilt ved Hus og Hjem paa Grund af Gæld, og Amtmanden udtaler i sin Erklæring, at hans Embedsstilling ikke indbringer ham „det allernødtørftigste“.

*) Krigsraad Raben, der var blevet Postmester i Stubbekjøbing i April 1814, opnaaede med Nød og næppe og kun ved Stiftamtmandens Hjælp at skaffe sig Husly. I April 1815 erklærede Stiftamtmanden til Generalpostdirektionen, at det vilde være ugørligt for Raben at skaffe sig Husly, „da man i en saa indskrænket By som Stubbekjøbing letteligen kunde kende hans Forfatning og desaarsag vilde trække sig tilbage, frygtende mere for Byrden af en saadan Familie end af den egentlig trængende“. (Gp. Res.-Pr. 1815 Fol. 45.)

Han havde flere Gange været suspenderet paa Grund af Restancer, og da Generalpostdirektionen ansaa det for „særdeles betænkeligt saavel med Hensyn til Postkassens Sikkerhed som de Korresponderendes Betyrgelse i Henseende til de igennem hans Kontor til Forsendelse med Pakkeposten indleverede Penge og Sager af Værdi“, at han forblev ved Embedet, blev hans Ansøgning bevilget, dog at Spørgsmaalet om Pension først skulde afgøres, naar der var skaffet Klarhed med Hensyn til 2 Pengebreve, som i en Maaned havde hængeligget paa hans Kontor uden at blive afsendte, hvad han vilde undskylde med, at det var en Forglemmelse.⁶⁾

Ganske vist var de her nævnte Embeder af de mindre, men baade Holbæk og Nakskov hørte dog til dem, som var forbeholdte Underofficerer, og man forudsatte altsaa, at de ikke skulde være et Bierhverv.

De kjøbenhavnske Postembedsmænd var gennemgaaende bedre stillede end deres Kolleger i Provinserne, skønt ogsaa deres Indtægter paa Grund af Tidsomstændighederne var forringede. Særlig klagede Embedsmændene ved det lollandske Postkontor over Tilbagegang i deres Indtægter, efter at Dampskibsfarten paa Kiel, som ogsaa berørte Lolland, var begyndt. Postkontroløren ved dette Kontor, Mathias Kullerup, skildrer sin Armod i de mørkeste Farver. Han har næppe til Livets første Fornødenheder, langt mindre til Husleje og Klæder for sig og sine. Sin syge Hustru maa han „ganske overlade til Skæbnens Herre“, da han ikke har Raad til at købe Medicin, og Børnene har han maattet tage ud af Skolen, da han ikke kan betale Skolepenge. Han fik hvert Aar Un-

derstøttelse af Gebyrfondet, men foruden søgte han regelmæssigt hvert Aar Kongen om Laan og Understøttelse af Postkassen, og Generalpostdirektionen anbefalede ham lige saa regelmæssigt til at erholde akkurat det halve af det Beløb, han søgte om. Postmesteren ved samme Kontor, Dall, beklager sig ogsaa over Afgang i sine Indtægter, men oplyser dog, da han i 1820 søgte om en Understøttelse, at have 800 Rdl. i Netto-Indtægt af Embedet. Samtidig anfører han, at hans Kolleger, hvorved han sigter til Postmestrene ved det helsingørske Postkontor og ved Pakkepostkontoret samt Postforvalteren ved Brevpostkontoret, tjener „2, 3 ja 4 Gange saa meget“. Dette modsiges ikke af Generalpostdirektionen, der kun bemærker, at Dalls Embede er gaaet betydeligt tilbage og ved indtrædende Vakance vil blive foreslaaet forenet med et andet, hvad det, som tidligere oplyst, ogsaa blev. Naar Dall derfor mener, at de ovennævnte Embedsmænd har haft 1600, 2400 og 3200 Rdl. i Indtægt, er dette vistnok rigtigt, og i 1828, da han selv var blevet Postforvalter, opgiver han ogsaa sin Indtægt af dette Embede til 3480 Rdl. Men Indtægter paa 1600, 2400 eller 3200 Rdl. maa, naar man tager Hensyn til, at Livsforødenhederne, efter at Pengeforholdene havde bedret sig, var langt billigere end i vore Dage, kaldes gode. Heller ikke i Forhold til andre Embedsmænds Indtægter paa den Tid staar Indtægter som de ovennævnte tilbage. Anden og tredie Postdirektør havde saaledes kun henholdsvis 1800 og 1500 Rdl. i Gage. I 1818 havde Toldskriveren i Kjøbenhavn ved det indenlandske Toldkontor 30 à 3500 Rdl. aarlig, og samtidig var Kjøbenhavns Overpræsident lønnet med 4000 Rdl.,

Stadthauptmanden med 2000 og første Borgmester med 20 à 2500 Rdl.⁷⁾

Cheferne for Postkontorerne i Kjøbenhavn kunde saaledes ikke med Rette beklage sig over for ringe Indtægter, og først og fremmest gjaldt dette Postforvalteren ved Brevpostkontoret, men denne Embedsmand var ogsaa indenfor Postetaten den, der havde den største Indtægt, i hvert Fald i Kongeriget. Embedet som dansk Postinspektør i Hamborg var dog maaske endnu mere indbringende, men, som tidligere omtalt, var dette fra Marts 1811 til Juni 1814 sat ud af Virksomhed og Grænsepostkontoret forlagt til Altona. Derved havde Postinspektøren, Eggers, lidt et stort Indtægtstab, og han havde i den Anledning faaet et Forskud paa 4000 Rdl. af Postkassen, men havde tillige paadraget sig en meget betydelig Gæld til de fremmede Postamter i Hamborg samt til flere Avisudgivere. I 1813 var hans Broder, Overpræsidenten i Kiel, der var hans Kautionsist, død, og da Eggers ikke kunde skaffe ny Kautionsist, blev Oppebørselsforretningerne fra Juli 1815 overdragne til Postkontrolør, Kancelliraad Albrecht, hvem Eggers herfor maatte give 400 Rdl. aarlig. Et Aar efter blev imidlertid Eggers ved kgl. Res. af 8. Juli 1816 entlediget, og samtidig bestemtes det, at Embedet skulde forblive ubesat indtil Eggers Gæld, som det efter diplomatiske Forhandlinger blev erkendt for en Æressag for det danske Postvæsen at erstatte, var betalt. Forretningerne fordeltes mellem de 2 Postkontrolører, Kancelliraad v. Muck og ovennævnte Albrecht, saaledes at førstnævnte blev Postmester ved Brevposten og sidstnævnte ved Pakkeposten. Af Embedets Netto-Indtægt skulde,

efter at de 2 Kontrolører havde faaet en Part, udredes i Pension til Eggers 1500 Rdl. aarlig, hvorefter det overskydende skulde anvendes til Dækning af Eggers Gæld. Da denne i 1824 var betalt, blev Embedet dog ikke besat, idet Generalpostdirektionen, under Anbringende af at de 2 Postkontrolører, der var nærmest til at faa Embedet, var lige gamle i Tjænesten og lige dygtige, hvorfor den ene ikke kunde foretrækkes for den anden, medens det ikke kunde lade sig gøre at ansætte en Trediemand, saa længe Eggers skulde have 1500 Rdl. aarlig i Pension af Embedets Indtægter, erhvervede en kongelig Resolution for, at Embedet endnu i 3 Aar maatte administreres paa førnævnte Maade. Da de 3 Aar var forløbne, erhvervede Direktionen en ny kgl. Resolution for, at Embedet maatte forvaltes paa samme Maade de følgende 3 Aar, og i disse 6 Aar indvandttes hvert Aar et Overskud af Embedet. Heraf anvendtes en Del til Laan til Vognmænd i Holsten, 800 Rdl. betaltes til Herman Monrad som Honorar for det Aar, da han fungerede som Kontorchef uden Gage (se Side 198), og endelig fik Postdirektør Thayssen, der havde stor Familie, og hvis pekuniære Forhold var mindre gode, hvert Aar 300 Rdl. heraf i Gratifikation, hvilke det endogsaa ved kgl. Res. af 22. Decbr. 1829 blev tilladt at forudbetale ham for 4 Aar.

I Januar Maaned 1830 reskriberede Kongen Generalpostdirektionen, at det i Anledning af nogle til Udenrigsministeriet indkomne Besværinger over Justitsraad Mucks Embedsførelse maatte anses for rigtigst, at han blev entlediget. Dette skete ogsaa ved kgl. Res. af 2. Febr. s. A., saaledes at Muck fik til-

lagt 1200 Rdl. i Pension, som skulde udredes af Pensionskassen, der efter Forslag af Generalpostdirektionen tillige overtog Udredelsen af Eggers Pension, hvorefter der intet var til Hinder for endelig at besætte Postinspektørembedet i Hamborg. Dette blev imidlertid nu delt saaledes, at der blev een Postinspektør for Brevposten og een for Pakkeposten, hvorimod de 2 Kontrolørembeder ophævedes. Til Embedet som Postinspektør ved Brevposten henlagdes som hidtil 10 pCt. af Intraderne og Fordelen ved Salget af Tidender og Tidsskrifter. Postinspektøren ved Pakkeposten, der tillige skulde være Kasserer for Brevposten, skulde have i fast Gage 990 Rdl. og desuden $\frac{5}{8}$ af Gebyrerne ved Pakkeposten. Begge Inspektører oppebar Bærelse af Forsendelserne, men maatte selv lønne Postbudene og afholde alle Kontorudgifter efter nærmere fastsatte Regler. Til Embedet som Postinspektør ved Brevposten, der blev det mest indbringende, udnævntes Postdirektør Etatsraad Thayssen og til Postinspektør ved Pakkeposten den hidtilværende Postkontrolør Justitsraad Albrecht. Hele denne Forandring traadte i Kraft fra 1. April 1830. Af det Overskud, der i Aarenes Løb var indvundet ved Embedets Bestyrelse paa den foran skildrede Maade, var endnu i Behold 5434 Rdl., foruden at der til Vognmænd var udlaant 4780 Rdl. Der var saaledes opstaaet et helt nyt Fond med en Formue af 10214 Rdl., der dog forringedes med 500 Rdl., som Thayssen fik i Flyttegodtgørelse.^{*)}

Tager man de økonomisk daarlige Forhold, hvorunder den langt overvejende Del af Postembedsmændene levede, i Betragtning, vil det næppe undre at

høre, at Kassemangler saa at sige hørte til Dagens Orden. I hine Tider tog man det imidlertid ikke saa særligt alvorligt med den Slags Uordener; man søgte saa vidt muligt at holde det gaaende, og først, naar dette ikke længere lod sig gøre, greb man ind. I Postmestrenes Instruks var det foreskrevet, at de senest 14 Dage efter Udløbet af hvert Kvartal skulde indsende de i Kvartalet oppebaarne Intrader tilligemed Regnskabet til Postkassereren. Havde nu en Postmester Kassemangel, var han nødsaget til at trække Indsendelsen ud, indtil han af det løbende Kvartals Intrader havde faaet saa meget ind, at Mangelen kunde dækkes. Trak Indsendelsen utilbørligt længe ud, fulgte Postbestyrelsen følgende Fremgangsmaade: Var Intrader og Regnskab ikke indkommet senest en Maaned efter Kvartalets Slutning, fik paagældende Postmester en Paamindelse, og hjalp dette ikke, blev Amtmanden nogen Tid efter anmodet om at affordre ham Regnskab og Beholdning, og, dersom han ikke var i Stand til herfor at afgive fornøden Rigtighed, da at foranstalte hans Kasse efterset „og, hvis der deri findes Mangel, i Overensstemmelse med Kammerretsordningen suspendere ham fra Embedet, sekvestrere hans Gods og konstituere en anden til Embedets Bestyrelse.“ Samtidig hermed fik Postmesteren en Skrivelse, hvori det meddeltes ham, at Amtmanden var anmodet om at efterse hans Kasse og eventuelt suspendere ham, hvorhos Generalpostdirektionen, saafremt det ikke var første Gang, at slikt passerede med paagældende Postmester, tilkendegav ham „sin særdeles Mishag med denne gentagne Udéblivelse af den fornødne Rigtighed for de Dem anbetroede Oppebørsler.“ Denne Foranstalt-

ning gjorde som Regel sin Virkning, idet Postmesteren gjorde Anstalter for at skaffe Pengene, hvorefter Amtmanden, der i Almindelighed ikke havde forhaattet sig, fik en Skrivelse om at standse Undersøgelsen, da alt nu var i Orden. Det hændte dog ogsaa, at Postmesteren kun indsendte et Afdrag, og Amtmanden fik da Skrivelse om at fremme Undersøgelsen i Henseende til det „endnu manglende Beløb.“

Som man ser, var det ret idylliske Tilstande, der herskede paa Kasse- og Regnskabsvæsenets Omraade. Postbestyrelsen var selvfølgelig ikke i Tvivl om, at de Postmestre, som trak Indsendelsen af Intraderne i Langdrag, havde Kasseangel, men naar blot Pengene efterhaanden kom ind, var man tilfreds. I Aarene omkring 1820 var der hvert Kvartal ca. en Snes Postmestre, der maatte have Rykkerskrivelse, som Regel naturligvis de samme, men det var kun dem, der trak Indsendelsen utilbørligt længe ud. Hvor mange, der i det Hele indsendte Intraderne for sent, faar man ingen Oplysning om. Enkelte Postmestre maatte vel ogsaa suspenderes, men i Almindelighed blev der dog gjort Udveje for Pengene, saa Suspensionen kunde hæves. Undertiden rakte ogsaa Postbestyrelsen en hjælpende Haand. Saaledes fik i 1820 Postmesteren i Nysted, Kaptajn Bierring, der var suspenderet paa Grund af Kasseangel, en Understøttelse, som imidlertid likvideredes med Kasseangelen, hvorefter Suspensionen blev hævet.⁹⁾

Om end nu en Fremgangsmaade som den her skildrede set med Nutidsøjne tager sig ret mærkelig ud, maa man erindre, at det med den Tids Kommunikationsmidler var i høj Grad vanskeligt at føre en virk-

som Kontrol med Embedsmændene ude i Landet. Hertil kom, at Kassemangler ved Postvæsenet aldrig kunde løbe op til store Beløb, da Intraderne, der kun bestod i Porto og Avispenge, skulde indsendes hvert Kvartal, og at det altid kunde kontrolleres, at disse var førte til Indtægt. Postmestrene var ikke som i vore Dage betroede store Beholdninger af Frimærker eller havde store Ind- og Udbetalinger af Postanvisninger. De Beløb, der kunde være Tale om at besvige for, vilde sjældent løbe saa højt op som den stillede Kaution. Naar nu tillige tages i Betragtning de økonomisk daarlige Kaar, hvorunder Postembedsmændene i disse Aar levede, kan man forstaa, at Postbestyrelsen saa vidt muligt gik frem med Lempes, og der er heller ingen Tvivl om, at manges Fald derved blev undgaaet, thi efterhaanden som Tiderne bedrede sig, lykkedes det de fleste Postmestre at komme paa ret Køl igen i økonomisk Henseende.

Det er bekendt, at Statskassen i den heromhandlede Periode led store Tab ved Embedsbesvigelser. De fleste af disse fandt Sted i Toldvæsenet, idet Embedsmændene Landet over enten direkte berigede sig med Toldkassens Indtægter eller lod sig bestikke for at se igennem Fingre med Toldsvig, hvis de da ikke endogsaa selv var Deltagere i denne. Men ogsaa andre og langt større Embedsbedragerier fandt Sted paa hin Tid. Overformynderiet blev bedraget for 100,000 Rdl., Teaterkassereren bestjal Teaterkassen for 70,000 Rdl., Klasselotteriinspektøren skal have besveget Lotteriet for 350,000 Rdl., ja selv en Finansdeputeret laante 700,000 Rdl. paa Obligationer, hvoraf kun de 100,000 var ægte og tilhørte ham, medens de 600,000

Rdl. var indløste Obligationer, han havde faaet til Kassation. Rundt om gjorde Justitsbetjente, Havne- og andre Kasserere sig skyldige i Underslæb, endog-saa en Stiftamtmand blev dømt som Bedrager.¹⁰⁾

Overfor alle disse Bedragerier, hvorved Statskassen dels direkte, dels indirekte ved Smuglerier, er blevet besveget for Summer, som utvivlsomt maa regnes efter Millioner, er de Underslæb, der fandt Sted ved Postvæsenet, rene Bagateller. Afskediget ved Dom blev i denne Periode kun een Postmester, den tidligere omtalte Grev Platen, der for Kassemangel og for at have tilvendt sig Pengebreve, hvilket tilsammen løb op til 4426 Rdl., ved Højesteretsdom af 12. Maj 1830 blev dømt til at have sit Embede forbrudt og til at arbejde i Fæstningen sin Livstid.*) Enkelte Postmestre efterlod sig ved deres Død Kassemangel, hvilken dog i Reglen dækkedes af Boet eller Kautionisten, saaledes i 1820 Weis i Hobro, hvis Gæld til Postkassen dels for bortkomne Pengebreve, dels for oppebaaren Intrader udgjorde 2308 Rdl., og i 1826 Lind i Rudkjøbing, hvis Gæld til Postkassen opgjordes til 1411 Rdl. Mindre Kassemangler forefandtes ogsaa efter Postmestrene Boserup i Skanderborg, Ilse i Rudkjøbing og Amundin i Vordingborg. Sidstnævntes Gæld til Postkassen var 244 Rdl., hvoraf 100 Rdl. blev dækkede paa den ret mærkelige Maade, at der tilstoddes Boet en Gratifikation paa 100 Rdl., som blev afskrevet paa Gælden.¹¹⁾

Som foran bemærket kunde Kassemangler ved

*) Dommen formildedes til Arbejde i Møens Tugthus. Platen døde i Stege 4. Juni 1842.

Postvæsenet aldrig løbe op til store Summer, men Postembedsmændene var foruden Intraderne betroede store Værdier i de med Posten forsendte Pengebreve. Med disse forefaldt der i denne Periode forskellige Misligheder, som ikke stiller de paagældende Postmestre i noget godt Lys. Vi har foran omtalt, at Postmester Bierring i Nysted havde ladet 2 Pengebreve henligge en Maaned, inden han afsendte dem, hvad han vilde undskylde med, at det var en Forglemmelse. I 1818 blev et Pengebrev med 312 Rdl. 40 Sk. borte paa Postkontoret i Næstved. Først 3 Maaneder efter fik Generalpostdirektionen Underretning herom i en Klage fra Afsenderen, og Postmester Benzon erklærede da, at Brevet var ham frastjaalet, men at han intet havde foretaget sig for at faa oplyst, hvorledes det var sket. Han blev suspenderet fra Embedet, men da Beløbet dækkedes, paany indsat, og samtidig blev en fhv. Forvalter Rønnenberg ham adjungeret i Embedet. I 1816 blev Postmester i Hørsholm, Kancelliasessor Martin, suspenderet paa Grund af mislige Forhold med et Pengebrev paa 200 Rdl. En Kommission blev nedsat for at undersøge Sagen, men forinden Undersøgelsen var endt, søgte Martin, som var svagelig og ved et apoplektisk Tilfælde havde mistet Hukommelsen, om Afsked. Denne bevilgedes ham i April 1818, mod at han betalte Omkostningerne ved Kommissionen, 438 Rdl. 16 Sk., hvorefter Sagen blev hævet, da Kommissionen udtalte, at man næppe vilde kunne dømme Martin. Til Martins Eftermand blev udnævnt Literat Johan Werfel, der indtil 1790 havde været Kopist i Teaterkassererens Kontor. Han havde gjort sig skyldig i Bedragerier, været fængslet, men

var, da han havde bedet om Naade, kommet paa fri Fod. Han havde derefter ernæret sig som Redaktør af „Folkefjenden“ og som Oversætter af en Mængde Værker og Tidsskrifter. Han boede i mange Aar i Hørsholm, men hvad der ellers har været medvirkende til, at han trods sin Fortid blev Postmester her, faar staa hen. Han figurerer lige fra sin Udnævnelse stadig paa Listen over de uefterrettelige Postmestre, indtil han 30. Oktober 1821 sender Generalpostdirektionen en Indberetning om, at et Pengebrev med 637 Rdl. 14 Sk., som den 14. Septbr. var indleveret paa hans Kontor, var bortkommet, hvad han hidtil havde fortiet i Haab om at finde det eller tilvejebringe Pengene. Da bægge Dele imidlertid var slaaede fejl, havde han set sig nødsaget til „at anmelde sit Embede vakant for Birkedommeren i Hørsholm, paa det en anden ad interim kunde vorde konstitueret,“ hvorefter han gjorde sig usynlig, forinden Anmeldelsen var kommet Birkedommeren i Hænde. Naturligvis viste der sig ogsaa at være Kassemangel. Hele Underslæbet opgjordes til 1300 Rdl., og da Werfels Bo ikke kunde dække dette, maatte Kautionisten rykke ud med hele Kautionssummen 600 Rdl. Der ses ikke at være gjort det mindste Forsøg paa at finde Werfels Spor; han blev udgivet for død, men opholdt sig i Smug i Kjøbenhavn til sin virkelige Død i Juni 1830.¹²⁾

I Aarene 1820—21 blev af flere Pengebreve, som forsendtes mellem Danmark og Norge, Indholdet helt eller delvis udtaget. Man var ikke paa det rene med, i hvilket af Landene det fandt Sted, eller om det muligt var i Sverige. En vis Nervøsitet synes i den Anledning at have grebet Postbestyrelsen. I Maj

Maaned 1821 gav den saaledes Postkontorerne Ordre til at lade Afsendere af Pengebreve til Sverige og Norge afgive en skriftlig Erklæring om, at Brevene forsendtes for deres egen Regning og Risiko, efter at de af det danske Postvæsen var overleverede til det fremmede Postvæsen, skønt dette Forbehold allerede var taget i Pakkeposttaksten. I Juni Maaned blev det foreskrevet, at Pengebreve til Sverige og Norge skulde forsynes med 3 Segl af Afsenderen i Stedet for som hidtil kun med eet, og at Postseglene skulde anbringes saa nær som muligt ved Afsenderens Segl. I August Maaned blev der givet Ordre til, at Numrene paa de norske Speciesedler, som forsendtes i Pengebreve til og fra Norge, skulde opgives og indberettes til Direktionen. Kort efter indskærpedes det Postkontorerne nøje at overholde Forskrifterne om Forseglingen af Pengebreve, Møntforsendelser og Forsendelser med Kostbarheder og indberette, naar et andet Postkontor gjorde sig skyldig i Overtrædelse heraf. Men Tyverierne standsede ikke. I Slutningen af Aaret blev der efter Generalpostdirektionens Anmodning nedsat en Undersøgelseskommision, bestaaende af Overretsassessor M. Lange og Politiretsassessor P. J. Elberling, hvilken sidste dog bad sig fritaget for Hvervet, hvorefter Postforvalter v. Støcken blev beskikket i hans Sted. I Januar 1822 lykkedes det at opdage Gerningsmanden, som viste sig at være Privatskriver ved det helsingørske Postkontor i Kjøbenhavn Jacob Christensen. Tyverierne var udførte paa den Maade, at Christensen, naar Postmesteren, Kancelliraad Schwings lod sit Jernskrin staa aabent, af dette ubemærket udtog Pengebreve, som han derefter bragte til sit Hjem,

hvor han sammen med en Student udtog Pengene, hvorefter Brevene atter blev lagte paa deres Plads, forinden de skulde afgaa. En Gang, da Schwings ved sin Bortgang havde laaset sit Kontor, krøb Christensen ind af Vinduet og bemægtigede sig et Pengebrev, som Schwings havde ladet ligge paa et Bord. Undertiden lagde de falske Veksler i Stedet for Pengene, de udtog, og Christensen stoppede da de Breve, der indløb fra Modtagerne, og hvori der naturligvis protesteredes mod de falske Veksler. I Begyndelsen satte de andre Segl for Brevene, men senere, efter Studentens Anvisning, skar de Seglene fra og klistrede dem paa igen med Gummi. Til sidst fandt de paa at tage Aftryk af Seglene i Voks og paa den Maade atter sætte de samme Segl paa, men denne Fremgangsmaade blev Anledning til, at Mistanken rettedes mod Christensen, idet Postmesteren i Helsingør, Kancelliraad Top, som var meget virksom med Undersøgelsen af Brevene til og fra Norge, lagde Mærke til, at Seglene paa et fra Kjøbenhavn afsendt Pengebrev var uklare, og derfor i Vidners Overværelse aabnede Brevet og konstaterede, at Pengene var udtagne, hvad altsaa maatte være sket i Kjøbenhavn.

Da Gerningsmændene var opdagede, søgte Postmester Schwings, der var meget svagelig, sin Afsked, men denne blev ham nægtet, hvorimod han paa Grund af udvist uforsvarlig Skødesløshed og Ligegyldighed i sin Embedsførelse ved kgl. Res. af 26. Januar 1822 blev suspenderet og sat under Tiltale for mislige Embedsforhold. Ved Kommissionens den 20. Febr. s. A. afsagte Dom blev Schwings idømt en Bøde af 300 Rdl. til Kjøbenhavns Fattigvæsens Hovedkasse samt til at

udrede i Erstatning 4057 Rdl. 90 Sk. Christensen dømtes til at kagstryges og hensættes til Arbejde i Kjøbenhavns Fæstning sin Livstid,*) medens Studenten dømtes til 3 Aars Forbedringshusarbejde. Ved kgl. Res. af 16. April 1822 blev Schwings efter Ansøgning afskediget i Naade med 600 Rdl. aarlig Pension, som dog først maatte udbetales ham, naar Erstatningen var udredet. Ved kgl. Res. af 22. Januar var Postmester Top for udvist Tjenesteiver under Sagen blevet udnævnt til Justitsraad.¹³⁾

Naar Talen er om Postvæsenets Embedsmænd, er der endnu en Klasse, som bør nævnes, nemlig de kongelige Postførere. Disse Embedsmænd havde i aarlig Lønning fra 150—200 Rdl., og ved Møntforandringen i 1813 var deres Diætpenge fastsatte til 64 Sk. for hver Dag, de var paa Rejse. I 1815 forhøjedes Diæterne til 1 Rdl. S. V. eller 1 Rdl. 84 Sk. N. V., men at dette under Dyrtiden langt fra var tilstrækkeligt til at dække deres Udgifter, faar man Beviset for i en Regning, som en Gæstgiver i Middelfart i 1816 har udstedt til en Ekstrapostfører, der laa over i Byen fra Aften til Morgen. Den beløb ialt 3 Rdl. 8 Sk. N. V., nemlig for en Snaps Aqvavit med Tvebak 20 Sk., en Flaske Øl 48 Sk., Natteleje 1 Rdl. 48 Sk., en Portion Thevand 64 Sk. og en Snaps Aqvavit med Tvebak 20 Sk. Heri var, som Generalpostdirektionen bemærker, „intet Maaltid men kun Forfriskninger“, og Priserne oversteg ikke, hvad der forlangtes andre Steder, da de

*) Christensen blev i Septbr. 1828 indstillet til Benaadning i Anledning af Prins Frederiks (Fred. VII.s) Formæling.

var i Overensstemmelse med den af Øvrigheden satte Takst. Det var derfor langt fra for meget, naar Diætpengene forhøjedes til 2 Rdl. S. V. eller 3 Rdl. 72 Sk. N. V. om Vinteren og 1 Rdl. 64 Sk. S. V. om Sommeren. Fra 1818 udbetaltes Diæterne ligesom Gagerne i Sølv og fastsattes da til 1 Rdl. 58 Sk. daglig.

Det var naturligvis ligesaa vanskeligt for Postførerne som for de andre Embedsmænd at klare sig med deres Indtægter, og de havde ikke en Kasse at laane af. Det var derfor fristende for dem at forøge deres Indtægter ved at medtage uindskrevne Rejsende eller skjult at medføre stempelpligtige Varer. I 1822 hedder det i en Forestilling til Kongen, at en Postfører har gjort sig skyldig i Told- og Postdefraudation ved fra Randers til Aalborg at medføre i sin Kuffert 20 Stykker stempelpligtige Bomuldstøjer. Han var herfor idømt en Toldmulkt paa 39 Rdl., men burde for Postdefraudationen tiltales efter Lands Lov og Ret, da han havde overtraadt sin Embedsed. Generalpostdirektionen henstillede dog, at han slap med en Maa-neds Suspension, og i den Tid afkortedes Diæterne, idet den tilføjede, at lignende Tilfælde tidligere var afgjorte paa denne Maade. I 1826 hedder det i en Indberetning, at en Postfører gentagne Gange har gjort sig skyldig i at medtage uindskrevne Rejsende og uden Toldvæsenets Mellemkomst toldpligtige Pakker, hvorfor han ved Kolding Byting var idømt en Bøde af 50 Rdl. Blev Sagen indanket for Overretten, vilde det vel, mente Direktionen, give større Bøde, men næppe Dom til Embedsfortabelse, og det henstilledes derfor til Kongen, at Postføreren, der var svagelig, blev afskediget med 200 Rdl. i Pension, hvilket der-

efter bifaldtes. Samtidig med at indstille sidstnævnte Postfører til Afsked nedlagde imidlertid Generalpostdirektionen for Kongen en Forestilling, hvori den oplyste, at det saavel tidligere som især i de senere forløbne Aar gentagne Gange var indtruffet, at kgl. Postførere havde gjort sig skyldige i Post- og Tolddefraudationer. De paagældende var herfor ansete med Straf af Suspension, men dette Middel var ikke sikkert, og Direktionen foreslog derfor nu, at Postførerne fremtidig kun meddeltes Konstitution i Embederne, udfærdiget af Direktionen efter allerhøjeste Befaling, under den udtrykkelige Bestemmelse, at de, hvis de ved utilbørlig Efterladenhed eller paa anden Maade gjorde sig skyldige, maatte forvente uden foregaaende Lavmaal at vorde removede fra deres Embeder. Dette bifaldt Kongen, dog saaledes, at Udnævnelsesmaaden skulde forblive den samme, og vi ser derfor i de følgende Aar den Mærkelighed, at Postførerne ansættes ved kongelig Resolution som konstituerede Postførere.¹⁴⁾

Ved Besættelsen af de i denne Periode ledige Embeder spiller det militære Element en fremtrædende Rolle. Det efter Krigen store Antal tjenstledige Officerer søgte Kongen saa vidt muligt at anbringe i civile Embeder, dels for at skaffe dem bedre Indtægter, dels for at spare Pensionen, og som Følge heraf blev ogsaa en stor Del Postmesterembeder særlig i Hertugdømmerne, hvor Embederne paa Grund af de bedre Pengeforhold var mere eftertragtede, besatte med afgaaede Officerer. Antallet af Ansøgere var al-

tid overordentligt stort. Saaledes var der i 1815 til Postmesterembedet i Kiel 82 Ansøgere, i 1817 til Embederne i Pløen og Slagelse henholdsvis 75 og 80, ja selv til et saa lille Embede som Ribe var der i 1825 ikke mindre end 52 Ansøgere. Blandt Ansøgerne træffer man, foruden Postfunktionærer og Militære lige fra Oberstløjtnanter til Underofficerer, Folk i alle mulige Livsstillinger, og det er ligesom tidligere i Reglen Folk, for hvem det er gaaet mer eller mindre skævt i Livet. En Skibsfører paaberaaber sig saaledes den allernaadigste Deltagelse, Hs. Majestæt stedse har skænket hans Uheld. En tidligere Godsejer, Frederik Juul, der som saa mange af hans Standsfæller havde maattet bukke under i Landbrugskrisen, søgte Sorø Postmesterembede og oplyste, at han i 1808 havde ejet Boltinggaard i Fyen og senere Stamhuset Lønborggaard og Lundenæs i Jylland, men at han ved Tidsomstændighederne var kommet saaledes tilbage, at han nu 55 Aar gammel og med 5 uforsørgede Børn kummerligen maatte ernære sig. Samme Embede søgte Digteren Chr. Bredahl, idet han oplyste, at han for at opfylde sin Faders Ønske havde studeret Teologi, men at han ved et uheldigt Udlaan af sin liden Formue som Driftskapital i et Garveri, der gik over Styr, mistede alt og desaarsag havde maattet vælge sin nuværende Levevej som Arvefæstebonde, hvor Næringssorger, uagtet hans Tarvelighed og Virksomhed, ideligen hjemsøgte hans Hytte. Ogsaa en Bager paa Mors attraaede Embedet i Sorø, da det ikke var ham muligt ved sit Bageri at ernære sig og sin talrige Familie „af 10 for det meste smaa og uopdragne

Børn“, og derfor var højst trængende til et forbedret Udkomme.

Som man ser, var det Nød og Fattigdom, der drev disse Mænd frem i Ansøgnernes Række, og de mente, at naar de blot skildrede deres Tilstand i de mørkeste Farver, vilde Landsfaderen hjælpe dem. Der var dog ogsaa Ansøgere, som begrundede deres Ansøgning paa en hel anden Maade, som f. Eks. Premierløjtnant G. F. v. Mecklenburg (død som Postmester i Kolding 1865), der i 1827 søgte Randers Postmesterembede og anførte, at han havde tjent i 11 Aar, men ikke havde nogen Udsigt til i sin daværende Stilling at kunne ægte sin Trolovede, og en Georg Daniel v. Pahlen, der ligeledes søgte Randers, som han mente at have Adgang til, da han havde været Associé i et Handelshus, der i 70 Aar havde været meget gavnligt, og som havde betalt flere Tønder Guld i Porto.¹⁵⁾

Det er kun rent undtagelsesvis, at man ser Generalpostdirektionen indstille Militære til Embederne. Til Embeder, der ikke var saa smaa, at de kun kunde være et Bierhverv og derfor maatte besættes med Mænd, som havde andet Erhverv, indstilledes som Regel Mænd, der var i Postvæsenets Tjeneste, men det var i denne Periode meget almindeligt, at Postbestyrelsens Indstillinger ikke blev fulgte, idet Kongen ofte valgte en Mand langt nede i Rækken af Ansøgerne, i Reglen en Officer eller en Mand, der havde særlig gode Fortalere. I 1815 havde saaledes Generalpostdirektionen til Postmester i Kiel indstillet den daværende Chef for Tyske Sekretariat, Thayssen, men Kongen udnævnte Major Paul Ulrich Scharffenberg. Da Aarhus Postmesterembede i 1822 var ledigt, ind-

stillede Direktionen hertil Postmester i Roskilde, Hans Sørensen. Som Nr. 2 paa Listen var opført Chefen for Hoved- og Kontrabogholderkontoret, H. C. Hansen, og efter ham 17 forskellige Postembedsmænd, der alle fik det bedste Vidnesbyrd. Kongen valgte imidlertid Ritmester à la suite Jørgen Tersling, om hvem Generalpostdirektionen i Indstillingen kun havde anført: „Kontreadmiral og Overekvipagemester Johan Cornelius Krieger anholder om, at Supplikanten, hans Sviigersøn, maa forundes det vakante Embede, da han er uformuende og hans Udsigter med Kone og 4 Børn saare kummerlige.“ Ikke bedre Held havde Generalpostdirektionen, da den i 1827 indstillede Postmester Wolters i Frederikshavn til Postmester i Randers. Kongen forbigik ham og de øvrige Postembedsmænd og valgte Krigsraad og Kancellist i Generalstabens Bureau, Chr. Andreas Müller, som var anbefalet af den altformaaende Generaladjutant Frantz Bülow.

Men ikke nok med, at Direktionens Indstillinger ikke blev fulgte; ofte hændte det, at Embederne besattes uden Indstilling ved et Reskript fra Kongen, ikke at tale om de Embeder, der var forbeholdte Underofficerer, hvilke Embeder Kongen betragtede som Direktionen ganske uvedkommende. Blev et af disse ledige, skulde det straks meddeles til den tjenestegørende Generaladjutant, hvorefter Vakancen bekendtgjordes ved Parolbefalingen, og Besættelsen fandt Sted uden Direktionens Medvirkning. Kongen besatte dog disse Embeder med alle andre end Underofficerer; af de 12 Postmesterembeder af denne Art, der var ledige i denne Periode, blev kun 2 besatte med Underofficerer, medens 7 gaves til afskedigede Officerer og 3 til Ikke-

Militære, hvoraf den ene var Fuldmægtig under Generalpostdirektionen. Endogsaa Postførerembederne, som ligeledes var forbeholdte Underofficerer, besattes med afgaaede Officerer. *)¹⁶⁾

Den tidligere uheldige Forening af Postmesterembederne med Gæstgivergaardene var man, som i forrige Afsnit oplyst, kommet bort fra, men der var dog endnu et Sted, Hørsholm, hvor Forholdene gjorde det ønskeligt, at Postmesteren ejede Gaard og kunde beværte de Rejsende. Som Midtpunktet paa Routen Kjøbenhavn—Helsingør var Hørsholm altid Stedet, hvor de Rejsende ønskede at spise, og der maatte derfor være et passende Gæstgiveri her. Allerede i 1806 havde Postbestyrelsen ved Embedets Besættelse fremhævet Nødvendigheden heraf, og end mere var denne godtgjort, da i nogle Aar en Mand, der ikke var Gæstgiver, havde været Postmester. I 1821 var Embedet blevet besat med Gæstgiver Reinhard, men da han i 1826 døde, var der foreløbig ingen til at overtage Gæstgiveriet, og man lod derfor Embedet besørge ved Konstitution i 3 Aar. Reinhard efterlod sig nemlig en Steddatter og en Datter, og hans Haab havde været, at den førstnævnte kunde faa Embedet, men Generalpostdirektionen vilde ikke besætte det med en Kvinde. Reinhards Fuldmægtig ved Navn Hauberg blev derfor konstitueret som Postmester, men døde i August 1828, netop som Reinhards Bo var sluttet og Steddatteren

*) Foruden Postførerembederne var fra 1816 følgende Postmesterembeder forbeholdte Underofficerer: Faaborg, Fredericia, Holbæk, Kallundborg, Kjege, Maribo, Nakskov, Nykjøbing F., Næstved, Rudkjøbing, Sakskjøbing, Svendborg, Vejle, Vordingborg og Ærøskjøbing, (Gp. Res. Pr. 1816, Fol. 487).

kommet i Besiddelse af Gaarden. Om hun har været forlovet med Hauberg vides ikke, men er sandsynligt, thi i September blev exam. jur. Hvidberg konstitueret, og Generalpostdirektionen udtaler i den Anledning, at den „nærede den saavel for Postvæsenets Interesse som for afgangne Postmester Reinhardts Familie lige ønskelige Forventning, at det i Tiden paa en eller anden Maade vilde lykkes at kunne erholde Postmesterembedet i Hørsholm forenet med den forommeldte Ejendom.“ Direktionen blev heller ikke skuffet i sin Forventning, thi inden et Aar var gaaet, var Hvidberg gift med Steddatteren, og han blev da udnævnt til Postmester.¹⁷⁾

Det siger sig selv, at den Maade, hvorpaa Embederne besattes, ikke var egnet til at skabe en faguddannet Stab af Embedsmænd. Det var kun ved Postkontorerne i Kjøbenhavn og Hamborg, at man ansaa det for nødvendigt at have Embedsmænd, som var oplærte i Faget, og om end Generalpostdirektionen til de større Provinsembeder altid indstillede Mænd, som stod i Postvæsenets Tjeneste, var det dog kun ved Besættelsen af Embederne i Kjøbenhavn og Hamborg, at man ser den holde bestemt paa Nødvendigheden af, at det blev fagdannede Mænd, der fik dem. Da Embedet som Postforvalter ved Brevpostkontoret i Kjøbenhavn i 1815 skulde besættes, udtaler Direktionen om v. Støcken, som blev Postforvalter, at han, foruden at have den nødvendige Fagkundskab, har, i Modsætning til en anden Ansøger, „erhvervet større Routine i Omgangsmaaden med det blandede Publikum af alle Stænder fra de højeste til de ringeste, efter hvilket Postforvalteren maa lempe sig, og som saa meget vir-

ker til Forretningernes Fremme, samt den Aandsnær-
værelse og hastige Fatning, som er nødvendig for Che-
fen i et Kontor, hvorigennem den hele udenrigske
Brevveksling gaar, og Avisdistributionen besørges,
saavel som den Autoritet, der udfordres til Styrelse af
et stort Kontorpersonale, hvis Forretninger, dersom
den fornødne Orden og Hurtighed i Ekspeditionen skal
vedligeholdes, maa være fordelte og afpassede saale-
des til enhver, at ingen Kollision kan finde Sted under
sammes Varetagelse“. ¹⁸⁾

Ved Udgangen af den Periode, her omhandles,
beklædtes af de 45 Postmesterembeder i Kongerigets
Provinser kun de 6 af Mænd, som kan regnes for fag-
dannede, for saa vidt de havde arbejdet i Postfaget
fra deres Ungdom, og 4 Embeder var besatte med
Mænd, der, efter først at have tjent i andre Stilling-
er, havde været Postførere. Af de øvrige var 14 besatte
med afskedigede Militære, 3 med Mænd, hvis tidligere
Stilling ikke kendes, og 18 med Mænd, der havde an-
det Erhverv ved Siden af, Branddirektører, Landin-
spektører, Hospitalsforstandere, Organister, Køb-
mænd, Gæstgivere eller Apotekere.

Den Ulyst, man i Almindelighed følte til at af-
skedige Embedsmænd, væsentlig af Hensyn til ikke at
bebyrde den i Forvejen stærkt betyngede Pensions-
kasse, havde til Følge, at største Parten af Postme-
strene forblev i Embederne til deres Død. I denne Pe-
riode er saaledes kun entlediget 6 Postmestre, deraf 2,
fordi Embederne var for smaa, medens 24 er døde i
Embederne. Kunde en Postmester paa Grund af Alder
eller Svagelighed ikke længer bestyre sit Embede, var
der intet til Hinder for, at han, naar han ansøgte

derom og selv gav Anvisning paa en Mand, fik denne adjungeret. Dette fandt Sted flere Gange i det heromhandlede Tidsrum. I Reglen skete det ved, at Generalpostdirektionen udfærdigede en Bemyndigelse for den paagældende til som adjungeret at gaa Postmesteren til Haande, og Direktionen ses da for flere Embeders Vedkommende at have korresponderet med den adjungerede Postmester, men Ansvar for Embedets Bestyrelse hvilede selvfølgelig i alle Tilfælde paa den virkelige Postmester. I et enkelt Tilfælde er Bemyndigelsen dog givet ved kgl. Resolution, nemlig i 1815, da Postmester Mørch i Frederiksborg fik sin Søn adjungeret, dog uden Løfte om Succession. At opnaa dette var imidlertid netop Hensigten, og Postmester Mørch har sikkert troet, at det skulde hjælpe, at han date-rede sin Ansøgning den 31. Juli 1815, Frederik den Sjettes Salvings- og Sølvbryllupsdag, og gav den følgende højtt travende Indledning: „Paa denne Danmarks festligglade Dag vover jeg allerunderdanigst at nedlægge for Deres Majestæts Trone Hjertets længe gemte Ønske“.¹⁹⁾

SJETTE KAPITEL.

Indtægt og Udgift. Overskuddets Anvendelse.

Det er i det foregaaende ofte berørt, at den almindelige Stilstand i Handel og Vandel, som kendetegner denne Periode, samt den Konkurrence, Dampskibene øvede, indvirkede stærkt paa Postvæsenets Indtægter. I 1819, det første Aar, Regnskabet er aflagt med Sølvsom Grundbetalingsmiddel, udgjorde Intraderne ved

Brevposten 424,746 Rdl. og ved Pakkeposten 224,382 Rdl. For Aaret 1830 udgjorde de tilsvarende Beløb 386,927 og 138,792 Rdl., altsaa en Nedgang i Indtægten af ca. 9 pCt. for Brevposten og ca. 38 pCt. for Pakkeposten. Skønt Udgifterne ogsaa dalede, særlig for Pakkepostens Vedkommende, hvor Befordringsomkostningerne som Følge af det mindre Forbrug af Vogne var gaaede ned fra 139,000 Rdl. i 1819 til 86,000 Rdl. i 1830, er det dog en Selvfølge, at Overskuddet blev betydeligt forringet. Det udgjorde i 1830 268,570 Rdl. imod 317,241 Rdl. i 1819. Overskuddet er væsentlig indvundet af Brevposten, idet Pakkeposten vel i nogle Aar gav mindre Overskud, varierende fra 6000—18,000 Rdl. aarlig, men i Aarene 1823, 1827 og 1830 gav Underskud paa henholdsvis 6719, 10,912 og 7761 Rdl. I Pakkepostens Udgifter maa dog fradrages og altsaa lægges til Overskuddet aarlig 4800 Rdl., hvoraf 3600 Rdl. betaltes til Fødselsstiftelsen og 1200 Rdl. til den botaniske Have. Disse Beløb var nemlig Understøttelser til de nævnte Anstalter, men de betragtedes som reglementerede Udgifter, der skulde afholdes ligesaa vel som Driftsudgifter.

Pakkeposten havde tillige lidt en Afgang i Indtægter, idet det, som tidligere omtalt, i 1815 var blevet bestemt, at det Bidrag af 7500 Rdl., som Postkassen hidtil aarlig havde ydet til Finanskassen, skulde bortfalde, hvorimod alle Pakkepostforsendelser, den kongelige Tjeneste vedrørende, skulde gaa frit med Posten.¹⁾ Generalpostdirektionen beregnede Portoen af disse Forsendelser til 26,500 Rdl. aarlig, saa det var en daarlig Erstatning, der var ydet ved at fritage Postkassen for Bidraget til Finanskassen. Direktionen

foreslog derfor at vende tilbage til den tidligere Ordning, hvorefter Pakkeposten rimeligvis vilde kunne bære sig selv, idet den stærkt betonedes, at Brevposten og Pakkeposten var tvende fra hinanden adskilte uafhængige Indretninger. „Da Brevpostens Indtægter“, hedder det, „udelukkende ere henlagte til den almindelige Pensionskasse og udgøre det saa almengavnlige og vigtige Pensionsfond, hvis velgørende Bestemmelse er at afholde alle til i Naade beafskedigede Embedsmænd og afdøde Embedsmænds efterladte Enker og Børn allernaadigst bevilgede Pensioner, saa er det hverken denne Indretnings Øjemed eller staar i dens Magt, at deltage i Pakkepostvæsenets Udgifter eller at bidrage til sammes Opretholdelse, og det er saaledes en Selvfølge, at denne Indretning i Fremtiden som hidtil bør bestaa ved sine egne Indtægter.“ Kongen bemyndigede da ogsaa Direktionen til at korrespondere med de Deputerede for Finanserne om Sagen, men Forhandlingerne førte ikke til noget Resultat.

Pakkepostens Underskud maatte selvfølgelig dækkes af Brevpostens Overskud, men saa snart Pakkeposten atter gav Overskud, blev Udlægget refunderet Brevposten. I 1794 var der ganske vist af Pakkepostens Overskud hensat en Kapital paa 31,000 Rdl., som var bestemt til, i Fald Pakkeposten i nogle Aar ikke kunde bestride sine Udgifter, da ved Hjælp af denne at kunne dække det manglende, men at angribe dette Fond, som var anbragt i kgl. Obligationer, tænkte man ikke paa.²⁾

I Aarene 1815—30 gav Postvæsenet ialt i Overskud 6,007,228 Rdl., som indbetaltes til Pensionskas-

sen. Endvidere var betalt til Fødselsstiftelsen og Botanisk Have ialt 76,800 Rdl. og til Finanserne 7500 Rdl., hvorefter det virkelige Overskud bliver 6,091,528 Rdl. Hertil maa dog bemærkes, at Overskudet for Aarene 1815—17, ialt 2,081,681 Rdl., ikke kan regnes til denne Værdi i Sølv, men maa reduceres efter Sølvværdikursen til 1,110,230 Rdl. Foruden at give det nævnte Overskud, havde Postvæsenet fra 1824 afholdt alle Udgifter ved Telegrafvæsenet samt betalt forskellige Bidrag til private Poster for Tjenestebrevs Besørgelse, Udgifter, som tidligere var afholdte af Finskassens og androg ca. 3700 Rdl. aarlig.

Af de særlige Fond, der henhørte under Generalpostkassen og forvaltedes af Generalpostdirektionen, var Pensionskassens det største. Dets Formue udgjorde ved Udgangen af 1830 3,973,689 Rdl. Befordringsvæsenets Fond, der ved Udgangen af Aaret 1814 udgjorde 181,286 Rdl., var ved Udgangen af 1830 vokset til 224,310 Rdl., saa at altsaa ikke engang den aarlige Rente af Fondet var anvendt til Befordringsvæsenets Forbedring. De aarlige Overskud var siden 1. April 1814 overførte til Pensionskassen og havde i disse Aar udgjort mellem 5 og 6000 Rdl. aarlig.

Af det siden 1812 opkrævede Ekspeditions- og Udliveringsgebyr var, som tidligere omtalt, en Del anvendt til Udlaan til Postembedsmænd. Herved var efterhaanden opstaaet et mindre Fond, som i 1820 fik en ret betydelig Forøgelse ved, at en paa en vis Maade herreløs Kapital paa 15,816 Rdl., som henstod ved Postkassen, med Kongens Tilladelse henlagdes til Gebyrfondet.³⁾

Som tidligere omtalt, bestod der ved Generalpost-

direktionen en Fattigkasse, i hvilken, foruden et aarligt Tilskud af Postkassen paa 400 Rdl., samtlige Strafbøder indflød. Heraf uddeltes Understøttelser til fattige, men der var nogle af disse, der kun erholdt fra 1—3 Rdl. aarlig. Samtidig med at Generalpostdirektionen foreslog at overføre det foran omhandlede Beløb til Gebyrfondet, indstillede den til Kongen, at man ophørte med Uddelingen af disse smaa Understøttelser, hvorved de andre understøttede kunde erholde mere, men da der desuagtet kun kunde ydes disse et i Forhold til deres trængende Stilling højst utilstrækkeligt Beløb, foreslog Direktionen endvidere, at der fremtidig ikke blev bevilget ny Understøttelser, og at de alt bevilgede Portioner ved Dødsfald inddroges, hvorefter Mulkterne og Tilskuddet fra Postkassen skulde tilflyde Gebyrfondet for at anvendes til Understøttelse for de mest trængende Postbetjente, især dem med mange Børn. Dette bifaldt Kongen, og Fattigkassen vilde saaledes med Tiden ophøre at bestaa.

TREDIE AFSNIT.

1831—1848.

Indledning.

De sidste 10 Aar af Frederik den Sjettes Regering var i økonomisk Henseende en Fremgangstid. I Særdeleshed var det Landbruget, som efter overstaaet Krise gik rask frem; Produktionsmængden forøgedes, og da samtidig Priserne steg, blev Indtægten ved Udførselen betydelig større. Den derved skabte Velstand kom ogsaa Byerne til gode og forøgede Statsindtægterne, saa at Tilbagegangen i Finansvæsenet med de stadige Underskud standsede. Statsregnskabet for 1838 viser endogsaa et lille Overskud, og i Oktober s. A. blev Kursen paa Bankens Sedler pari, saa at Pengevæsenet nu var paa fast Fod. Omtrent samtidig hermed, fra 1. Januar 1839, traadte en ny Toldlov i Kraft, som gav Stødet til en betydelig Udvikling af . Handel og Skibsfart.

Ved Siden af denne Fremgang i økonomisk Henseende begynder der i denne Periode at vaagne en Interesse for Statslivet og Politiken, for hvilken der i de forløbne sørgelige Aar ikke havde været Rum. De politiske Frihedsbevægelser rundt om i Europa fulgtes med levende Interesse herhjemme, og Ønsket om en fri Forfatning begyndte at trænge sig frem. Den 28. Maj 1831 udstedte Frederik den Sjette Anordningen

om Indførelsen af raadgivende Stænder, og i Oktober 1835 aabnedes de første Stænderforsamlinger.

Under Christian den Ottendes Regering med de voksende politiske Krav ikke alene fortsattes den begyndte Fremgang og Udvikling af Landets Erhvervs-grene, men denne tog et endnu stærkere Opsving. Den stadig stigende Velstand forøgede Statsindtægterne, og derved lettedes betydelig den Opgave, som Christian den Ottende havde sat sig, at bringe Orden i Finansstyrelsen og gennemføre Reformen i Statsforvaltningen, hvorpaa der ufortrødent arbejdedes i hele hans Regeringstid.

Det Tidsrum, her skal omhandles, er saaledes en fortsat opadgaaende Periode med en jævn økonomisk og social Fremgang i den første Halvdel og et kraftigt Opsving i den sidste og tillige en Tid med gennemgribende Forandringer i Statsforvaltningen og Tilvejebringelsen af Orden og Offentlighed i Bestyrelsen af Finanserne. Som den røde Traad gennem hele Tidsrummet gaar Kampen for politisk Frihed, og om end den Myndighed, som tilstodes Stænderne, var ringe, blev den Indflydelse, de fik paa hele Statslivet, dog af stor Betydning. Alt dette maatte naturligt medføre store Forandringer i en Institution som Postvæsenet. Erhvervslivets Fremgang krævede en udvidet og bedre indrettet Postgang, Reformerne i Finansvæsenet førte med sig, at Postvæsenet i finansiel Henseende ikke beholdt sin Særstilling, men faldt ind under den almindelige Statshusholdning, og endelig blev Postvæsenet ligesom andre Forvaltningsgrene Genstand for Drøftelse og Kritik i Stænderforsamlingerne. Naar nu her til kommer, at Kommunikationsmidlerne forbedredes

ved Udvidelse af Dampskibsfarten og Anlæggelse af Jernbaner, om end foreløbig kun i en lille Del af Landet, siger det sig selv, at Postvæsenet ikke kunde undgaa at blive Genstand for en stærk Udvikling, den vi i det efterfølgende nærmere skal betragte.

FØRSTE KAPITEL.

Postvæsenets Overbestyrelse.

Ved Udgangen af 1830 var Fr. Hauch Generalpostdirektør, medens David Monrad og Rasmus Bruun Boiesen var henholdsvis 2. og 3. Postdirektør. Som tilforordnet Medlem af Generalpostdirektionen paa Finansernes Vegne fungerede C. W. Lange, og desuden havde G. H. Monrad og Grev C. S. Danneskjold-Samsøe Sæde i Direktionen, førstnævnte som virkelig Assessor og sidstnævnte som Assessor auscultant. Ved Reskript af 15. Maj 1832 blev dog ogsaa Danneskjold efter Ansøgning udnævnt til virkelig Assessor, men fremdeles uden Gage.¹⁾ Lønningerne var de samme, som var fastsatte i 1809, nemlig for 1. Direktør eller Generalpostdirektøren 2000 Rdl. og fri Bolig paa Postgaarden, for 2. Direktør 1800 Rdl. og for 3. Direktør 1500 Rdl. Foruden de faste Lønninger havde Hauch og Boiesen personlige Tillæg paa henholdsvis 600 og 499 Rdl., medens Monrad som Medlem af Direktionen for den almindelige Pensionskasse oppebar 500 Rdl. C. W. Lange, hvis egentlige Embedsstilling, da han i 1794 tiltraadte Generalpostamtet, var Assessor i Finanskollegiet og Direktør i Finanskassedirektionen,

var i 1800 blevet Deputeret i Finanskollegiet og senere tillige Medlem af Karantænedirektionen. I 1816 havde han imidlertid ved den da foretagne Omordning i Statsstyrelsen fratraadt de 3 sidstnævnte Embeder og var blevet dirigerende Medlem af Direktionen for den almindelige Pensionskasse. Som Medlem af Generalpostdirektionen fik han oprindelig et aarligt Honorar af 500 Rdl., der dog senere var forhøjet til 800 Rdl.

Samtlige Direktører var i Tidens Løb blevne be-naadede med forskellige Titler og Ordener. Hauch, der, forinden han blev Generalpostdirektør, var Kammerherre og Storkors af Dannebrog og i 1811 var blevet Gehejmekonferensraad, blev i 1826 Dannebrogsmænd og tildeltes i 1828 Rang i første Klasse Nr. 10. Lange, der havde gennemløbet de forskellige Grader af Titler og Ordener, var i 1812 blevet Konferensraad og havde i 1829 faaet Storkorset. Monrad, der siden 1809 var Etatsraad og i 1810 var blevet Ridder af Dannebrog, blev i 1826 Konferensraad og i 1828 Dannebrogsmænd. Boiesen var i 1815 blevet Justitsraad og i 1826 Etatsraad.

I Slutningen af Aaret 1833 søgte Hauch, der da var i sit 80. Aar, sin Afsked, hvilken bevilgedes ham ved Reskript af 21. Decbr. fra 1. Januar 1834. Ved sin Afsked kunde Hauch se tilbage paa en 56aarig Virksomhed i Statens Tjeneste, under hvilken han havde beklædt forskellige høje og ansvarsfulde Embeder og i fuldt Maal modtaget Gunst og Æresbevisninger. Han nød sit Otium i omtrent 6 Aar, idet han døde 27. Oktober 1839.

Samme Dag, som Hauch gik af, blev Lange, der i det kgl. Reskript kaldes første Postdirektør, udnævnt

til Generalpostdirektør, David Monrad til 1. Postdirektør, Boiesen til 2., G. H. Monrad til 3. og Danne-skjold-Samsøe til 4. Postdirektør. Lange, der tillige forblev i sit Embede ved Pensionskassen, beholdt det ham tillagte Honorar som finanskyndigt Medlem, medens Gagen som Generalpostdirektør tildeltes Monrad. Boiesen og G. H. Monrad fik Gagerne henholdsvis som 2. og 3. Postdirektør, men Monrad fratraadte nu Stillingen som Chef for det slesvig-holsten-lauenborgske Sekretariat. Danneskjold fik ingen Gage, men heller intet bestemt Fag indenfor Direktionen. Forretnin-gernes Fordeling mellem Direktørerne blev iøvrigt uforandret, idet Lange, skønt nu Generalpostdirektør, vedblev at have Forretningerne som finanskyndigt Medlem.

Langes Udnævnelse til Generalpostdirektør kan ikke andet end vække Forundring, thi vel havde han paa sin lange hæderfulde Embedsbane udvist utrætte-lig Flid, stor Arbejdsevne og fremragende Dygtighed, men, naar Hauch fratraadte paa Grund af, at han var naaet ind i sit 80. Aar, ser det mærkeligt ud, at man til hans Eftermand udnævnte en Mand, som alt var fyldt de Firsindstyve, og hvis Virksomhed i Postbestyrelsen havde indskrænket sig til de finansielle Sager. Hans Udnævnelse var imidlertid ogsaa kun en Æresbevis-ning, der ydedes ham, thi i Virkeligheden var det Monrad, som fra dette Øjeblik var Generalpostdirek-tør. Ikke alene fik han, som foran nævnt, tillagt Ga-gen som Generalpostdirektør, men det blev tillige over-draget ham at referere Direktionens Sager i Gehejme-statsraadet. Lange har sikkert været tilfreds med kun at faa Titelen, thi ikke engang den Tilvækst i Indtægt,

som Embedsboligen paa Postgaarden betød, ønskede han at modtage. Faa Dage efter sin Udnævnelse ansøgte han nemlig Kongen om Tilladelse til at maatte overdrage Boligen til Monrad, „da jeg med min gamle Kone har taget Bopæl hos vor Datter og hendes Mand, Professor Kolderup-Rosenvinge, for hos dem i vort Livs Aften at kunne opnaa det Tilsyn og Pleje, der under mødende Alderdoms Skrøbeligheder maa være os bægge lige saa ønskelig som beroligende.“ Ansøgningen blev selvfølgelig straks bevilget.²⁾

Lange var kun Generalpostdirektør i 5 Fjerdingaar. Ved Reskript af 3. Marts 1835 blev han efter Ansøgning entlediget fra 31. s. M. at regne, saaledes at han beholdt de 800 Rdl., han havde haft af Postkassen, hvilken Sum skulde udredes af Pensionskassen, i hvis Direktion han fremdeles skulde blive som dirigerende Medlem. Skønt Lange nu snart var 82 Aar, var han nemlig endnu ikke træt. I sin Ansøgning om Afsked som Generalpostdirektør ytrer han, at det stedse har været hans Haab som hans behageligste Tanke at maatte kunne ende sine Dage i Kongens Tjeneste, og at det derfor er langt fra, at han skulde attraa at trække sig aldeles tilbage fra al Embedsvirksomhed, men at hans svækkede Syn i Forbindelse med andre Alderdoms Skrøbeligheder gør det ønskeligt, at han fritages for Embedet som Generalpostdirektør.³⁾ Faa Dage før Lange fratraadte Generalpostdirektørembedet, blev han, 28. Marts, udnævnt til Gehejmekonferensraad. Han opnaaede at ende sine Dage i Kongens Tjeneste, idet han døde som dirigerende Medlem af Pensionskassedirektionen den 26. Juni 1839.

Samme Dag, som Lange fik sin Afsked, blev Da-

vid Monrad, der nu var i sit 73. Aar, udnævnt til Generalpostdirektør. Nogen Indtægtsforøgelse opnaaede han ikke derved, idet han beholdt sin tidligere Gage 2000 Rdl. og Embedsboligen paa Postgaarden; Boiesen rykkede op til 1. Postdirektør med 2000 Rdl. Gage, G. H. Monrad til 2. med 1800 Rdl. og Danneskjold til 3. med 1500 Rdl. Herved var imidlertid den for Direktørerne reglementerede Lønningssum overskredet med 2000 Rdl., som dog til Dels dækkedes med de ved Hauchs Afgang besparede 600 Rdl., som han havde haft i personligt Tillæg, og de 800 Rdl., som havde været tillagte Lange. De endnu manglende 600 Rdl. skulde afholdes af Befordringsvæsenets Fond.

Ved Reskript af 5. Marts fordeltes Forretningerne mellem Direktørerne saaledes, at David Monrad, foruden det almindelige Overtilsyn og Referatet i Gehejmestatsraadet, fik Bestyrelsen af de Direktionen anbetroede Kasser og deres Effekter, hvilken hidtil havde været overdraget Lange. Boiesen fik Bestyrelsen af Postvæsenet i Kongeriget, G. H. Monrad af Post-, Befordrings- og Færgevæsenet i Hertugdømmerne og Danneskjold af Befordrings- og Færgevæsenet i Kongeriget.

Skønt Antallet af Direktører nu var fuldtalligt, blev der dog, samtidig med at de foran nævnte Personalforandringer fandt Sted, udnævnt endnu en Direktør, idet Medlem af Direktionen for den almindelige Pensionskasse, Etatsraad Niels Winge blev udnævnt til 4. Postdirektør. Han skulde dog hverken have Gage eller noget særligt Fag indenfor Direktionen, ligesom han ej heller, saa længe han tillige var Medlem af Pensionsdirektionen, skulde have Adgang til

ved Vakance at tiltræde nogen af de for de 3 Postdirektører reglementerede Lønninger. Winge, der var født 7. Juli 1781 og juridisk Kandidat fra 1803, havde fra 1802 været ansat i den afrikanske Konsulatsdirektion og fra 1805 tillige i Bank- og Vekselkontoret i København, hvor han 1812 blev Kontrolør. 1813 var han blevet Kontorchef i Pensionskassen, 1823 tillige Assessor i samme Direktion og fra 1832 Medlem af denne.⁴⁾ Aarsagen til hans Udnævnelse til Postdirektør maa vel nærmest skyldes et Ønske fra hans Side om at indtræde i Direktionen for engang i Tiden at kunne opnaa et af de lønnede Direktørembeder. Han var forøvrigt i Slægt med den afgaaede Generalpostdirektør Lange, idet han var gift med dennes Steddatter.

To Dage efter at de foran nævnte Udnævnelser havde fundet Sted, blev det ved kgl. Reskript tilladt cand. jur. Frantz Christopher v. Jessen fra 1. April 1835 at indtræde i Generalpostdirektionen som Assessor auscultant. Jessen, der var født 7. Februar 1810, havde først studeret Polyteknik, hvilket Studium han paa Grund af svageligt Helbred havde opgivet, og derefter taget juridisk Eksamen. I sin Ansøgning, der er dateret 29. Decbr. 1834 og anbefalet af samtlige juridiske Professorer samt af hans Manduktør, Højesteretsadvokat Liebenberg, udtaler han, at det er hans Ønske „at arbejde i et Fag, som i den sidste Tid har indtaget en saa forøget og livfuld Virkekreds.“⁵⁾

Ved kgl. Res. af 11. Maj 1839 blev Jessen udnævnt til virkelig Assessor i Direktionen med en Gage af 400 Rdl. Denne Forfremmelse er uden Tvivl blevet ham til Del som en Anerkendelse af den Interesse,

han udviste for Postvæsenet, og den overordentlige Flid, hvormed han satte sig ind i alle Enkeltheder af Administrationen. Han havde kort forud, og altsaa kun 4 Aar efter sin Indtrædelse i Direktionen, udgivet sin „Haandbog i det udvortes Postvæsen for Private og Postembedsmænd eller praktisk Vejledning ved den private Benyttelse af Brev- og Pakkeposterne, med beregnede Portotabeller,“ et i høj Grad fortjenstfuldt Arbejde, hvorved der for første Gang er givet en samlet Fremstilling af de for Postens Benyttelse gældende Bestemmelser og Takster og tillige en udførlig Oversigt over Postrouterne og Postgangen. I et meget udførligt Forord gør han Rede for Bogens Plan, og heri fremsætter han tillige i noget vel højtt travende Vendinger sit Syn paa Postvæsenet,*) hvis Fuldkommenhed, han meget rigtig bemærker, især betegnes ved de 3 Egenskaber: Sikkerheden, Billigheden og Hurtigheden. For længst har denne Haandbog tabt sin Betydning som postalt Hjælpemiddel, men ved den Mængde Oplysninger, den indeholder om den Tids

*) Af Forordets Indledning anføres følgende: „Der gives næppe nogen offentlig Institution af mere almindelig Character end Postvæsenet: det udstrækker sin Virksomhed saa vidt som de Interesser, det beforder, og disse ere kun afmaalte ved Grændserne for den menneskelige Viden og Virken. Postvæsenet er Nationernes Talerør: det er den civiliserede Verdens Støttepunct for Kræfternes Udveksling, det Leie, som bærer Culturens Flod i dens Udstrømning over Jorden. I hver enkelt Stat har Postvæsenet saaledes væsentlig en universel Side, som Led af et udeleligt Hele under Beskyttelse og Bestyrelse af Nationernes fælles Interesser, og det er derfor lige saa naturligt, som ønskeligt, naar de forskellige Stater søge at assimilere sig under Udviklingen af deres Postvæsener.“

Takster og Postrouter, har den blivende historisk Værd.

Efter Jessens Udnævnelse til virkelig Assessor blev der ved kgl. Res. af 30. Septbr. 1839 forundt Kammerjunker hos Dronningen, Grev Carl Ludvig Scheel Plads som Auscultant i Direktionen. Om han nogen Sinde har virket i denne, vides ikke, han har i hvert Fald intet Spor efterladt sig. Endnu i 1845, men ikke senere, opføres han i Statskalenderen som Auscultant under Generalpostdirektionen. I 1844 var han blevet Kammerherre og Kavalier hos Enkedronningen, og har da formodentlig opgivet at aspirere til Postdirektør.⁶⁾

Den 28. Januar 1840 afgik Postdirektør Boiesen ved Døden. Ved kgl. Res. af 5. Febr. s. A. blev derefter G. H. Monrad udnævnt til 1. Postdirektør, men beholdt den særlige Bestyrelse af Hertugdømmernes Post- og Befordringsvæsen, medens Danneskjold, der blev 2. Postdirektør, overtog Kongerigets Postvæsen med Bibehold af Befordrings- og Færgévæsenet. I Tilfælde af David Monrads Forfald skulde fremtidig i Gehejmestatsraadet Postsagerne refereres af G. H. Monrad og Danneskjold, henholdsvis for Hertugdømmernes og Kongerigets Vedkommende. Winge, der allerede fra 1. April 1835 havde faaet en ekstraordinær Gage af Postkassen af 400 Rdl., udnævntes til 3. Postdirektør, men uden noget særligt Departement og uden at tillægges højere Gage, hvorimod Jessen fik et Gagetillæg af 300 Rdl.⁷⁾

Kort før de sidstnævnte Forandringer i Direktionen var foregaaede, havde Tronskiftet fundet Sted. Blandt de Opgaver, Christian den Ottende havde sat

sig, var en af de vigtigste den at bringe Orden i Finanserne. Hertil var der allerede, medens Frederik den Sjette levede, gjort Skridt, idet der paa Andragende fra Roskilde Stænder var nedsat en Kommission under Forsæde af Finansministeren, Grev Adam Wilhelm Moltke, til at overveje Forslag om Forandringer i Finansvæsenet og Forringelse af Statsgælden. Denne Kommissions Overvejelser resulterede først og fremmest i Nødvendigheden af, at der hvert Aar blev udarbejdet et Overslag over Statens samtlige Indtægter og Udgifter, for at man derefter kunde dømme om Statens hele finansielle Tilstand. Kommissionen havde derfor heller ikke indskrænket sine Undersøgelser til den egentlige Finanskasse, men havde ved Resolution af 25. Marts 1837 faaet Kongens Tilladelse til at gøre sig bekendt med alle civile og militære Autoriteters Penge- og Regnskabsvæsen, herunder altsaa ogsaa Postvæsenets. For dettes Vedkommende havde Kommissionen først endt sit Hverv efter Frederik den Sjettes Død, og 31. Januar 1840 nedlagde Finansministeren for Christian den Ottende en Forestilling om Resultatet af Undersøgelsen. Forestillingen indlededes med den Bemærkning, at der, saa vidt man havde erfaret, i det hele herskede en streng Orden og en god Økonomi i Postvæsenets Finanser, saa at Beretningen derfor væsentlig kun vilde give en Oversigt over Generalpostkassens Tilstand. Ved Siden af at give denne Oversigt gjorde Ministeren dog sine Bemærkninger om forskellige uheldige Forhold, der trængte til at forandres, særlig Postembedsmændenes Lønningsvilkaar. Dette skal vi senere komme tilbage til, men her kun bemærke, at Ministeren

endvidere udtalte, at Antallet af Direktionens Medlemmer maaske kunde indskrænkes og muligvis ogsaa Personalet i Direktionens Kontorer, men herom saavel som om øvrige mulige Forandringer maatte det overlades Generalpostdirektionen at fremsætte Forslag.

Det skulde synes rimeligt, at Generalpostdirektionen, selv om den endnu ikke havde modtaget Moltkes Forslag til Betænkning, dog ikke kunde være uvidende om, at den ny Konges Bestræbelser gik i Retning af at indskrænke Embedsmændenes Antal, men Direktionen lod i hvert Fald, som om den var uvidende herom. Ganske vist foreslog den i Marts 1840, da den maatte indstille den daværende Chef for Befordringsvæsenets Revisionskontor, Thomas Lange, til Afsked paa Grund af uhelbredelig Sindssygdom, at ophæve dette Kontor, hvormed var forbundet Embedet som Postmester ved Befordringskontoret i Kjøbenhavn, men dette Kontor havde længe været overflødigt. Der var nemlig, efter at Personposterne var begyndte, hvad vi senere skal komme tilbage til, blevet oprettet en Personpostekspedition i Kjøbenhavn, og her hørte det lokale Befordringsvæsen naturligt hjemme. Revisionen af Timesedlerne hørte ligesaa naturligt hjemme under Befordringsvæsenets Sekretariat og Revisionen af Regnskaberne under Revisionskontoret. Saaledes fordeltes da ogsaa Sagerne, efter at det ved kgl. Res. af 7. Marts 1840 var bifaldet at ophæve Befordringsvæsenets Revisionskontor fra 1. April s. A. Knap 2 Maaneder efter, at Kongen havde resolveret i denne Sag, indstillede imidlertid Direktionen, at der blev oprettet et nyt Kontor til at kontrolere og ekspedere de Sager, som direkte angik eller stod i umiddelbar For-

bindelse med Posternes ordinære Gang. Mønsteret herfor skulde være det preussiske Generalpostamts Kursbureau, med hvilket Danneskjold paa en Rejse til Berlin havde gjort sig bekendt. Chefen skulde lønnes med 1000 Rdl. aarlig, og formodentlig skulde der ogsaa ansættes Fuldmægtige og Kopister, hvorom der dog foreløbig ikke taltes. Direktionen fik imidlertid faa Dage efter Forestillingen tilbage med den Bemærkning, at Kongen følte sig forvisset om, at de Forretninger, som skulde overdrages det ny Kontor, kunde besørges lige saa godt ved Sekretariatene, hvorfor Forøgelsen af Kontorernes Antal ikke kunde bifaldes.^{a)}

Nu kunde Direktionen næppe mere være i Tvivl om, i hvilken Retning Kongens Ønske gik, men fuldstændig Vished herom fik den, da den kort efter fik Moltkes foran omtalte Betænkning tilstillet for at afgive Erklæring derover og fremsætte Forslag betræffende hele Indtægts- og Udgiftsvæsenet, samt om hvad der, ved Siden af den hensigtsmæssigste Organisation, kunde tjene til at forøge Postvæsenets rene Overskud. I Særdeleshed burde der udarbejdes et fuldstændigt og detailleret Normalreglement, hvori mulige Indskrænkninger i Direktionspersonalet skulde bringes i Forslag.

Den 21. Oktober afgav Direktionen Betænkning til Finansministeren, samtidig med at den forelagde et Normalreglement for Udgifterne. I Overensstemmelse med Kongens Ønske om Indskrænkning af Personalet foreslog den at ophæve Befordringsvæsenets Sekretariat og henlægge dets Sager til Danske Sekretariat, samt ligeledes at ophæve det i 1809 oprettede Hoved- og Kontrabogholderkontor og henlægge dets Forretninger til Assignations- og Bogholderkontoret,

der fremtidig skulde have Navnet „Bogholderkontoret“. Personalet i de Kontorer, der ophævedes, skulde overgaa til de andre Kontorer med Undtagelse af Cheferne, som maatte afskediges. Endvidere foresloges det ved indtrædende Vakance at inddrage Assessorposten. Med Hensyn til Lønningerne foreslog Direktionen, at Generalpostdirektøren skulde lønnes med 3500 Rdl. foruden fri Bolig, medens de 500 Rdl., han havde af Pensionskassen, skulde bortfalde, 1. Postdirektør med 2500 Rdl., 2. Postdirektør med 2300 Rdl., Kontorcheferne med fra 1400—1600 Rdl., 9 Fuldmægtige med fra 500—600 Rdl. og 9 Kopister med fra 300—400 Rdl. Finansministeren optog alle disse Forslag i sin for Kongen nedlagte Forestilling, men foreslog tillige at overføre den Etatsraad Winge som 3. Direktør tilstaaede Gage af 400 Rdl. til Pensionskassen, hvoraf Winge havde 1800 Rdl. i Gage, idet Princippet burde være, at Lønningen blev samlet paa det Sted eller for det Embede, der udgjorde Embedsmandens Hovedforretning, og at Biforretninger ikke særligt honoreredes. Udgiften til Postbestyrelsen foresloges beregnet Brevpostkassen til Udgift med tre Fjerdedele og Pakkepostkassen med en Fjerdedel. Ved Res. af 10. Januar 1841 bifaldt Kongen Forestillingen, dog at han bestemte Gagen for Generalpostdirektøren til 3000 Rdl. og for 1. og 2. Direktør til henholdsvis 2200 og 2000 Rdl. Samtlige Forandringer skulde gælde fra 1. Januar 1841. Ved kgl. Res. af 30. Januar s. A. blev derefter Cheferne for de ophævede Kontorer afskedigede med deres fulde Gage i Pension.⁹⁾

Skønt Generalpostdirektionen fremdeles var et selvstændigt Kollegium med direkte Forestillingsret

til Kongen, blev den dog ved Indførelsen af de aarlige Budgetter paa en vis Maade berøvet noget af sin hidtidige Selvstændighed, for saa vidt som den nu ikke som hidtil kun havde Kongen over sig, naar det gjaldt Anvendelsen af Postkassens Midler. Vel havde Direktionen ogsaa tidligere skullet indhente Finansdeputationens Samtykke til Afholdelse af ekstraordinære Udgifter, hvis Beløb oversteg 50 Rdl., men dette havde i Reglen været en ren Formsag, eftersom Finansdeputationen ikke havde Kendskab til Postvæsenets Finanser og derfor ikke kunde have nogen Mening om, hvor vidt en Udgift var tilraadelig eller ej. Nu skulde derimod ethvert Kollegium inden Udgangen af Oktober Maaned tilstille Finansdeputationen et Udkast til sit Budget, hvori alle Afvigelser fra det foregaaende maatte fuldstændigt oplyses og forklares. Efter Forhandlinger med Kollegierne forelagdes derefter Budgetterne af Finansministeren til Kongens Stadfæstelse, hvorefter de offentliggjordes. Nu var Finansdeputationen i Stand til at skønne over Status, og nu var det ikke alene Udgifterne, der var undergivne dens Kontrol, men ogsaa paa Indtægtsberegningen havde den Indflydelse, hvoraf bl. a. fulgte, at Takstforandringer ikke kunde finde Sted uden dens Samtykke. Finansdeputationen var ingenlunde ukritisk overfor Generalpostdirektionens Budgetter, og naar disse endelig forelagdes Kongen, underkastede han dem et nøje Eftersyn. Frederik den Sjette havde ganske vist ikke generet sig for at kritisere Direktionens Forslag, i de senere Aar dog kun yderst sjældent, men det var i Reglen kun den tekniske Side af Sagen, der var Genstand for hans Bemærkninger. Christian den Ottende der-

imod interesserede sig mere for den finansielle Side, og hans Kritik kunde i den Henseende være ret indgaaende, som naar han forlangte de til Tryksager og Bogbinderarbejde opførte Summer nedsatte og større Økonomi hermed indført. Med Hensyn til Regnskabsafleggelsen stillede der ogsaa større Fordringer. Ethvert Regnskab skulde slutte sig til Budgettet og indeholde fuldstændige og motiverede Oplysninger om de Afvigelser, som havde fundet Sted herfra. Endvidere fordrede Christian den Ottende en hurtigere Revision af Regnskaberne. Medens Frederik den Sjette altid havde tilkendegivet sin Tilfredshed med de ham forelagte aarlige Beretninger om Revisionsarbejdets Fremme, udtalte Christian den Ottende, den første Gang Generalpostdirektionen forelagde ham en saadan, at Arbejdet maatte fremmes mere, og Aaret efter, da Kongen erkendte, at Arbejdet var fremmet, fik Direktionen Paalæg om at drage yderligere Omsorg herfor, saa at Regnskaberne for det forløbne Aar saa vidt muligt var deciderede, inden et nyt Revisionsaar begyndte.¹⁰⁾

Christian den Ottende forlangte i det hele mere Fart i Statsadministrationen. „Under den ny Regering skulde alt gaa med Il,“ udtalte Biskop Mynster. Selvfølgelig var det for Mænd, der som Generalpostdirektør Monrad var godt oppe i Oldingeaarene, vanskeligt at finde sig til Rette under disse ny Forhold, og usandsynligt er det ikke, at dette har været en medvirkende Aarsag til, at Monrad i 1842 søgte sin Afsked, om end hans Alder, 78 Aar, fuldt ud berettigede ham til at søge Hvile efter en lang og fortjenstfuld Virksomhed.

Da Monrad, som i 1836 ved sit 50 Aars Jubilæum som Embedsmand var blevet Kommandør af Dannebrog og i 1839 havde faaet Storkorset, ved kgl. Res. af 12. Maj 1842 fik bevilget Afsked, kunde han se tilbage paa en 56aarig Virksomhed i Statens Tjeneste, hvoraf de 48 Aar i Postvæsenets, og under denne havde han med en aldrig svigtende Interesse varetaget sit Embede og i adskillige Aar, forinden han blev Direktionens Chef, været den egentlig ledende i Postbestyrelsen. Da han omsider opnaaede at blive Generalpostdirektør, var han imidlertid en gammel Mand, og hans Virksomhed i denne Stilling fik derfor ganske naturligt ikke den Betydning, som den sandsynligvis vilde have faaet, om han i en yngre Alder var naaet frem hertil, men naar Postvæsenet, som vi senere skal se, i Slutningen af Trediverne just ikke kunde siges at være paa Højde med sin Tid, er man ikke berettiget til at lægge Monrad dette til Last, thi vi maa her erindre, hvor meget der var at indhente efter den forudgaaende sørgelige Tid. Det var selvfølgelig ogsaa vanskeligt for en Mand i Monrads Alder helt at bryde med det Princip, hvorefter Postvæsenet i hans lange Embedstid havde været styret, det, at der skulde være et passende Forhold mellem enhver Ydelse og den deraf flydende Fordel. Den Tid, han virkede som Generalpostdirektør, betegnes dog ved Fremskridt, og den Gerning, han i sine yngre Aar til Dels under meget vanskelige Forhold udførte i Postbestyrelsen, har sikret ham et varigt Minde i Postvæsenets Historie.

Monrad døde i Kjøbenhavn den 26. Februar 1847.

Samme Dag, som David Monrad entledigedes,

blev 2. Postdirektør, Grev Danneskjold-Samsøe udnævnt til Generalpostdirektør. G. H. Monrad, der var 1. Postdirektør og den ældste i Anciennitet, blev saaledes forbigaaet. Om dette er sket med eller imod hans Ønske, faar staa hen, men uden Forbindelse med Forbigaaelsen har det vel ikke været, at han Dagen efter Danneskjolds Udnævnelse blev udnævnt til Kammerherre. Til 2. Postdirektør udnævntes Etatsraad Winge, der var ophørt at være Medlem af Pensionskassedirektionen som Følge af, at denne ved Kundgørelse af 26. Febr. 1842 var hævet. Danneskjold vedblev som Generalpostdirektør at være Departementschef for det danske Post- og Befordringsvæsens Sager, og Monrad beholdt det tyske Departement. Winge fik ikke tildelt noget særligt Hverv, men forestod, naar Danneskjold eller Monrad var fraværende, deres Departement.¹¹⁾

Som tidligere oplyst, var det efter Generalpostdirektionens eget Forslag bestemt, at Assessorposten ved Vakance skulde inddrages, men dette Forslag var fremsat under Forudsætning af, at Direktørernes Antal ikke indskrænkedes. Da der imidlertid ikke ved David Monrads Afgang blev udnævnt nogen ny Direktør, erklærede Danneskjold Assessoren, hvis Stilling nu nærmest maatte sammenlignes med en Komiterets, for uundværlig og androg derfor om Finansdeputationens Samtykke til at nedlægge Forestilling om, at Gagen for Assessoren maatte forhøjes til 1400 Rdl., særlig ogsaa af Hensyn til Assessor Jessens personlige Kvalifikationer. Finansdeputationen vilde dog ikke give sit Samtykke hertil, men Danneskjold indgik alli-

gevel til Kongen med en Forestilling herom, og ved kgl. Res. af 5. Juli 1842 blev der fra 1. Januar 1843 tilstaaet Assessor Jessen en aarlig Gage af 1400 Rdl.

Danneskjolds Hensigt har aabenbart været at beholde Jessen i Direktionen, og der er heller ingen Tvivl om, at man i ham besad en virkelig Dygtighed og en Mand med levende Interesse for sit Fag. Han var medvirkende ved alle de Forandringer, der i disse Aar foretoges i Postgangen, og for at lære det praktiske Postvæsen at kende paa nært Hold var han efter eget Ønske konstitueret som Postmester i Slagelse fra 1. April til 1. Oktober 1841. Som Familieforsørger ansaa han sig imidlertid, som han selv udtaler, forpligtet til at ansøge om et underordnet Postembede, som var mere indbringende, og da derfor Embedet som Postmester ved Pakkepostkontoret i Kjøbenhavn blev ledigt, søgte og fik han dette fra 1. Januar 1844.¹²⁾

Assessorposten blev nu inddraget, men allerede Aaret efter udbad Danneskjold sig Finansminister Moltkes Samtykke til at maatte nedlægge Forestilling om Ansættelse af en Kommitteret med en aarlig Lønning af 1600 Rdl. Danneskjold gjorde paany opmærksom paa, at der manglede en Direktør, hvorfor han, skønt han som Generalpostdirektør ikke skulde have noget særligt Departement, havde — ganske vist efter eget Ønske — overtaget 2 Hovedbrancher, som tidligere var varetagne hver af sin Direktør. Finansministeren kunde dog ikke indrømme, at der manglede en Direktør, idet Winge, der tidligere havde været 3. Direktør, men uden at faa Gage af Postkassen, nu som 2. Direktør hævdede denne Gage. At ansætte en Kom-

mitteret vilde, udtalte Ministeren, være det samme som paany at oprette den for kort Tid siden inddragne og oprindelig som ufoønden ansete Assessorpost, kun at Gagen blev 200 Rdl. større. Danneskjold havde imidlertid forud sikret sig Kongens Tilladelse til at fremkomme med et saadant Forslag, og herfor bøjede Ministeren sig, idet han tilføjede, at han, naar Forretningerne gjorde det nødvendigt, selvfølgelig intet kunde have imod Ansættelsen af en Kommitteret. Fraingen af Siderne var det imidlertid med et Ord berørt, af hvad Grund intet Departement var overdraget 2. Direktør, Etatsraad Winge, som hidtil kun havde fungeret som Stedfortræder for Danneskjold eller Monrad, hvilket Hverv han endogsaa nu blev fritaget for.

Ved kgl. Res. af 21. Maj 1845 blev Danneskjolds Indstilling bifaldet og Kancellist i Kabinetssekretariatet, Kammerjunker Julius Christian Frederik Wedel-Heinen udnævnt til Kommitteret i Generalpostdirektionen med 1600 Rdl. aarlig Lønning og med Forpligtelse til i en Direktørs Fraværelse eller Forhindring at overtage dennes Funktion samt til i det hele at udføre de Hverv, som af Direktionen maatte blive paalagte ham. Wedel-Heinen, der var født 22. Juni 1814 og juridisk Kandidat fra 1840, var i 1841 blevet Volontør i Kabinetssekretariatet og Hofjunker, 1842 Kancellist og 1843 Kammerjunker. Han synes saaledes at have været vel set ved Hove, hvad der vel ogsaa har været Anledningen til, at han, som staaende helt udenfor Postetaten, rykkede op i Stillingen som Kommitteret. Han var imidlertid en dygtig og samvittighedsfuld Embedsmand, der ikkun et halvt Aar efter

sin Ansættelse i Generalpostdirektionen blev benyttet i en Sendelse til Berlin for at afslutte en Konvention om Paketfart mellem Kjøbenhavn og Stettin, et Hverv, som han skilte sig saa godt fra, at Kongen tilkendegav ham sin særdeles Tilfredshed med den Maade, hvorpaa han havde udført det.¹³⁾

Det vil her være paa sin Plads at nævne en Mand, der vel ikke hørte til Direktionens Medlemmer, men som har udført et omfattende og dygtigt Arbejde for Direktionen, nemlig Frederik Alexander Gottlieb Klee. Født i Rørvig 26. Novbr. 1808 havde han, efter i 1831 at have taget juridisk Embedseksamen, faaet Ansættelse i Generalpostdirektionen, hvor han i 1840 blev Fuldmægtig. Han var en begavet og energisk arbejdende Mand, der foruden at drive historiske og geologiske Studier, ved hvilke han allerede som Student erhvervede sig Universitetets Guldmedaille, udviste en Dygtighed og Iver i sin Embedsvirksomhed, som førte med sig, at han i de følgende Aar paa en fremragende Maade blev medvirkende ved Udarbejdelsen af de store og omfattende Reformforslag. Straks efter at Danneskjold var blevet Generalpostdirektør, blev det overdraget Klee at berejse Landet for at udarbejde et Forslag om Omregulering af Postforbindelsen, og den af ham udarbejdede Plan lagdes til Grund for de betydelige Udvidelser, der i de følgende Aar fandt Sted. Ogsaa paa andre Omraader lagdes der Beslag paa hans Dygtighed og Indsigt; han var bl. a. meget virksom i den Kommission, der i Slutningen af Fyrreerne blev nedsat for at tage Spørgsmaalet om en Nedsættelse af Portoen under Overvejelse (se herom nærmere tredie Kapitel).

I Oktober 1847 avancerede han til Chef for Postvæsenets Revisionskontor.*)

Inden for Generalpostdirektionen fandt der i Resten af det Tidsrum, her omhandles, ikke flere Forandringer Sted. Gagerne var, som tidligere oplyst, i 1841 blevne fastsatte til 3000 Rdl. for Generalpostdirektøren og til 2200 og 2000 Rdl. for henholdsvis 1. og 2. Direktør, medens i andre Kollegier Cheferne var lønnede med 4000 Rdl. og de første Deputerede med 2800 Rdl. Danneskjold gjorde i 1843 et Forsøg paa at faa Lønningerne forhøjede, men dette strandede paa Kongens Modstand. Ved Fremlæggelsen af Budgettet for 1847 begærede Direktionen under Henviisning til det forøgede Arbejde, som Postvæsenets betydelige Udvikling havde bevirket, Lønningerne for Personalet, særlig Fuldmægtige og Kopister, forhøjede, for at de fuldstændig kunde ofre sig for Postvæsenet og ikke være nødsagede til for at friste Livet at tage Ekstraarbejde, „som oftest højst heterogene Beskæftigelser“. Foreløbig bevilgede Kongen dog kun, at de yngste Fuldmægtiges Gage maatte forhøjes til 600 Rdl., hvilket ogsaa skulde ske for de øvrige Kollegiers Vedkommende, men tillod samtidig, at der paa Budgettet for 1848 maatte nedlægges Forestilling om Gageforhøjelse for de øvrige underordnede Embedsmænd. Da

*) Klee indlagde sig ogsaa senere megen Fortjeneste af vort Kommunikationsvæsens Udvikling; saaledes udarbejdede han sammen med Dr. C. M. Poulsen det første udførligt motiverede Forslag om et Jernbane-, Dampskibs- og Telegrafsystem for Danmark og Slesvig (1850), og i 1862 konstitueredes han som Regeringens økonomiske Kontrolør ved den jydsk-fyenske Bane. 1858—64 repræsenterede han Randers Amts 2. Valgkreds i Rigsdagen. (Biogr. Leks. IX. S. 209).

dette fandt Sted, stillede Finansministeren tillige Forslag om højere Gager for Direktionens Medlemmer, og ved kgl. Res. af 11. Decbr. 1847 forhøjedes derefter Lønningerne for Generalpostdirektøren med 800 Rdl., for Direktørerne og den Kommitterede med 400, for Kontorchefer og Fuldmægtige med 200 og for Kopister med 100 Rdl.

Paa Budgettet for 1848 optog Generalpostdirektionen paany sit tidligere Forslag om Oprettelse af et Sekretariat for Rigets hele Kursvæsen, hvad den store Udvikling i Postgangen nødvendiggjorde. Oprettelsen heraf, som kun vilde medføre forøget Udgift til en Kontorchef, bevilgedes ved kgl. Res. af 13. Decbr. 1847. Sekretariatet, som traadte i Virksomhed fra 1. Febr. 1848, overtog Sagerne angaaende Reguleringen af Postgangen, Posternes Befordring til Lands og Vands for hele Riget samt Forholdet til Udlandets Postvæsen, hvilke Sager udsondredes fra det danske og det tyske Sekretariat. Herefter var Antallet af Kontorer under Generalpostdirektionen 5, nemlig Danske Sekretariat, Tyske Sekretariat, Kurssekretariatet, Bogholderkontoret og Revisionskontoret. Endelig var der som hidtil en Postkasserer.

De i Generalpostdirektionen ansatte Embedsmænd begyndte tidligere deres Løbebane som privat antagne Medhjælpere hos Kontorcheferne, hvorefter de avancerede til Kopister, i Reglen efter at have absolveret dansk juridisk Eksamen, men senere antog Direktionen Volontører, hvoriblandt flere juridiske Kandidater. Noget Kendskab til det praktiske Postvæsen havde Personalet saaledes ikke, og Direktionen bestemte derfor i 1842, at Volontørerne for at gøre sig bekendte

med de ved et Postkontor forefaldende Forretninger „og saaledes i Forbindelse med den teoretiske Kendskab til Postforretningerne tillige skaffe sig den praktiske Øvelse“ Tid efter anden skulde arbejde paa Postkontorerne.¹⁴⁾ I 1842 blev ogsaa 3 Volontører udsendte bl. a. til Horsens og Vejle Postkontorer, men i hvilket Omfang dette senere har fundet Sted vides ikke.

Efterhaanden som Kravene til Postvæsenet voksede, opstod der ganske naturligt ogsaa Trang til at lære andre Landes Postvæsen og de der brugelige Ekspeditionsformer at kende. G. H. Monrad foretog flere Gange Rejser til Udlandet, dog nærmest i Anledning af Afsluttelse af Postkonventioner, men i 1839 sendtes Danneskjold efter David Monrads Indstilling til Udlandet for at gøre sig bekendt med fremmede Staters Postvæsen, navnlig det thurn og taksiske og østerrigske.*)¹⁵⁾

Det Tilsyn, Generalpostdirektionen førte med Postembedsmændene ude i Landet, kunde efter de daværende Administrationsformer ikke blive indgaaende. Det var kun rent undtagelsesvis, f. Eks. ved store Forandringer i Postgangen paa Hovedrouterne, at et Medlem af Direktionen foretog Tjenesterejser for paa Stedet at træffe de nødvendige Foranstaltninger. Nogen regelmæssig Inspektion af Postrouter eller Posthuse foretoges ikke, og det var kun de færreste Posthuse,

*) I Forbindelse hermed kan oplyses, at fremmede Postembedsmænd ogsaa kom til Danmark for at lære vort Postvæsen at kende. I Oktober 1842 opholdt thurn og taksisk Overpostkontrolør Voigt fra Hamborg sig i Kjøbenhavn for at gøre sig bekendt med alle forefaldende Postekspeditioner, særlig Personpostens Ekspedition.

hvor en Embedsmand i Postbestyrelsen nogen Sinde havde sat sin Fod. Selv til Postforholdene i en Hovedstaden saa nærliggende By som Frederiksborg kendte Postbestyrelsen ikke mere, end at den blev meget forbavset ved at erfare, at Postkontoret der var indstalleret i en Kælder „og ikke saaledes, som et kongeligt Kontor bør være.“¹⁶) Vi har tidligere omtalt, hvilken Fremgangsmaade man brugte, naar Postmestre viste sig uefterrettelige med Indsendelsen af Intraderne, at det i saa Tilfælde var Amtmændene, som fik Ordre til at skride ind. Det var i det hele taget Amtmændene, man holdt sig til, naar det var nødvendigt paa Stedet at foretage Undersøgelser, ligesom det ogsaa var dem, der i Tilfælde af en Postmesters Død eller Suspension havde at sørge for, at en anden blev konstitueret.

De mange og store Embedsbedragerier, som den foregaaende Tid har at opvise, maatte stærkt opfordre Regeringen til at søge indført en virksom Kontrol, og det er vel ogsaa disse, der er den umiddelbare Aarsag til Kasseforordningen af 1840 med sine i visse Henseender overordentlig strenge Bestemmelser. Forinden denne udkom, var man dog vist begyndt at foretage Kasseeftersyn, men uden noget egentligt System. Den 2. Januar 1836 paabød saaledes et kongeligt Reskript, at der den 11. Januar skulde foretages et Eftersyn af samtlige saavel kongelige som andre offentlige Kasser i Kjøbenhavn, og det blev paalagt vedkommende Myndigheder at iagttage, at Ordren herom ikke forinden Eftersynets Iværksættelse kom til flere eller andre end de nødvendige Personers Kundskab. For Postvæsenets Vedkommende foretoges Eftersynet af Revisor Tregder

og Bogholder Andersen med det Resultat, at alt fandtes i Orden.¹⁷⁾

Efter at Kasseforordningen fra 1. Januar 1841 var traadt i Kraft, foretoges det befalede Eftersyn af Postbestyrelsens Embedsmænd. Forordningen foreskriver som bekendt, at detaillerede Kasseundersøgelser skal finde Sted ved alle Kasser mindst hvert 3. Aar, summariske Undersøgelser mindst een Gang aarlig, men med det Personale, der dengang stod til Raadighed hertil, var dette vanskeligt at gennemføre. Den Tanke at faa særlige tilsynsførende Embedsmænd, hvortil der ogsaa i andre Henseender trængtes, maatte derfor ligge nær og har vel heller ikke været fremmed for Postbestyrelsen, men det blev dog andetsteds fra, at Stødet hertil blev givet. I en Aarsberetning, som den i Marts 1842 udnævnte ny Statholder i Hertugdømmerne, Prins Frederik af Augustenborg, i Begyndelsen af Januar 1843 tilstillede Christian den Ottende, gjorde han bl. a. opmærksom paa forskellige Mangler ved Postvæsenet i Hertugdømmerne. Det anførtes saaledes, at Ekspeditionen paa Postkontorerne var uhyre langsom, at Brevene maatte indleveres 4 à 5 Timer, før de skulde afgaa, og at der hengik uforholdsmæssig lang Tid, inden ankomne Breve udleveredes, ligesom der i det hele paa de fleste Postkontorer var liden Orden. Postgangen var, naar Hovedrouten undtoges, meget langsom, og Befordringsvæsenet var i en maa-delig Tilstand. Ogsaa over Diligencerne førtes der Klage, men særlig over Bivognene, som var slette og i meget malproper Tilstand. Hovedgrunden til disse Mangler var efter Prinsens Mening at søge deri, at Kontrollen ved Postvæsenet næsten uden Undtagelse

førtes af Direktionen gennem skriftlige og som Følge deraf meget kortfattede Beretninger, medens den nødvendige Kontrol bedre lod sig føre ved Embedsmænd, som foretog Inspektionsrejser.

Hvor lidt eller hvor meget, der har ligget til Grund for disse Klager, faar staa hen. Ikke usandsynligt har Prinsen skildret Forholdene værre, end de var, men Kongen paalagde i hvert Fald ved Reskript af 30. Januar Generalpostdirektionen at afgive Betænkning i Spørgsmaalet om Ansættelsen af en Postkontrolør eller Postinspektør i Hertugdømmerne. Direktionen gav sig dog foreløbig god Tid, men i April Maaned s. A. opdagedes det, at en Fuldmægtig ved Svendborg Postkontor havde gjort sig skyldig i forskellige Misligheder, bl. a. tilbageholdt Pengebreve, udtaget Penge af Breve og til egen Fordel opkrævet højere Porto for Brevene. For at faa de begaaede Misligheder fuldt oplyste sendte Generalpostdirektionen Postmesteren i Vordingborg, Overkrigskommissær Høegh-Guldberg, til Svendborg for at overvære og til Dels lede Forhørene, og efter at disse var endte, nedlagde Direktionen en Forestilling for Kongen om Ansættelse af Postinspektører. I Motiverne henvistes til, at saadanne Embedsmænd fandtes ved flere fremmede Staters Postvæsen, ligesom der ogsaa ved Toldvæsenet i Danmark var ansat Overkontrolører. Med de senere Aars betydelige Udvidelser i Postgangen var det, udtalte Direktionen, naar der skulde føres en virksom Kontrol, nødvendigt at have særlige Embedsmænd hertil, og det ønskelige heri havde ogsaa vist sig ved de for nylig af en Fuldmægtig ved Svendborg Postkontor med Hensyn til Portoens Beregning begaaede Defraudationer, som det.

naar ikke en Undersøgelse paa Stedet havde fundet Sted, vilde have været umuligt, endog ved den næjeste Revision, at opdage. Under Henvisning til det foran omtalte Reskript foreslog derefter Direktionen, at der blev ansat 2 Postinspektører, een for Kongeriget og een for Hertugdømmerne, med en Gage af henholdsvis 1000 og 1200 Rdl. samt 4 Rdl. daglig i Diætpenge, naar de var paa Rejse. Ved Res. af 7. Juli 1843 bifaldt Kongen Forslaget og bemyndigede Direktionen til at konstituere 2 Postinspektører, der dog bægge skulde lønnes med 1000 Rdl. aarlig.¹⁸⁾

Til Postinspektør for Kongeriget konstituerede Direktionen derefter under 12. Aug. den foran omtalte Postmester i Vordingborg, Overkrigskommissær Hans Jørgen Christian Høegh-Guldberg og til Postinspektør for Hertugdømmerne under 30. Septbr. Postmester i Flensborg, Kammerherre Major E. F. v. Holstein. Bægge Postinspektører beholdt dog tillige deres Postmesterembeder, hvis Bestyrelse de under deres Fraværelse paa eget An- og Tilsvær kunde overdrage deres Fuldmægtige.

I den for Postinspektørerne udfærdigede Instruks paalagdes det dem ved til ubestemte Tider at berejse Postrouterne at føre Tilsyn med, at samtlige Postembedsmænd og Betjente opfyldte de dem paahvilende Pligter, at intet Ophold fandt Sted ved Posternes Ekspedition, at Postillonerne ikke gjorde sig skyldige i Postdefraudationer, at intet uforløst Ophold foranledigedes ved Posttransporten over Færgstederne, og at samtlige Vogn- og Færgemænd havde deres Befordringer og Transportrekvisiter i befalet Form. Endelig havde de at føre den fornødne Kontrol med, at

Regnskabsvæsenet ved Postkontorerne og hos Opsynsmændene ved Befordringsvæsenet fandtes i behørig Orden, og skulde de som Følge heraf foretage de i Kasseforordningen befalede summariske Kasseundersøgelser. „Ligesom Man haaber“, hedder det i Instruksen for Postinspektøren i Kongeriget, „at han i Almindelighed ved Paalidelighed, Retsindighed og Konduite vil søge endnu mere at befæste den Tillid, som Generalpostdirektionen har vist ham ved Overdragelsen af de ham som Postinspektør betroede Forretningen, saaledes forventer Man ogsaa, at han i Særdeleshed ved disses Udførelse vil anvende den Varsomhed og Agtelse, der skyldes en vigtig og betroet Klasse af kongelige Embedsmænd — hvortil han selv henhører“. En lignende Slutningsbemærkning gjordes i Instruksen for Postinspektøren i Hertugdømmerne.¹⁹⁾

Kammerherre Holstein fungerede endnu ved Udgangen af det heromhandlede Tidsrum som Postinspektør, hvorimod Høegh-Guldberg allerede ophørte hermed i 1845. Aarsagen hertil var imidlertid ikke nogen Forseelse i hans Embedsvirksomhed eller manglende Duelighed. I de 2 Aar, han fungerede, udførte han tvertimod det ham overdragne Tilsynshverv med utrættelig Flid og største Samvittighedsfuldhed. I 1845 indgav han imidlertid i en afdød Apotekers Bo en Fordring, hvis Rigtighed blev bestridt af Boets Arvinger. Da han ikke kunde bevise dens Rigtighed, frafaldt han Fordringen, men, særlig som Følge af at han var Embedsmand og endogsaa sat til at kontrolere andre Embedsmænd, blev der rejst Spørgsmaal om, hvor vidt der, da denne Fordring „synes ikke uden Spor af Misligheder“, burde indledes Undersøgelse

imod ham. Generalpostdirektionen, hvis Mening Kancelliet æskede, erklærede om Høegh-Guldberg, at ligesom han som Postmester til enhver Tid med Nøjagtighed havde gjort Rede og Rigtighed for de ham anbetroede Oppebørseler, saaledes havde han ogsaa i denne Embedsvirksomhed haft Lejlighed til i den Grad at tildrage sig Direktionens Opmærksomhed, at man ikke havde taget i Betænkning at konstituere ham som Postinspektør. Direktionen vilde intet foretage imod Høegh-Guldberg, som forøvrigt paa Grund af Svagelighed havde ønsket sig dispenseret fra sine Embeder, men overlod Spørgsmaalets Afgørelse til Kancelliet. Der blev derefter i Juli Maaned indledet en Undersøgelse, og da Høegh-Guldberg samtidig opgav sit Bo til Skifterettens Behandling, var hans Suspension baade som Postinspektør og Postmester uundgaaelig. Saa længe Sagen stod paa, var han suspenderet som Postmester, men Postinspektørstillingen fra traadte han definitivt 1. Oktober 1845, fra hvilket Tidspunkt den ham meddelte Konstitution ophævedes. Sagen førtes imidlertid gennem alle Instanser til Højesteret, ved hvis Dom af 25. Juni 1847 Høegh-Guldberg, ligesom ved Under- og Overretten, blev frifunden for Aktors Tiltale dog mod Udredelse af Sagens Omkostninger, da hans Forhold havde givet grundet Anledning til Sagens Forfølgning. Generalpostdirektionen fandt herefter Anledning til at indstille ham til Afsked, idet den henviste til Højesterets Minoritets Bemærkninger, at skønt der ikke fandtes tilstrækkelig Hjemmel til ved Dom at stemple Tiltalte som mistænkt, var der dog kastet en Skygge paa hans gode Navn og Rygte. Ved kgl. Res. af 3. Decbr. 1847 blev

derefter Høegh-Guldberg, som for øvrigt selv havde indgivet Ansøgning om Afsked, afskediget med Pension, som nærmere vilde være at bestemme.²⁰)

Som Militær havde Høegh-Guldberg været Sekondløjtnant i Artilleriet, og herfra har han formodentlig haft Kendskab til Fyrværkerikunsten; thi i Vordingborg havde han et Fyrværkerietablisement, som i 1843 eksploderede, hvorved han led et stort Tab, og efter sin Afskedigelse fra Postvæsenet fungerede han i nogle Sæsoner som Tivolis Fyrværker. Han døde i Kjøbenhavn 8. Decbr. 1879.

Høegh-Guldbergs Efterfølger som Postinspektør blev Volontør i Generalpostdirektionen, cand. jur. Hans Christian Zahrtmann, for hvem der under 23. Septbr. 1845 udfærdigedes Konstitution.²¹)

ANDET KAPITEL.

Postforbindelser og Posthuse. Posternes Befordring.

Naar vi nu skal give en Skildring af den Udvikling, der fandt Sted i Postforbindelsen og Postgangen, turde det være paa sin Plads at genkalde i Erindringen, hvad der i Indledningen til dette Afsnit er omtalt, at den økonomiske Fremgang i det heromhandlede Tidsrum for den første Halvdels Vedkommende er mere jævn, hvorimod der i den sidste Halvdel finder et stærkere Opsving Sted, thi omtrent det samme kan siges om Udviklingen af Postgangen og Postforbindelsen. De første Aar af denne Periode, hvor tilmed Halvdelen af Generalpostdirektionens Medlemmer var Mænd i Oldingealderen med den fra Fortiden

nedarvede Anskuelse, at Postkassens fornemste Bestemmelse var at udrede Pensioner til Embedsmænd, fandt der vel Fremskridt Sted, men disse skyldtes ikke saa meget Postbestyrelsens Initiativ som en svigtende Evne til at modstaa de Krav, der med Rette stilledes til Postvæsenet paa en Tid, hvor der var Fremgang i alle Samfundsforhold. Endogsaa Frederik den Sjette kunde undertiden finde Postbestyrelsen for konservativ, som da han i 1832 imod Direktionens Indstilling resolverede, at der skulde finde hyppigere Postgang Sted fra Hamborg til Kjøbenhavn, og da han samme Aar i Anledning af, at det i Bladene havde været anført, at Breve med Posten mellem Nakskov og Rudkjøbing gik over Kjøbenhavn, forespurgte Direktionen, om dette virkelig forholdt sig saaledes og i saa Fald, hvad Grunden hertil var, samt om der var flere Købstæder, som havde den Art Postforbindelse. Da Direktionen maatte indrømme, at det med Postforbindelsen mellem Rudkjøbing og Nakskov forholdt sig som oplyst, men forsvarede den bestaaende Tilstand med Henvisning til den ringe Korrespondance samt tillige fremhævede, hvilke Forbedringer der andre Steder var indførte, paategnede Kongen den afgivne Betænkning, at den havde været ham forelagt, „og ere Vi forvissede om, at Vor Generalpostdirektion vil lade sig det være magtpaaliggende, fremdeles at foretage enhver Forbedring i Henseende til Postgangen i Almindelighed, som lader sig forene med Postkassens Tarv.¹⁾ Dette var ikke den sædvanlige Form for Frederik den Sjettes i Resolutioner i den Art Sager; var han tilfreds med den afgivne Erklæring, indeholdt Resolutionen i Reglen en Tilkendgivelse herom, eller den lød paa, at

intet vilde være at foretage, men i dette Tilfælde var Resolutionen nærmest en i en mild Form holdt Opfordring til Direktionen om at gaa frem i et lidt raskere Tempo, og saaledes er den sikkert ogsaa blevet opfattet, thi et halvt Aar efter havde Rudkjøbing og Nakskov direkte Postforbindelse.

Fra 1834, da David Monrad, om end ikke af Navn saa af Gavn, var blevet Generalpostdirektør, spores der mere Initiativ hos Postbestyrelsen, men det var dog endnu med en vis Varsomhed, man gik frem paa Reformernes Bane. Det var ogsaa saa langt fra, at den Samfundsklasse, der mest benyttede Postvæsenet, Handelsstanden, var tilfredsstillet ved de Fremskridt, der gjordes, at Grossererersocietetet i Oktober 1837 i en Skrivelse til Generalpostdirektionen om en bedre Forbindelse med Udlandet udtalte: „Vi behøve ikke, for det høje Kollegium at udvikle, hvor nødvendigt det, for om muligen at konservere den ringe Handelsrørelse, der endnu er levnet Kjøbenhavn, er, at der sørges for en Kommunikation, hvorved Handelsstanden sættes i Stand til i det mindste nogenlunde at kunne holde Skridt med vore mange Konkurrenter i Udlandet, og vi ere forvissede om, at man ved at træffe de til saadant Øjemed nødvendige Foranstaltninger, ikke blot vil tage Hensyn til Postkassens Intrader, men fornemmeligen se hen paa det Almindeliges Tarv.“²⁾

De Fremskridt, der gjordes i Trediveerne, var ikke ubetydelige, men dog ikke tilstrækkelige til at indhente, hvad der i den forudgaaende Stilstandsperiode var forsømt. Ved Frederik den Sjettes Død kunde Postvæsenet næppe siges at opfylde de Fordringer, som med Rette kunde stilles til det. Det var paa dette Tids-

punkt, udtaler senere Finansminister Moltke, „netop en af de Administrationsgrene, der ifølge sin egen indre Organisation mest trængte til gennemgribende Foranstaltninger for at sættes paa en bedre Fod.“³⁾ Det er derfor ogsaa først i Fyrrerne, at de store Fremskridt finder Sted, Fremskridt, der ikke, som forhen, væsentlig kun kom Hovedrouterne, men det hele Land til gode.

I en Periode, hvor der finder saa mange Udvidelser og Forbedringer Sted, vil det for blot nogenlunde at kunne følge den gradvise Udvikling være nødvendigt at dele Tidsrummet i flere Afsnit og indenfor hvert af disse betragte Udviklingen af Postforbindelsen i hele Monarkiet samt med Udlandet, og det vil i den Henseende være hensigtsmæssigt at vælge som Tidsafsnit Aarene 1831—37, 1838—43 og 1844—48. Vi skal derefter først betragte Udviklingen i Aarene

1831—37.

Det vil erindres, at der i Slutningen af Aaret 1830 foruden de 2 ordinære Brevposter mellem Kjøbenhavn og Hamborg var indrettet en 3. ekstraordinær Brevpost til Befordring af Kongehusets og kgl. Tjenestebreve, dog at der ogsaa med denne kunde befordres private Breve imod en halv Gang mere Porto, samt at Kjøbenhavns Handelsstand for egen Regning havde etableret en ugentlig Estafette fra Hamborg, med hvilken ogsaa Regeringens Breve forsendtes. Dette var imidlertid altsammen kun ekstraordinære Foranstaltninger, som i Anledning af de politiske Begivenheder i Europa var trufne, for at man, saa længe Dampskibs-

farten for Vinteren var indstillet, kunde have hyppigere Efterretninger fra Udlandet. Saa snart Dampskibene paa Kiel og Lybæk i Foraaret 1831 genoptog Farten, ophørte saavel Handelsestafetten som den 3. ekstraordinære Brevpost, og i Stedet for etableredes en Estafette mellem Kiel og Hamborg i Forbindelse med Kieler Dampskibet. Da Dampskibsfarten i Efteraaret atter ophørte, var Handelsstanden ikke tilbøjelig til paany at etablere en Estafette for egen Regning, og Generalpostdirektionen indstillede derfor til Kongen, at der for Vinteren 1831—32 indrettedes en 3. ugl. Brevpost fra Hamborg til Kjøbenhavn, og at private Breve skulde kunne forsendes med denne for den almindelige Porto, da det tidligere Tillæg af 50 pCt. havde haft til Følge, at Posten kun blev lidet benyttet. Kongen ikke alene bifaldt Indstillingen, men, da netop Koleraen var udbrudt i Hamborg og det sydlige Holsten, og det derfor var vigtigt at have hyppigere Efterretninger derfra, hvad tillige de politiske Forhold i Europa fremdeles gjorde ønskeligt, resolve-rede han, at der skulde etableres endnu en ekstraordinær Post, saa at der foruden de ordinære Poster fra Hamborg Tirsdag og Fredag Aften skulde gaa Poster derfra Mandag og Lørdag Aften.⁴⁾

Det var altsaa Koleraen, der var Aarsagen til, at man endnu i Vinteren 1831—32 havde 4 Gange ugentlig Brevpost fra Hamborg. Rygter om at Sygdommen nærmede sig Landets Grænser, var opstaaede allerede i Juni Maaned, og en feberagtig Skræk havde grebet Befolkningen. En Forordning om Foranstaltninger imod Sygdommen var udgivet den 19. Juni, og i denne var det

bl. a. fastsat, at Generalpostdirektionen under en eventuel Koleraepidemi skulde træffe Bestemmelser med Hensyn til Postgangen og foranstalte det Fornødne, for at Posten, eller i alt Fald Brevposten, uden Fare kunde befordres til sin Bestemmelse. Den 11. Oktober indløb Efterretning om, at Koleraen var udbrudt i Hamborg, og der blev straks givet Ordre til, at Postkontorerne i Hertugdømmerne uden for Spærringskordonen skulde aabne alle Postsække, udtage Brevene og gennemrøge dem med Salpeter og Svovl. I Rendsborg blev indrettet en Karantæneanstalt, som alle Poster maatte passere, idet alle andre Overgangspunkter over Ejderen var spærrede af Militær. For Møntforsendelser, som jo ikke godt kunde aabnes ved Grænsen, blev det foreskrevet, at Modtageren paa Ankomststedet skulde møde paa Postkontoret og overvære Forsendelsens Aabning, hvorefter Pengene forinden Udleveringen skulde dypes i Vineddike; Poser og Papir, der var benyttet til Emballage, skulde brændes, medens Fustager, der ikke ansaas for giftfængende, kunde udleveres. Nogen Afbrydelse af Postgangen foraarsagede Koleraen ikke, og da i December Maaned Faren var drevet over, blev alle de trufne Sikkerhedsforanstaltninger ophævede.⁵⁾

Da Dampskibene i Foraaret 1832 paany begyndte at sejle, ophørte atter de ekstraordinære Poster, og da der ved Efteraarets Komme og Dampskibsfartens Ophør ikke, som Aaret forud, var Kolera i Udsigt, mente Generalpostdirektionen, at det, saafremt ekstraordinære Poster i det hele skulde etableres, maatte være nok med een. Af denne Mening var imidlertid ikke Kongen, der nu var blevet vant til den hyppigere Forbin-

delse, og han paalagde derfor Direktionen ligesom i de foregaaende Vintre at etablere 2 ekstraordinære Poster.

Det følgende Foraar henstillede Direktionen til Kongen, hvor vidt de ekstraordinære Poster burde opføre ved Dampskibsfartens Aabning, da Dampskibet „Prinsesse Wilhelmine“ ikke mere vilde blive sat i Fart, hvorimod „Frederik den Sjette“ skulde besørge Farten baade paa Kiel og Lybæk og i den Anledning havde forandret sin Fartplan, saa at man ikke havde den samme Nytte af Dampskibsforbindelsen som hidtil. Herpaa resolverede Kongen, at den ene ekstraordinære Brevpost skulde vedblive.⁶⁾

Man var altsaa nu naaet saa vidt, at der om Vinteren var 4 Gange og om Sommeren 3 Gange ugentlig Brevpost fra Hamborg til Kjøbenhavn, men i modsat Retning endnu kun 2 Gange. Saa længe Dampskibene sejlede, var Forbindelsen dog nogenlunde tilfredsstillende, men den øvrige Tid af Aaret kunde man kun 2 Gange ugentlig afsende Breve til Udlandet. At dette var en i høj Grad utilfredsstillende Ordning, siger sig selv, og Kravene om en bedre Forbindelse gjorde sig da ogsaa stadig gældende. For Rejsende var der fremdeles kun den ene ugentlige Pakkepost mellem Kjøbenhavn og Hamborg. De Rejsendes Antal var imidlertid, som vi i forrige Afsnit har set, betydeligt aftaget, idet de fleste Rejsende til og fra Udlandet benyttede Dampskibene paa Kiel og Lybæk. Nogen Bedring i dette Forhold havde vel Indførelsen af Dampskib paa Store Bælt og Anskaffelsen af bedre Vogne til Ekstraposter medført, men endnu mere kunde det ventes, at Antallet af Rejsende vil-

de stige, naar der indførtes hyppigere og regelmæssige af den langsomt gaaende Pakkepost uafhængige Forbindelser for Rejsende, som ikke benyttede Ekstrapost. Dette fandt da ogsaa Sted i de første Aar af denne Periode, idet Vognmandslavene i Sjælland, Fyen og Jylland med Postbestyrelsens Tilladelse etablerede aabne Dagvogne, som paa bestemte Dage gik fra Sted til Sted. Vi skal senere under Omtalen af Befordringsvæsenet komme nærmere ind paa denne Personbefordrings Organisation, men her kun bemærke, at Dagvognene flere Steder benyttedes til Befordring af Brevpost, dog kun undtagelsesvis paa længere Strækninger.

Den stærke Benyttelse, Dagvognene var Genstand for, godtgjorde til fulde, at det kun var passende Befordringsmidler, der behøvedes for at faa Antallet af Rejsende til at stige. I Aaret 1832 befordredes der med Dagvogne i Sjælland 10,000 og i 1833 16,000 Passagerer, og af disse sidste gik ikke mindre end 14,700 direkte til og fra Kjøbenhavn. Der havde jævnligen med hver Transport fulgt 40 à 50 Personer, saa at flere Vogne havde været nødvendige. „Denne levende Samfærdsel“ havde, bemærkede Generalpostdirektionen, haft til Følge, at der over Store Bælt var befordret med Dampskibet 2180 og med Færgefartøjer ca. 5000 Passagerer, foruden Soldater og andre frit overførte Personer.⁷⁾ Det maatte derfor ligge nær at tænke paa at indføre hurtigt gaaende Personbefordringer med lukkede Vogne, hvormed Passagerer, der vilde betale højere Fragt, kunde befordres. En af Betingelserne herfor var gode Vejforhold, og disse var efterhaanden ogsaa blevne bedre,

særlig paa Sjælland. I Holsten og Nørrejylland var man endnu tilbage hermed, men i 1832 blev der dog aabnet en ny Chaussé mellem Altona og Kiel som en Fortsættelse af Dampskibsfarten Kjøbenhavn—Kiel. Paa denne Route havde, som tidligere omtalt, en Vognmand Privilegium paa i den Tid, Dampskibet sejlede, at køre med en Diligence een Gang ugentlig mellem Kiel og Altona, hvilket Privilegium dog skulde bortfalde, saafremt Postvæsenet ved Chausseens Aabning vilde etablere Personbefordring. Dette fandt ogsaa Sted, idet der i Henhold til en kgl. Res. af 11. Maj 1832 om, at der for Postvæsenets Regning skulde sættes saakaldte „Schnellposter“ i Gang mellem Kiel og Altona, blev etableret en Diligence til 12 Personer daglig hele Aaret rundt, saavel fra Kiel som fra Altona over Neumünster, Bramstedt og Quickborn. Postens Befordring overlodes til en Kontrahent, som mod en vis Betaling pr. Mil fremførte Diligencerne, som han ogsaa havde at anskaffe, men hvortil han fik Laan af Postkassen.⁶⁾

Da denne Diligenceforbindelse, der tog sin Begyndelse i August 1832, havde god Fremgang, mente Direktionen, at Tiden var inde til at forsøge en lignende Forbindelse indrettet paa Hovedrouten og derved tillige faa en hyppigere Postgang her. Direktionen gik dog meget forsigtigt frem, saa forsigtigt, at vi atter ser Frederik den Sjette være forud for Direktionen. I September 1833 indstillede den nemlig til Kongen, at de 2 ekstraordinære Brevposter fra Hamborg gjordes permanente, saaledes at den ene afgik Lørdag Aften hele Aaret rundt fra Hamborg, den anden Mandag Aften i den Tid af Aaret, da Dampskibet paa Kiel

ikke sejlede, samt at der indrettedes en 3. Post fra Kjøbenhavn til Hamborg Fredag Aften. I Forbindelse hermed foreslog Direktionen, at Posten fra Kjøbenhavn Fredag Aften og fra Hamborg Lørdag Aften paa Strækningen mellem Hamborg og Haderslev skulde fremføres med Diligence og medtage Rejsende, idet det havde vist sig, at Rejsende i Hertugdømmerne i stor Udstrækning lod sig befordre udenfor Posten med de ekstraordinære Brevposter, hvad navnlig havde sin Grund i, at der ikke i Hertugdømmerne, saaledes som i Kongeriget, var indført Dagvogne. Kongen ikke alene bifaldt Forslaget, men paalagde Direktionen at forsøge at udvide denne forenede Brev- og Personpost til Aarsøund og om muligt, naar det kunde ske uden skadeligt Ophold for Posten, til Fyen og Sjælland.

I Henhold hertil tog den 3. ugentlige Post mellem Kjøbenhavn og Hamborg sin Begyndelse den 5. April 1834, indrettet som Brev- og Personpost mellem Hamborg og Aarøsund, og fra 11. Juli s. A. førtes den ogsaa gennem Sjælland og Fyen som Brev- og Personpost, saaledes at der afgaves lukkede Bivogne til den sekssædige Diligence.

Personposten vandt straks almindeligt Bifald og gav det første Halvaar, da der befordredes 1360 Rejsende, et Overskud af 1410 Rdl., foruden at Brevposten, hvis Fremførelse alene vilde have kostet 3168 Rdl., var befordret frit. Dette gode Resultat maatte naturligt opfordre til at gaa videre, og Direktionen foreslog derfor ogsaa i Marts 1835 at oprette endnu en ugentlig Brev og Personpost, nemlig hver Mandag Aften saavel fra Kjøbenhavn som fra Hamborg. Dette Forslag erholdt Kongens Stadfæstelse, og den ny Post

tog derefter sin Begyndelse den 6. April.⁹⁾ Der var altsaa nu Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Hamborg 4 Gange ugentlig, nemlig:

Fra Kjøbenhavn		I Hamborg	Fra Hamborg		I Kjøbenhavn
Mand. 9 Em.	Brev- & Personp.	To. 9 à 10 Fm.	M. 8 Em.	Brev- & Personp.	To. 8 à 9 Fm.
Tirsd. 10 —	Brevp.	Fr. 5 à 6 —	Ti. 10 —	Brevp.	Fr. 4 à 5 —
Fred. 9 —	Brev- & Personp.	M. 9 à 10 —	Fr. 10 —	Brevp.	M. 4 à 5 —
Lørd. 10 —	Brevp.	Ti. 5 à 6 —	L. 8 —	Brevp. & Personp.	Ti. 8 à 9 —

Foruden 4 Gange ugentlig Forbindelse med Hamborg og alle Hovedroutens Byer havde Kjøbenhavn i Dampskibssæsonen endvidere 2 Gange ugentlig Forbindelse med Udlandet over Kiel og Lybæk. Forbindelsen med Kiel blev yderligere udvidet i 1835 ved Etableringen af en Dampskibsfart mellem de danske Øer og Hertugdømmerne, for hvilken Firmaet Joh. Schweffel & Søn. i Kiel var Reder. Til Fartens Besørgelse anvendtes Dampskibet „Løven“, der i Begyndelsen sejlede een Gang ugentlig mellem Kiel og Korsør i Forbindelse med Personposten til og fra Kjøbenhavn og een Gang ugentlig mellem Kiel og Karrebæksminde. Da Farten tog sin Begyndelse, blev der efter Redernes Ønske indrettet Personpost med lukkede Vogne mellem Kjøbenhavn og Karrebæksminde i Forbindelse med Dampskibet, men allerede i August Aaret efter ophørte Skibet at anløbe Karrebæksminde og sejlede i Stedet for 2 Gange ugentlig mellem Korsør og Kiel.¹⁰⁾

I 1835 blev endvidere en hel ny Route aabnet, idet der blev etableret Dampskibsfart mellem Kjøbenhavn og Stettin. En prøjsisk Kommerceraad Neumann hav-

de allerede i 1833 søgt om Tilladelse til at sætte en regelmæssig Dampskibsfart i Gang mellem København og Stettin og tilbudt at føre Post mellem disse Stæder for en maanedlig Betaling af 500 Rdl. eller frit, naar Postvæsenet vilde tage Aktier for 5000 Mark Hamborg Banco i et Selskab, som han agtede at danne. Postvæsenet vilde imidlertid hverken tage Aktier i hans Selskab eller betale ham 500 Rdl. maanedlig for Postens Befordring, men tilbød ham 10 Rdl. pr. Tur herfor, og kun under Forudsætning af, at han sørgede for, at den herfra afsendte Post blev modtaget af det preussiske Postvæsen, og at dette ogsaa sendte Post hertil med Dampskibet. Af det preussiske Postvæsen fik imidlertid Neumann det Svar, at man i Danmark forberedte Dannelsen af et Selskab til at drive Dampskibsfart paa København, og at man derfor foreløbig ikke vilde indlade sig med ham. Han søgte derefter det danske Postvæsen om et Laan til Dampskibet, som skulde bære Navnet „Dronning Marie“, og tillige om som Betaling for Postens Førsele at faa en Trediedel af Bruttoindtægten af den med hans Skib forsendte Post, hvilken Overenskomst skulde gælde til 1840, til hvilken Tid Konventionen mellem Sverige og Preussen om Postdampskibsfart mellem Ystad og Greifswalde udløb, og haabede han da at kunne udvirke, at Korrespondancen mellem disse Lande blev sendt over Danmark med hans Skib.

Generalpostdirektionen vilde dog heller ikke gaa ind paa dette Forslag og stillede sig i det hele lidt tvivlende overfor Kommerceraad Neumanns Indflydelse. Imidlertid blev der i Begyndelsen af 1835, formodentlig som Følge af, at Projektet om Dampskibs-

fart mellem Danzig og Kjøbenhavn ikke var kommet til Udførelse, af den preussiske Generalpostmester v. Nagler indledet Underhandlinger med det danske Postvæsen om Forsendelse af Post med Neumanns Dampskib, og disse Underhandlinger førte til, at der fra Sommeren 1835 forsendtes Post med Skibet mellem Kjøbenhavn og Stettin mod en Betaling af 34 Rdl. for hver Tur.¹¹⁾

Forbindelsen med Dampskibe frembød i Henseende til Hurtighed store Fordele fremfor Forbindelsen over Land, og det var derfor magtpaaliggende for de Korresponderende, særligt de Handlende, at denne benyttedes i saa udstrakt Grad som muligt. Ved Hjælp af Dampskibsfarten paa Kiel og Lybæk var der en god Forbindelse med den vestlige Del af Europa, og ved Stettinerfartens Oprettelse var der nu tillige skabt en bedre Forbindelse med den østlige og sydlige Del. Dampskibet mellem Kjøbenhavn og Stettin gik imidlertid kun een Gang ugentlig, men derimod var der, som vi ved, 2 Gange ugentlig Postdampskibsfart mellem Ystad og Greifswalde, og denne vilde ogsaa med Fordeel kunne benyttes for dansk Post. I 1836 androg derfor en Del kjøbenhavnske Handlende gennem Gros-serersocietetet Generalpostdirektionen om, at der med de mellem Kjøbenhavn og Malmø farende Paketter*) indrettedes en Brevpost, som man skulde formaa det svenske Postvæsen til at sætte i Forbindelse med de Poster, som hver Mandag og Fredag ankom til Ystad for at afgaa derfra til Greifswalde. Dette Andragen-

*) En 2 Gange ugentlig Paketfart mellem Kjøbenhavn og Malmø var fra dansk Side begyndt 1830. Fra 1835 gik ogsaa 2 Gange ugl. en svensk Paketbaad paa denne Route.

de imødekom Direktionen, for saa vidt som den traf Aftale med det svenske Postvæsen om Breves Forsendelse med Dampskibet fra Ystad til Greifswalde, men til Ystad skulde Brevene som hidtil gaa over Helsingør—Helsingborg. Da Generalpostdirektionen bekendtgjorde den saaledes indførte Ordning, tilskrev Gros-serersocietetet Direktionen, at den trufne Foranstaltning var aldeles unyttig, da man korresponderede ligesaa hurtigt over Land. Societetets Andragende havde gaaet ud paa, at Forsendelsen skulde ske over Malmø, thi kun derved kunde opnaas nogen Fordel.¹²⁾ Der blev imidlertid ingen Forandring foretaget i det engang trufne Arrangement, og en hurtigere Forbindelse ad denne Route opnaaedes saaledes ikke.

Med England afsluttede Danmark i 1836 en Overenskomst om direkte Udveksling af Brevpost ved Hjælp af de mellem Hamborg og London sejllende Dampskibe. Den dansk-engelske Post var hidtil forsendt over Cukshafen med de Paketbaade, som gik mellem denne By og London. Siden 1826 havde det engelske Postvæsen foranstaltet Post sendt med de private Dampskibe, som gik imellem London og Hamborg, hvilken Post i Hamborg ekspederedes af Stads-postamtet, der saaledes nød Transitporto af Breve, bestemt til andre Lande. Danmark havde forsøgt at faa en Udveksling af den danske Post i Altona bragt i Stand, hvorved Landbefordringen mellem Cukshafen og Hamborg vilde være sparet, men dette strandede paa Overenskomst mellem England og Hamborg. I 1832 havde det engelske Postvæsen ophævet Paketfarten mellem London og Cukshafen og i Stedet for egen Regning sat Dampskib i Gang mellem London og

Hamborg. Danmark havde da paany gjort Forsøg paa at faa den danske Post udvekslet i Altona, hvad det engelske Postvæsen ogsaa vilde være gaaet ind paa, saafremt Danmark havde villet betale en Trediedel af Udgifterne ved Dampskibsfarten, hvilken Trediedel ansloges til 3316 Pd. Sterling aarlig. Da den danske Korrespondance imidlertid ikke antoges at udgøre mere end en Tiendedel af hele Posten, var dette Tilbud ikke blevet modtaget, men senere tilbød det engelske Postvæsen at udveksle den danske Post i Glückstadt, imod at Danmark bidrog 1000 Pd. Sterling aarlig til Dampskibsfarten. Skønt man var paa det rene med, at dette vilde bringe Postkassen Tab, idet Portoen næppe vilde indbringe mere end de 2 Trediedele af de 1000 Pd. Sterling, og at Landbefordringen til og fra Glückstadt vilde andrage ca. 2000 Rdl. aarlig, tilraadede dog Udenrigsdepartementet at modtage Tilbudet paa Prøve, idet England næppe vilde gaa ind paa en Udveksling i Altona som Følge af, at der fra Hamborgs Side blev lagt saa megen Vægt paa, at hele den engelske Post gik derover. Ved kgl. Res. af 14. Januar 1836 blev Generalpostdirektionen ogsaa bemyndiget til at afslutte en Overenskomst paa de anførte Vilkaar, dog at der skulde gøres fornyede Forsøg paa at faa Altona antaget som Udvekslingssted. Dette lykkedes ogsaa, idet England gik ind paa fra 1. Juli 1836 at udveksle den danske Post i Altona. Her blev i den Anledning oprettet en dansk-engelsk Postekspedition, som dog fra 1. Febr. 1838 blev forenet med Postkontoret.¹³⁾

Efter nu at have fulgt Udviklingen af Postforbindelsen paa Hovedrouten og med det sydlige Udland

skal vi se hvilke Forbedringer der indførtes i Postgangen i de øvrige Landsdele.

Forbindelsen mellem Kjøbenhavn og Jylland fandt ved Udgangen af 1830 Sted over Fyen. At tilvejebringe en Postforbindelse mellem Hovedstaden og Jylland ad den betydelig kortere Vej over Kallundborg—Aarhus havde længe været Genstand for Postbestyrelsens Overvejelser, og der var i den Anledning forhandlet med Interessenterne i Færgeløbet Kallundborg—Aarhus om Anskaffelsen af et Dampskib, hvilke Forhandlinger dog ikke havde ført til noget Resultat. Færgelavet havde dog erklæret intet at have imod, at der fra anden Side gjordes Forsøg i et Aar med Dampskibsfart paa Routen, naar Lavet erholdt halv Bortfragt af, hvad der befordredes med Dampskibet, og paa disse Vilkaar paatog Grosserer M. W. Sass sig at lade Dampskibet „Dania“, der var i Fart mellem Kjøbenhavn og Jylland, afgaa en Gang ugentlig mellem Kallundborg og Aarhus fra Juni til Oktober 1833. I November s. A. blev der derefter nedsat en Kommission, bestaaende af Postdirektør Boiesen, Kommandørkaptajn Schifter og Kaptajnløjtnant Leth, for paa Grundlag af de indvundne Erfaringer at undersøge, hvorvidt en Dampskibsfart mellem Kallundborg og Aarhus burde oprettes, og hvorledes denne hensigtsmæssigst kunde organiseres. Kommissionen udtalte sig ubetinget for Dampskibsfarten og for, at denne blev forenet med Smakkefarten i een Entreprise, og Generalpostdirektionen opsagde derfor det ældre Færgeinteressentskab til Ophør fra 1. Maj 1836 samt udstedte offentlig Indbydelse om Overtagelse af Entreprisen,

hvormed vilde følge Privilegium paa Farten Kallundborg—Aarhus i 15 Aar.

Af de indkomne Tilbud blev et fra ovennævnte Grosserer Sass modtaget, og i Maj 1833 afsluttedes der med ham en Kontrakt, hvorved han overtog og fik Privilegium i 15 Aar paa Dampskibs- og Smakkefarten mellem Kallundborg og Aarhus samt fra disse Steder til Samsø og Thunø. De første 4 Aar skulde det være ham tilladt at benytte „Dania“, men senest 1. Maj 1840 skulde han sætte et nyt og bedre Dampskib i Gang. I Tiden fra 1. April til 31. Oktober skulde Dampskibet gaa 2 Gange ugentlig og fra 1. Novbr. til 31. Marts een Gang ugentlig, dog at det i sidstnævnte Tidsrum maatte oplægges til Eftersyn i en Maaned. Brevpost skulde frit føres med Dampskibet, medens der for Pakkepost skulde betales efter Akkord. Af Postkassen tilstodes der Sass et Laan af 20,000 Rdl., der senere forhøjedes til 30,000 Rdl. Den 1. Maj 1836 tog Farten sin Begyndelse, og fra samme Tidspunkt forsendtes Posten mellem Kjøbenhavn og det nordlige Jylland ad denne Route, dog med Undtagelse af den Tid, da Dampskibet var under Eftersyn og Overfarten besørgedes af Sejlfartøjer.¹⁴⁾

Naturligvis var det, naar man vilde skabe en Route Kjøbenhavn—Aarhus over Kallundborg, nødvendigt ogsaa at sørge for bedre Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Kallundborg, og der blev da ogsaa samtidig med Dampskibsfartens Aabning etableret en forenet Brev- og Personpost med lukkede Vogne paa denne Route. Foruden blev der indrettet en 2 Gange ugentlig Pakkepost i den Tid af Aaret, da Dampskibet gik 2 Gange ugentlig, men den ene af disse afgik dog i For-

bindelse med Pakkeposten til Hamborg. Medens det ellers var forbudt Dagvogne at gaa paa samme Dag som Pakkeposten, blev det tilladt, at Dagvogne fra Kjøbenhavn til Kallundborg maatte afgaa samme Dag om Morgen, som Pakkeposten afgik om Eftermiddagen. I modsat Retning opretholdtes derimod Forbudet.

I Jylland, hvor Vejforholdene endnu lod en Del tilbage at ønske, vilde man af den Grund ikke indrette forenede Brev- og Personposter, og her blev det derfor tilladt Dagvognene at køre til og fra Aarhus i Tilslutning til Dampskibet. Af Hensyn til Brevposten, som forsendtes hermed, blev der mellem Aalborg og Haderslev oprettet en 3. ugl. Brevpost, hvis Afgangstider fra Endepunkterne fastsattes saaledes, at saavel Posten fra Haderslev som fra Aalborg i Aarhus havde Forbindelse med Dampskibet til og fra Kjøbenhavn. Ligeledes blev der oprettet en ny Brevpost mellem Thisted og Randers over Nykjøbing, Skive og Viborg og en Sidepost fra Randers til Grenaa og Ebeltoft, alt i Forbindelse med den ny oprettede Brevpost mellem Haderslev og Aalborg. Endvidere blev Pakkeposten mellem Thisted og Viborg udvidet til at gaa en Gang hver 14. Dag. En lignende Udvidelse havde fundet Sted i 1834 for Pakkeposten mellem Aalborg og Frederikshavn over Hjørring.¹⁵⁾

Som tidligere omtalt havde Kongen i 1832 rettet en Forespørgsel til Generalpostdirektionen angaaende Postforbindelsen mellem Nakskov og Rudkjøbing, hvilken han ikke fandt tidssvarende (se Side 356). Dette gav Anledning til, at der fra 30. April 1833 fra Odense over Svendborg, Rudkjøbing, Spodsbjerg og Taars til Nakskov blev indrettet en Brevpost, som stod i For-

bindelse med de fra Kjøbenhavn og Hamborg om Tirsdagen afgaaende Poster. Herefter ankom der 3 Gange ugentlig Brevpost fra Kjøbenhavn og Hamborg til Lolland-Falster, dels direkte fra Kjøbenhavn, dels over Odense og Ringsted, men der kunde kun afsendes 2 Gange Post til nævnte Steder, og Posten til Hamborg maatte endogsaa gøre den betydelige Omvej over Kjøbenhavn. Saa længe Kieler- og Lybækerskibene sejlede, forsendtes der ogsaa med disse Post mellem Lolland-Falster og Udlandet*), men det var kun den halve Tid af Aaret. Efter Andragende fra Købmændene i Nakskov blev der derfor fra November 1834 etableret en Brevpost een Gang ugentlig (Mandag) fra Stubbekjøbing til Nakskov og videre over Taars og Spodsbjerg til Rudkjøbing, hvorfra den i Forbindelse med Posten herfra over Svendborg gik til Nyborg for der at forenes med Posten fra Kjøbenhavn Tirsdag Aften til Hamborg og Posten fra Hamborg Mandag Aften til Kjøbenhavn. Posten mellem Kjøbenhavn og Nakskov bestod af en ugentlig Brevpost og en ugentlig forenet Brev- og Pakkepost. Fra 1. Januar 1836 forandrede den ugentlige Brevpost til en forenet Brev- og Personpost, der fremførtes med Diligence. Fra 1. Novbr. 1837 blev der indrettet endnu en ugentlig Brevpost (Fredag Aften) fra Stubbekjøbing gennem Falster og Lolland over Langeland til Nyborg for der at indlemmes i Posten fra Kjøbenhavn Lørdag Aften til Hamborg.¹⁶⁾

*) I Sommermaanederne var der tillige Adgang til at sende Breve med det Grev Hardenberg-Reventlov tilhørende Skib „Communicationen“, som sejlede mellem Nysted og Heilighafen.

For Kongerigets Vedkommende skal endnu kun omtales Postforbindelsen i Nordsjælland. Mellem Kjøbenhavn og Helsingør fremførtes Posten, en forenet Brev- og Pakkepost, indtil 1831 med aaben Vogn een Gang daglig. Befordringstiden var 7 Timer, hvad der særlig for Brevposten var en uforholdsmæssig lang Tid. Af Hensyn hertil og for at Brevposten fra Helsingør kunde faa Forbindelse med de om Morgen fra Kjøbenhavn til Kiel og Lybæk afgaaende Dampskibe, blev der i 1831 indrettet en særlig Brevpost een Gang daglig Kl. 10 Aften saavel fra Kjøbenhavn som fra Helsingør, men samtidig blev Pakkepostens Gang indskrænket til 3 Gange ugentlig. I 1836 blev der i Anledning af Oprettelsen af Kallundborg—Aarhus Routen etableret en Ekstrabrevpost fra Helsingør hver Tirsdag og Lørdag Kl. 1 Em., for at Breve herfra samt fra Sverige og Norge til Jylland kunde indgaa til Kjøbenhavn forinden Kallundborgpostens Afgang herfra.

Helsingør havde tillige Forbindelse med Roskilde ved den 2 Gange ugentlige Brevpost over Hillerød. Med denne Post forsendtes ogsaa Breve til og fra Slangerup, som Posten passerede. I 1833 blev Postkontoret i Slangerup henflyttet til Frederikssund og en Forbindelsespost mellem Frederikssund og Slangerup oprettet.

Over Helsingør gik ogsaa Posten til og fra Sverige og om Vinteren, naar det norske Dampskib mellem Kjøbenhavn og Frederiksværn ikke sejlede, tillige Posten til og fra Norge, dels med Posten til og fra Kjøbenhavn, dels, for saa vidt Posten til og fra det sydlige Udland angik, med den foran nævn-

te Post mellem Helsingør og Roskilde. Fra 1. Juli 1833 blev der saavel fra svensk som fra dansk Side indrettet en daglig PostpakETFart mellem Helsingør og Helsingborg. Denne blev for Danmarks Vedkommende etableret for Postvæsenets Regning, men fra svensk Side for privat Regning. Da Danmark imidlertid for at fortsætte PakETFarten fordrede, at den ogsaa fra svensk Side blev drevet for offentlig Regning, afsluttedes der i September 1834 mellem Danmark og Sverige en Konvention om denne PakETFart. De første 13 Maaneder, den var i Gang, befordredes der ca. 4000 Personer med den, deraf med den danske Paket 2207. Den gav dog i samme Tid et Underskud af 177 Rdl., men i de følgende Aar gav den Overskud. Skønt der altsaa nu var daglig Forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg og ligeledes daglig Postgang mellem Kjøbenhavn og Helsingør, forsendtes der dog kun 2 Gange ugentlig Post til og fra Sverige. Herover førtes der i 1835 Klager i Aviserne, og dette havde til Følge, at der fra samme Aar blev sendt Post hver Dag til Helsingborg.¹⁷⁾

Som i forrige Afsnit omtalt var den mellem Danmark og Sverige i 1814 afsluttede Postkonvention mindre fordelagtig for sidstnævnte Land i Henseende til den Transitgodtgørelse, der skulde ydes Danmark, og da det trods gentagne Forsøg ikke var lykkedes at naa til en Overenskomst om Nedsættelse i Transitafgiften, havde Sverige etableret en direkte Forbindelse med Preussen, hvilket dog i sin Begyndelse ikke havde haft den tilsigtede Virkning at drage hele den svenske Korrespondance denne Vej. Senere havde Forholdene forandret sig, og da der i 1831 fra Sveriges Side paany

blev indledet Underhandlinger om Afgiftens Nedsættelse, var Danmark mere tilbøjelig til at gaa ind derpaa, idet Dampskibsfarten mellem Ystad og Greifswalde havde, som Generalpostdirektionen bemærkede, „tilvejebragt en i Almindelighed hastigere og næsten lige saa sikker Frembringelse af Breve,“ som naar de forsendtes over Danmark. Ved en den 16. Febr. 1832 i Kjøbenhavn mellem Danmark og Sverige afsluttet Konvention blev derefter Transitaafgiften nedsat med en Fjerdedel, men den skulde, da Sverige stadig fastholdt at ville sende Brevene i lukkede Pakker, fremdeles beregnes saaledes, at der for hvert Lod af Brevpakkernes Vægt betales som for 3 Breve, dog at Emballagens Vægt blev fradraget.¹⁸⁾

Den Nedsættelse, som derved fandt Sted, var dog ikke af den Betydning, at Sverige, som Generalpostdirektionen havde tænkt sig Muligheden af, opgav Routen Ystad—Greifswalde, der fremdeles vedblev at bestaa.*)

I Hertugdømmerne indførtes der ogsaa i disse Aar forskellige Forbedringer i Postgangen. I 1831 blev der saaledes indrettet 2 Gange i Stedet for som hidtil en Gang ugentlig Brevpost mellem Kiel og Hamborg. I 1833 blev ligeledes Brevposten mellem Itzehoe og Hu-

*) Der kunde iøvrigt ikke være Tale om at opgive denne Route før i 1840, idet Sverige i April 1830 paa 10 Aar havde afsluttet en Konvention med Preussen herom. Da denne Konvention udløb, var det forøvrigt under Overvejelse hos den svenske Regering, ikke at forny den, men at lægge Routen over Lybæk. Fra det preussiske Postvæsens Side gjordes der imidlertid Anstrengelser for at bibeholde Routen, og en ny Konvention afsluttedes ogsaa 14. Septbr. 1840. (Stephan: Geschichte der preussischen Post S. 579).

sum udvidet til 2 Gange ugentlig og en Forbindelse mellem det vestlige og østlige Slesvig samt Holsten tilvejebragt ved en 2 Gange ugentlig ridende Post mellem Frederiksstad og Rendsborg i Tilslutning til en Post derfra over Kiel, Lütjenborg, Oldenburg og Heiligenhafen. Samme Aar etableredes en Ekstra-Pakkepost fra Hamborg ad den ny anlagte Chaussé over Bramstedt og Neumünster til Kiel. Da i 1834 den første Personpost kom i Gang mellem Kjøbenhavn og Hamborg, blev der i Forbindelse med denne indrettet en Personpost mellem Kiel og Flensborg over Eckernförde og Slesvig 3 Gange ugentlig om Sommeren og 2 Gange ugentlig om Vinteren, hvorved der skabtes en Forbindelse mellem Hovedrouten og Kiel—Altona Routen samt Dampskibet til og fra Kiel.¹⁹⁾

Vi har nu set, hvilke Udvidelser der i Aarene 1831—37 var foretagne i Postgangen, og skal nu betragte Udviklingen i Tidsrummet

1838—43.

Vi vil i det foregaaende have bemærket, at Postbestyrelsens Bestræbelser nu gik i Retning af at udsondre Personbefordringen fra Pakkeposten, der nødvendigvis altid maatte gaa langsommere, og henlægge den til Brevposterne. At bringe Posterne hurtigere frem end efter den fastsatte Norm, 1 Mil i $\frac{3}{4}$ Time, kunde der, saa længe Befordringen over Land foregik med Hest og Vogn, ikke være Tale om. Derimod kunde det med Rette fordres, at Postvæsenet ved de vigtigste Overfartssteder betjente sig af Dampfartøjer, for saa vidt Postens Gang derved kunde fremskyndes og større Regelmæssighed i dens Gang tilvejebringes, og i særlig Grad gjaldt dette selvfølgelig for Hoved-

routen gennem Landet. Her var man imidlertid endnu ikke videre, end at Posten over Lille Bælt førtes med Sejlskibe. Allerede i 1832 havde Prins Christian Frederik som Guvernør over Fyens Stift gjort opmærksom paa, at det betydeligt vilde lette Samfærdselen, saafremt der blev anskaffet Dampskib til Lille Bæltsfarten, og Generalpostdirektionen havde i den Anledning faaet Ordre til at tage dette Spørgsmaal under Overvejelse. Den daværende Direktion, hvis fornemste Bestræbelser var at skaffe et stort Overskud af Postvæsenet, turde ikke tilraade at bebyrde Postkassen med en Udgift til et Dampskib, men foreslog de private Ejere af Assens og Aarøsund Færgerier at indrette Dampskibsfart. Denne vilde imidlertid næppe kunde betale sig, da de Rejsendes Antal paa det Tidspunkt kun var ringe, og Færgeriejerne erklærede tilmed, at et Dampskib ikke vilde fremskynde Postgangen, da Forsinkelser i Reglen var en Følge af Taa-ge, og denne var absolut farligere for Dampskibe, som var mere dybtgaaende end Sejlskibe. Angaaende Postgangen over Bæltet oplyste Direktionen, at der i Tiden fra 1. Januar 1831 til Udgangen af Oktober 1832 til Brevpostens Overførsel var medgaaet 89 Gange en Tid af indtil 2 Timer, 155 Gange 2 til 3 Timer, 92 Gange 3 til 4 Timer, 24 Gange 4 til 5 Timer, 7 Gange 5 til 6 Timer og 2 Gange 6 til 7 Timer.²⁰⁾

Efter at denne Erklæring var afgivet, resolverede Kongen, at Sagen skulde bortfalde, men Prins Christian Frederik lod ikke Direktionen i Ro; i Oktober Aaret efter opfordrede han den i en Skrivelse til at tage Sagen op paany, og der blev da atter indledet Forhandlinger med Færgeriejerne. Først et Aar ef-

ter, i September 1835, var disse saa vidt fremskredne, at Direktionen, for hvilken David Monrad imidlertid var blevet Chef, indstillede til Kongen at erholde Bemyndigelse til at fortsætte dem paa Basis af, at der af Befordringsvæsenets Fond ofredes 15000 Rdl. til et Dampskibs Anskaffelse. Efter at Bemyndigelsen var givet, fortsattes Forhandlingerne, men disse trak ud til Foraaret 1837, idet Færgeriejerne overfor Tilbudet om at faa Dampskibet overladt til Brug mod at vedligeholde det og udrede Driftsudgifterne til en Begyndelse forlangte en saa overdreven Betaling for Postens Overførsel, at der ikke kunde være Tale om at gaa ind herpaa. Omsider enedes man dog om, at Postvæsenet skulde anskaffe et Dampskib med en Maskine paa 20 Hestes Kraft, hvilket skulde forblive Postvæsenets Ejendom, men overlades Færgeriejerne til Brug i 20 Aar, mod at de vedligeholdte det og afholdt alle Driftsudgifter, hvorimod de af Postvæsenet fik 5300 Rdl. mod tidligere 3000 Rdl. for Postens Overførsel. Denne Overenskomst bifaldtes ved kgl. Res. af 20. April 1837, og den 28. s. M. afsluttedes Kontrakten med Færgeriejerne.

Dampskibet, til hvis Anskaffelse der yderligere blev bevilget 5000 Rdl., altsaa ialt 20000 Rdl., men som kom til at koste 27311 Rdl., fik Navnet „Maagen“ og var færdigt i Begyndelsen af Maj Maaned 1838. Ifølge Kontrakten skulde det i paakommende Tilfælde kunne benyttes ved Postbefordringen paa Store Bælt, og her begyndte det ogsaa sin Fart, medens Dampskibet „Mercurius“ fra Maj til Udgangen af August var i London for at faa indsat en ny Kedel, hvorefter det i de første Dage i September Maaned 1838 traadte i

Postfart paa Lille Bælt. Den derved opnaaede hurtigere Befordring havde til Følge, at Afgangstiden for Brevposterne fra Kjøbenhavn Tirsdag og Lørdag kunde udsættes fra Kl. 10 til 11 $\frac{1}{2}$ Aften.²¹⁾

Med Indrettelsen af Postdampskibsfart paa Lille Bælt standsede foreløbig Forbedringen af Postgangen paa Hovedrouten, hvorimod Postbestyrelsens Bestræbelser i de nærmest følgende Aar gik ud paa at udvide Postgangen i Jylland. I denne Landsdel var endnu ikke indrettet Personposter, men ogsaa i Henseende til Brevposter stod Jylland tilbage, idet der kun gik 3 Gange ugentlig Post mellem Aalborg og Haderslev. At Postgangen blev indrettet saaledes, at de større jydske Købstæder fik ligesaa ofte Forbindelse med Kjøbenhavn og Hamborg som Byerne paa Hovedrouten, var derfor et Retfærdighedskrav, som ikke kunde skydes til Side, og der blev derfor ogsaa fra 1. Maj 1839 indrettet 4 Gange ugentlig Brevpost paa den østjydske Route i Forbindelse med Posterne fra Kjøbenhavn og Hamborg. Posterne havde Tilslutning med hverandre i Haderslev, dog at de Tirsdag og Lørdag Aften fra Kjøbenhavn afgaaende Hovedbrevposter afgav de jydske Poster i Odense, hvorfra de over Middelfart og Fredericia sendtes til Vejle, hvor de traf sammen med Brevposterne fra Hamborg og i Forening videresendtes til Aalborg.

Samtidig med Udvidelsen af Postgangen paa den jydske Hovedroute fandt der ogsaa forskellige Forbedringer Sted paa Siderouterne. Fredericia fik saaledes 4 Gange ugentlig Forbindelse saavel over Vejle som over Kolding. Grenaa og Ebeltøft fik som hidtil 2 Gange ugentlig Forbindelse med Randers for Brev-

post, dog at Posten een Gang hver anden Uge afgik som en forenet Brev- og Pakkepost. Fra Oktober s. A. fik disse Byer Forbindelse med Aarhus i Stedet for med Randers, og samtidig blev der indrettet Pakkepost een Gang ugentlig. Mariager, hvortil der i 1831 var indrettet offentlig Brevpost, samtidig med at Byen havde faaet en regnskabsførende Postekspedition, beholdt 2 Gange ugentlig Forbindelse med Randers, den ene Gang hver anden Uge tillige for Pakkepost. Hjørring og Frederikshavn fik 3 Gange ugentlig Forbindelse med Aalborg, og endelig blev Pakkeposten mellem Viborg og Thisted over Skive og Nykjøbing udvidet til at gaa hver Uge.²²⁾

Ved kgl. Res. af 5. Decbr. 1839 blev det paa Generalpostdirektionens Indstilling bestemt fra Begyndelsen af Foraaret 1840 at indrette en Personpost paa Routen Haderslev-Aalborg i Forbindelse med den ene af Brevposterne. Til Postens Befordring mellem de nævnte Byer maatte bruges 17 Timer. Denne Post kom i Gang fra 6. April 1840, og samtidig indrettede Generalkrigskommissær H. C. Riegels, der Aaret forud havde købt Snoghøj og var udnævnt til Postmester*) og Transportforvalter der, en Diligenceforbindelse mellem Odense og Vejle over Middelfart, Snoghøj og Fredericia. Denne Diligence havde Forbindelse med den foran nævnte Personpost, saa at de Rejsende til og fra Vejle og jyske Stationer Nord herfor fra og til Fyen og Sjælland fik en betydelig kortere Tur, end naar de skulde tage over Assens—Haderslev. Af Generalpost-

*) For Transportforvalteren paa Snoghøj betød Udnævnelsen til Postmester kun en Titel.

direktionen, der ikke havde turdet paatage sig denne Posts Indretning for Postvæsenets Regning, fik Riegels Tilsagn om Dækning af det Beløb, som Fragten af Rejsende, 40 Sk. pr. Mil, blev mindre end 8 à 900 Rdl. aarlig, dog ikke ud over 400 Rdl. aarlig.²³⁾

I Aaret 1843 fandt atter en Udvidelse af Postgangen i Jylland Sted, denne Gang af endnu større Omfang. Paa Budgettet for dette Aar havde Generalpostdirektionen opført Udgifterne til den i mange Aar haardt tiltrængte Udvidelse af Pakkeposten mellem Kjøbenhavn og Kolding og mellem Haderslev og Aalborg til 2 Gange ugentlig, samt til en Omregulering af Posterne paa Siderouterne i Jylland. Disse Udgifter blev bevilgede, og fra 28. April 1843 begyndte Pakkeposten mellem Kjøbenhavn og Kolding og mellem Haderslev og Aalborg at gaa 2 Gange ugentlig i Tilslutning til Pakkeposten mellem Haderslev og Hamborg, der allerede i adskillige Aar havde gaaet 2 Gange ugentlig, den ene ad samme Route som Brevposten, den anden over Rendsborg, Nordtorf, Neumünster, Bramstedt og Quickborn.

Omtrent samtidig hermed etableredes en forenet Brev- og Personpost, dog kun med aabne Fjedervogne, een Gang ugentlig paa den vestjydske Route mellem Haderslev og Skive over Ribe, Varde, Tarm, Ringkjøbing, Skjerumbro og Holstebro, foruden at der her gik en forenet Brev- og Pakkepost 2 Gange og en Brevpost en Gang ugentlig. Fra Skive gik Personposten videre over Nykjøbing til Thisted, men ikke Retur. Ny Forbindelser indrettedes mellem Kolding og Ribe over Skodborghus, mellem Ribe og Husum over Tønder og mellem Thisted og Aalborg gennem Hanherrederne

over Aggersund, Løgstør og Nibe. Paa Siderouterne udvidedes Postgangen saaledes, at alle Købstæder nu fik mindst 3 Gange ugentlig Forbindelse, som oftest baade for Brev- og Pakkepost. Til samtlige Pakkeposter og forenede Brev- og Pakkeposter kunde der indskrives saa mange Rejsende, som der meldte sig, dog ikke til Brev- og Pakkeposten mellem Thisted og Aalborg, der ligesom den forenede Brev- og Personpost paa Jyllands Vestroute kun medtog 3 Rejsende.²⁴)

Ved de foran omtalte Udvidelser af Postgangen i Jylland havde Routen Kallundborg—Aarhus i postalsk Henseende mistet noget af sin Betydning. Saa længe Dampskibet sejlede, afgik der hver Søndag og Onsdag Morgen Dagvogn fra Aalborg til Aarhus medtagende Brevpost til Forsendelse med Dampskibet derfra Mandag og Torsdag Morgen (fra 1. Novbr.—31. Marts dog kun Mandag), men denne Forbindelse havde kun Betydning for Breve til Stationer paa Kallundborg Routen, idet Breve til Kjøbenhavn og Nordsjælland kom lige saa tidligt og Breve til det øvrige Sjælland tidligere ved at gaa over Fyen. I Retningen fra Kjøbenhavn frembød Kallundborg—Aarhus Routen derimod den Fordel, at Posten til Aarhus og Steder Nord herfor kunde afgaa en Dag senere end Posten, som sendtes over Fyen, og naa lige saa tidligt frem. Størst Betydning havde Kallundborg—Aarhus Routen dog for Gods- og Kreaturtransporten, men denne var i stadig Aftagende, og som Følge heraf kunde Farten ikke svare Regning. At den burde vedligeholdes, var imidlertid Generalpostdirektionen og Finansdeputationen enige om, og det var derfor nødvendigt at komme Entreprenøren, Grosserer Sass til Hjælp. I 1839 blev der

af Finanskassen tilstaaet ham en Understøttelse af 3000 Rdl., og Aaret efter fik han af Postkassen et Laan paa 10,000 Rdl., foruden at han var blevet fritaget for i 5 Aar at betale Afdrag paa det ham tidligere tilstaaede Laan af 30,000 Rdl. I 1842 fik Kallundborg—Aarhus Routen et haardt Stød ved Etableringen af Dampskibsfart mellem Kjøbenhavn og Aarhus, og Grosserer Sass stillede derfor i Udsigt at maatte op-høre, men i Januar 1843 fik han, „dog uden Følger for Fremtiden“, en Understøttelse paa 3000 Rdl., som skulde udredes af Postintraderne, samtidig med at der gaves ham Frist til Udgangen af August Maaned med at erklære, om han vilde fortsætte.²⁵⁾

Som vi nu har set, var det betydelige Udvidelser, der i disse Aar fandt Sted i Postgangen i Jylland. For de øvrige Landsdeles Vedkommende var det derimod kun faa Forbedringer, der indførtes. Fra 1. Januar fik Faaborg og Svendborg en udvidet Postforbindelse, saaledes at disse Byer nu havde 4 Gange ugentlig Forbindelse med Hovedrouten, dels som hidtil over Nyborg og Odense, dels over Assens. I November 1838 var der paa Forsøg indrettet en ugentlig Brevpost mellem Sønderborg og Ærøeskjøbing, og denne blev fra Februar 1840 udvidet til 2 Gange ugentlig, samtidig med at der efter Christian den Ottendes Ønske indrettedes en ugentlig Pakkepost her. Fra September 1840 fik Holbæk og Kallundborg foruden som hidtil med Roskilde 2 Gange ugentlig Forbindelse med henholdsvis Ringsted og Slagelse, hvorved Posten til disse Byer fra Udlandet, Jylland og Fyen ikke behøvede at gaa den længere Vej over Roskilde. I Begyndelsen af Aaret 1842 ansøgte Magistraten i Roskilde om, at det maatte tillæ-

des nogle af Roskilde Vognmænd at etablere en Befordring for Rejsende 2 à 3 Gange ugentlig med lukket Vogn til og fra Kjøbenhavn. Da Generalpostdirektionen imidlertid ikke kunde gaa ind paa, at der blev givet andre Tilladelse til Befordring af Rejsende med lukket Vogn, hvor Postvæsenet havde indrettet Personbefordring, erhvervede den en kgl. Resolution for, at der for Postvæsenets Regning maatte etableres en daglig Brev- og Personpost med lukket Vogn mellem Kjøbenhavn og Roskilde, og denne tog derefter sin Begyndelse fra Midten af Aaret 1842. Posten afgik saavel fra Kjøbenhavn som fra Roskilde hver Morgen Kl. 8 og Eftm. Kl. 6, hvorved det blev muligt med Posten at gøre en Rejse mellem Kjøbenhavn og Roskilde saaledes, at man kunde være tilbage samme Dag. Fra 1. Januar 1841 var der oprettet en Gang ugentlig Pakkepost mellem Roskilde og Frederikssund, hvilken senere gik mellem Kjøbenhavn og Frederikssund, og fra 1. Januar 1843 etableredes daglig Postgang for Brev- og Pakkepost mellem Ringsted og Næstved, ligesom der indrettedes direkte Pakkepostforbindelse mellem Næstved og Præstø samt Vordingborg og Stege.²⁶⁾

Paa Routen Kjøbenhavn—Helsingør blev der, efter at der længe fra det offentliges Side var fremsat Ønske herom, fra 1. Januar 1838 i Stedet for den 3 Gange ugentlige Pakkepost indrettet en forenet Person- og Pakkepost med Diligence een Gang daglig, Søndag undtaget, medens den daglige Brevpost vedblev. Fra 1842 ophørte denne, og en forenet Brev-, Person- og Pakkepost gik nu 2 Gange daglig. Posten mellem Kjøbenhavn og Helsingør gik over Lyngby og Hørsholm, og Hørsholm var ved en 2 Gange ugentlig

Brev- og Pakkepost sat i Forbindelse med Hillerød, den ene Gang ugentlig over Fredensborg. Mellem Hillerød og Frederiksværk var indrettet en Bipost, men denne blev ved Entreprenørens Død nedlagt, hvorefter fra Juli 1837 Posten til og fra Frederiksværk forsendtes 2 Gange ugentlig over Hillerød til og fra Kjøbenhavn, den ene Gang med Værkets Materialvogn og den anden Gang med Fragtmand. Birkedommeren i Frederiksværk fungerede herefter som Postekspediter.²⁷⁾

Dampskibsfarten havde fremdeles stor Betydning for Postforbindelsen særlig med Udlandet, og Postbestyrelsen undlod heller ikke, hvor der kunde opnaaes Fordele i Henseende til en hurtigere Forbindelse, at benytte Dampskibene. Den Uvillie, hvormed Dampskibsfarten i sin Begyndelse var blevet mødt af Postbestyrelsen, var selvfølgelig for længst overvundet, men endnu var dog Breve, som forsendtes med Dampskibet paa Lybæk, undergivne en højere Porto end ved Forsendelsen over Land. Dette havde imidlertid til Følge, at Breve befordredes med Dampskibet udenfor Posten enten ved Rejsendes eller Skibsmandskabets Hjælp, og den samme Trafik blev drevet ogsaa i Skibe paa indenlandske Router. Det var til Dels ogsaa for at bekæmpe denne, at Postvæsenet saa vidt muligt sendte Post med alle Dampskibe, men et mere virksomt Middel herimod var det, da i 1841 Porto for Breve, som forsendtes med Dampskibe fra een dansk Havn til en anden, nedsattes til det halve, for saa vidt Brevene forsendtes mellem Skibenes Anløbssteder, hvilken Nedsættelse ogsaa gjaldt Breve, som forsendtes med Dampskib mellem Kjøbenhavn og Lybæk.

Samme Aar blev ogsaa den Afgift, der hidtil havde hvilet paa Rejsende med Lybækerskibene (se Side 222), ophævet, men det var dog ikke Postbestyrelsen, der tog Initiativet hertil, men Senatet i Lybæk, der gennem Hansestædernes Ministerresident i København androg derpaa under Henvisning til en mellem Danmark og Lybæk i 1840 udvekslet Deklaration angaaende fuldkommen Reciprocitet med Hensyn til Behandlingen af danske og lybækske Skibe i gensidige Havne. Generalpostdirektionen anbefalede dog kraftigt, at Afgiften blev hævet, da en saadan Personal-told ikke mere forekom i nogen europæisk Stat og umiskendelig kun havde til Hensigt at vanskeliggøre Samfærdselen, hvad der ikke stemmede overens med Tidens Aand „eller svarer til Deres Majestæts bekendte allerhøjeste Intention, at fjerne hvad der maatte kunne forstyrre det venskabelige nabolige Forhold“. Samtidig med Afgiftens Ophævelse blev det dog gjort de mellem København og Lybæk farende Skibe til Pligt gratis at medtage en Postsæk.²⁸⁾

Den 1. Maj 1839 udløb det Privilegium paa Dampskibsfart mellem København og Kiel, som i sin Tid var meddelt Auditor Bille, og som senere var overgaaet til L. N. Hvidt. Dampskibet „Frederik den Sjette“, som var i Fart paa denne Route, havde, som tidligere omtalt, i 1833 ogsaa overtaget Farten paa Lybæk, men gik dog kun til Travemünde. I 1839 blev det svenske Dampskib „Malmø“ sat i Fart mellem Malmø og Lybæk een Gang ugentlig, undervejs anløbende København, og da dette havde andre Afgangstider end „Frederik den Sjette“ og tilmed løb lige ind til Lybæk, blev der ogsaa med dette sendt Brevpost. „Malmø“

gjorde desuden een Gang ugentlig en Tur mellem Kjøbenhavn og Malmø og benyttedes ogsaa til Forsendelse af Brevpost mellem disse 2 Byer, som saaledes fik 2 Gange ugentlig direkte Forbindelse.²⁹⁾ I 1841 fik „Frederik den Sjette“ tillige en Konkurrent paa Kie-lerrouten, idet Dampskibet „Christian den Ottende“ blev sat i Fart her 2 Gange ugentlig i Maanederne April—September og een Gang ugentlig i Maanederne Oktober—December. Dette Skib afgik den ene Gang ugentlig paa samme Dag og til samme Klokkeslæt som „Frederik den Sjette“ saavel fra Kjøbenhavn som fra Kiel, og da det var et nyere og bedre indrettet Skib, kunde „Frederik den Sjette“ ikke holde Konkurrencen ud, men maatte med Udgangen af 1842 ophøre med Farten saavel paa Kiel som paa Travemünde. „Christian den Ottende“ overtog nu Postbefordringen mellem Kjøbenhavn og Kiel, hvilken det forøvrigt allerede fra 1841 havde besørget den ene Gang ugentlig, og „Malmø“ blev eneste postførende Skib mellem Kjøbenhavn og Lybæk.

Der var altsaa nu Dampskibsfart den største Del af Aaret mellem Kjøbenhavn og Kiel, i Sommerhalvaaret endogsaa 2 Gange ugentlig, samt een Gang ugentlig mellem Kjøbenhavn og Lybæk, og da der, som vi foran har set, paa dette Tidspunkt (1841) var 4 Gange ugentlig Postgang mellem Kjøbenhavn og Hamborg over Land, var det et betydeligt Fremskridt, der var sket i Postforbindelsen med det sydlige Udland.

Dampskibet „Løven“, der fra 1836 havde sejlet 2 Gange ugentlig mellem Korsør og Kiel, gik fra 1838 den ene Gang ugentlig mellem Vordingborg og Kiel,

og i den Anledning blev der etableret en ugentlig Brev- og Personpost mellem Kjøbenhavn og Vordingborg i den Tid, Dampskibet var i Fart. Paa Turen mellem Kiel og Sjælland anløb Skibet dels Taars, dels Rudkjøbing og Svendborg, ligesom det en Tid ugentlig gjorde en Tur mellem Kiel og Faaborg. Mellem de her nævnte Byer samt Nakskov benyttedes Skibet til Udveksling af Brevpost. I 1841 ophørte „Løven“ at sejle mellem Kiel og Vordingborg, men gik nu i Stedet for mellem Kiel og Snoghøj, anløbende Flensborg, Sønderborg og Aarøsund, og som hidtil tillige mellem Korsør og Kiel.³⁰⁾

Den i 1835 etablerede Dampskibsfart mellem Kjøbenhavn og Stettin havde vist sig at være et mindre lukrativt Foretagende, og af den Grund søgte i 1839 Aktionærerne om at faa 2000 Rdl. aarlig af det danske Postvæsen for Postens Befordring, idet de forment at ville faa et lige Beløb af det preussiske Postvæsen. Med det i 1838 forsendte Brevantal som Grundlag beregnede Generalpostdirektionen imidlertid, at det danske Postvæsen ved at betale 2000 Rdl. for Postens Befordring vilde have haft et Tab af 1½ Sk. paa hvert forsendt Brev, og der kunde derfor ikke være Tale om at imødekomme Andragendet. Det preussiske Postvæsen, med hvilket der var korresponderet, havde fundet den opstillede Fordring ligesaa overdrøven som uforskammet og oplyst, at den af Aktionærerne ytrede Formening om, at der fra preussisk Side vilde blive tilstaaet dem en lige Godtgørelse, som der fra dansk Side blev dem bevilget, var blottet for al Grund, samt at saadant kun kunde anses som et Fif for ved Postbestyrelserne at opnaa Midlet til Vedblivelsen af en Entreprise, „der

er begyndt uden behørigt Overlæg og Beregning efter Kommerceraad Neumanns umodne Planer og skiller Aktionærerne ved den hele indskudte Kapital“.³¹⁾ Kort efter at Aktionærerne havde faaet Afslag paa deres Andragende, blev „Dronning Marie“ solgt til et nyt Interessentskab, som i et Par Aar fortsatte Farten mellem Kjøbenhavn og Stettin, men ophørte hermed ved Udgangen af 1840.

Efter at Routen Kjøbenhavn—Stettin saaledes var opgivet af de private Entreprenører, kom i Aaret 1841 en preussisk Postembedsmand, Gehejmeoverpostraad Schmückert til Kjøbenhavn for at indlede Forhandlinger om Oprettelsen af en Postdampskibsfart paa denne Route. Efter hvad der andetsteds berettes*), var samtlige Medlemmer af Generalpostdirektionen med Undtagelse af Grev Danneskjold-Samsøe stemte for straks at afvise det preussiske Forslag, idet man ved det tidligere uheldige Forsøg paa at drive en Route Kjøbenhavn—Stettin var blevet bestyrket i sin Mening om det vanskelige heri. Ved Danneskjolds Indflydelse og den preussiske Gesandts Virksomhed lykkedes det imidlertid at skaffe Princippet om den størst mulige Lettelse i det internationale Samkvem mellem Østersøstaterne, selv med Ofre for Statskassen, Anerkendelse paa allerhøjeste Sted, men Forhandlingerne førte dog ikke foreløbig til noget Resultat.

Hvor vidt den daværende Generalpostdirektør David Monrad og de 2 Direktører, G. H. Monrad og Winge, har været Modstandere af en Postdampskibsfart mellem Kjøbenhavn og Stettin, faar staa hen, men ef-

*) Se H. Stephan, *Gesch. der preussischen Post* S. 585 f.

ter at David Monrad i 1842 var blevet afløst som Generalpostdirektør af Danneskjold, nedlagde Direktionen kort efter en Forestilling for Kongen om Bemyndigelse til at aabne Underhandlinger med Preussen om et af preussisk Gehejmestatsminister v. Nagler fremsat Forslag om, at Danmark og Preussen for fælles Regning skulde etablere en Dampskibsforbindelse mellem Kjøbenhavn og Stettin. I Forestillingen fremhævedes alle de Fordele, som en Dampskibsfart Kjøbenhavn—Stettin vilde frembyde, særlig naar Jernbanen Stettin—Berlin om kort Tid blev færdig, idet der allerede fra Berlin udgik Jernbaner til Magdeborg, Leipzig, Halle og Dresden, hvilke vilde blive fortsatte over Prag og Wien til Triest samt i flere forskellige Retninger. Bemyndigelsen blev givet ved kgl. Res. af 1. Juli 1842, og i 1843 blev der derefter med Gehejme-postraad Friedrich, som Afsending fra det preussiske Postvæsen, i Kjøbenhavn afsluttet en foreløbig Overenskomst, hvorefter det danske Postvæsen skulde lade bygge et Dampskib, som skulde være 480 Tons drægtig med en Maskine paa 160 Hestes Kraft, og for hvis Medafbenyttelse Preussen skulde tilsvare Danmark et aarligt Bidrag. For imidlertid straks at yde Publikum Fordelen ved en Søpostforbindelse traf man for Aaret 1843 den Foranstaltning, at det preussiske Postdampskib „Königin Elisabeth“ og det svenske „Svenska Leijonet“ efter Ankomsten til Ystad sejlede til Kjøbenhavn og tilbage til Ystad for at afgaa til Stralsund. For Sommeren 1844 blev imidlertid Dampskibet „Frederik den Sjette“, der, som foran oplyst, var ophørt at sejle paa Kiel og Lybæk, fragtet af det danske Postvæsen og sat i Fart mellem Kjøbenhavn og Stettin,

hvorefter de preussiske og svenske Skibe ophørte at anløbe Kjøbenhavn.³²⁾

Aarene 1844—47

staar i Henseende til Udvidelser i Postgangen betydeligt over de foregaaende Aar. I disse havde man saa vidt muligt søgt at afhjælpe de mest iøjnefaldende Mangler eller stræbt at imødekomme de offentlig fremsatte Ønsker, men der var ikke gaaet frem efter en bestemt Plan. Dette blev derimod Tilfældet i Aarene 1844—47, idet daværende Fuldmægtig i Generalpostdirektionen Klee, som tidligere omtalt, efter Dannebergjolds Tiltrædelse som Generalpostdirektør havde faaet overdraget det Hverv at berejse Landet og udarbejde et Forslag om Omreguleringen af Postforbindelserne, hvilket Forslag lagdes til Grund for de i disse Aar foretagne omfattende Udvidelser i Postgangen, som ved Aabningen af de første Jernbaner blev yderligere forbedret.

I 1844 aabnedes Jernbanen mellem Kiel og Altona over Neumünster, Wrist, Bramstedt og Pinneberg. I Kundgørelsen af 18. Maj 1840 angaaende de Betingelser, paa hvilke Personer eller Selskaber kunde vente, at Anlæg af Jernbaner til Forbindelse af Nordseøen og Østersøen igennem Slesvig og Holsten vilde blive dem tilstedte, var det i § 25 bestemt, at der til Befordring af Breve, Aviser og Postgoods tilligemed en Postbetjent skulde for vedkommende Entreprenørs Regning indrettes en særlig Vogn. Breve og Aviser, paa hvis Befordring Postvæsenet udelukkende beholdtes Ret, skulde befordres gratis, og ligeledes skulde Postgoods indtil en Vægt af 600 Pd. frit befordres i enhver Retning paa Banen hver Dag eller, naar Banen

ikke benyttedes daglig, da saa ofte, det fandt Sted. I Tilfælde af Standsning i Banens Brug skulde Entreprenøren uden Godtgørelse sørge for Postsagernes hurtigst mulige Viderebefordring.

I Henhold til denne Kundgørelse, der gjordes anvendelig paa Kiel—Altona Jernbanen, besluttede Generalpostdirektionen at benytte Banen til Postbefordring, og i Maj Maaned 1844 blev der nedsat en Kommission af Postembedsmænd for at tage under Overvejelse, i hvilket Omfang dette skulde finde Sted. Kommissionen anbefalede ikke alene at benytte Jernbanen til Postbefordring mellem Stationerne paa denne, men ogsaa at henlægge nogle af Hovedposternes Befordring hertil, og i Overensstemmelse hermed blev det, efter at Jernbanen var aabnet, bestemt, at de mellem Kjøbenhavn og Hamborg gaaende 2 ugentlige forenede Brev- og Personposter fra 2. Oktober kun skulde gaa mellem Kjøbenhavn og Kiel og derfor befordres mellem Slesvig og Kiel over Eckernförde. Mellem Kiel og Altona skulde Brevposten forsendes med Jernbanen, til hvilken ogsaa de Rejsende henvistes, dog at der efter Kjøbenhavnsposternes Ankomst til Kiel, hvilken først fandt Sted efter Jernbanetogets Afgang derfra, skulde afgaa en seksdages Diligence ad Chausseen til Altona for de Rejsende, som ikke vilde overnatte i Kiel, men straks rejse videre. Den hidtil bestaaende daglige Diligenceforbindelse (se Side 363) blev indskrænket til 2 Gange ugentlig i Tilslutning til Dampskibet mellem Kiel og Kjøbenhavn. Denne Diligence, der var til 12 Personer, medførte fremdeles Brevpost. For Rejsende til og fra Remmels og Rendsborg samt til og fra Itzehoe indrettedes Personposter til og fra Slesvig

i Forbindelse med Personposterne til og fra Kjøbenhavn, og desuden blev der mellem Neumünster og Rendsborg over Nordtorf og mellem Itzehoe og Jernbanestationen Wrist over Kellinghusen etableret 4 Gange ugentlige Personposter, 2 Gange i Forbindelse med Toget fra Kiel og 2 Gange i Forbindelse med Toget fra Altona.

Til de 2 ugentlige Pakkeposter til og fra Hamborg fra og til Kjøbenhavn og Aalborg skulde Jernbanen ligeledes benyttes, saaledes at Posterne gik mellem Kiel og Slesvig over Rendsborg. Derimod skulde de 2 ugentlige Hovedbrevposter mellem Kjøbenhavn og Hamborg vedblive deres tidligere Kurs til og fra Slesvig ad Landevejen over Rendsborg, Remmels og Itzehoe.³³⁾

Det var altsaa kun delvis, at Jernbanen benyttedes til Postforsendelse; de vigtigste Brevposter sendtes endnu ad Landevejen. Nogen Fordel i Henseende til Posternes tidligere Ankomst til Kjøbenhavn og Hamborg opnaaedes heller ikke, idet Posternes Afgangs- og Ankomsttider ikke var saaledes afpassede efter Jernbanetogene, at Befordringen foregik uafbrudt, men heri skete der snart en Forandring.

Fra 1. Januar oprettedes der for at skaffe en udvidet Forbindelse i den Tid af Aaret, da Dampskibet paa Kiel ikke sejlede, en 5. ugentlig Brevpost mellem Kjøbenhavn og Hamborg med Afgang fra Kjøbenhavn Onsdag Aften Kl. 10 og Ankomst til Hamborg over Kiel—Altona Jernbanen Fredag Eftermiddag og omvendt fra Hamborg Torsdag Fm. Kl. 8 med Ankomst til Kjøbenhavn Lørdag Morgen. Herved var altsaa ikke alene opnaaet en ugentlig Post mere, men tillige at

Befordringstiden for denne var indskrænket til 2 Døgn. Samme Aar blev Jernbanenettet i Holsten udvidet ved Aabningen af Sidebaner fra Altona til Glückstadt samt fra Neumünster til Rendsborg, og som Følge heraf foretoges fra 30. Septbr. 1845 en omfattende Forandring i hele Postgangen paa Routen Kjøbenhavn—Hamborg. Samtlige Poster befordredes nu mellem Altona og Rendsborg pr. Jernbane, og dette medførte, at Befordringen kunde foregaa omtrent uafbrudt, hvorved Befordringstiden indskrænkedes betydeligt, for Hovedbrevposternes Vedkommende med fra 12—14 Timer og for Pakkeposternes med fra 16—17. De 2 Hovedbrevposter, der hidtil var fremførte med Kariol og saaledes ikke havde medført Rejsende, førtes nu med Postkareter, som i Sjælland og Fyen kunde rumme 9, i Slesvig 6 Personer. Større Antal Rejsende maatte ikke medfølge, da Bivogne ikke afgaves til disse Poster.

Der var altsaa nu 5 Gange ugentlig Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Hamborg for Brevpost, og de 4 Gange ugentlig kunde Rejsende medfølge. Den i Januar Maaned oprettede 5. ugentlige Brevpost medtog kun Rejsende mellem Kjøbenhavn og Odense, da den paa den øvrige Del af Routen fremførtes med Kariol. Posterne afgik fra Kjøbenhavn Mandag 9 Em., Tirsdag 11 Em., Torsdag 8 Em., Fredag 9 Em. og Lørdag 11 Em. med Ankomst til Hamborg henholdsvis Onsdag 6 Em., Torsdag 6 Em., Lørdag 10 Fm., Søndag 6 Em. og Mandag 6 Em. Fra Hamborg afgik de Søndag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Lørdag Kl. 8 Fm. og ankom til Kjøbenhavn Tirsdag 6³⁰ Fm., Torsdag 6³⁰ Fm., Fredag 4 Fm., Lørdag 5³⁰ Fm. og Mandag 4

Fm. *) Pakkeposterne afgik fra Kjøbenhavn Tirsdag og Lørdag Kl. 4 Em. med Ankomst til Hamborg henholdsvis Fredag og Tirsdag Kl. 6 Em. og fra Hamborg Søndag og Torsdag Kl. 8 Fm. med Ankomst til Kjøbenhavn henholdsvis Onsdag og Søndag Kl. 6 Fm. For at fremskynde Posterne Befordring blev der i Sjælland og Fyen, hvor Vejlængden mellem Stationerne krævede det, oprettet Skiftsteder, hvor friske Heste forspændtes Befordringen, saaledes i Ostedkro mellem Roskilde og Ringsted, i Langeskov mellem Nyborg og Odense samt i Vissenberg mellem Odense og Assens.

I Hertugdømmerne blev alle Postbefordringer mellem Rendsborg og Neumünster nedlagte, og Posten befordret med Jernbanen; Diligencen mellem Kiel og Altona ophørte, men en Personbefordring paa denne Route 2 Gange ugentlig med en firesædig Wiernervogn bibeholdtes.

Ogsaa Jylland opnaaede ved denne Forandring hyppigere Forbindelse fra Kjøbenhavn, idet den Torsdag Aften fra Kjøbenhavn afgaaende saakaldte femte ugentlige Brevpost medtog Breve til Jyllands Østroute og derfor blev fremført særlig hurtigt — fra Odense befordret med Kariol — for at naa Haderslev saa betids, at en derfra afsendt Ekstrabrevpost kunde være i Kolding Fredag Aften og blive indlemmet i den derfra Nord paa afgaaende Pakkepost, som ankom til Aalborg Søndag Morgen.³⁴⁾

Ved Siden af disse omfattende Forbedringer i Postgangen paa Hovedrouten foretoges ogsaa i disse

*) Den forskellige Befordringstid for Posterne havde sin Grund i, at der til de Brev- og Personposter, hvortil Bivogn afgaves, brugtes længere Ekspeditionstid.

Aar betydelige Udvidelser af Landets øvrige Postrouter. Fra 1. Januar 1845 gennemførtes saaledes en almindelig Udvidelse af Postgangen paa Siderouterne, dog med Undtagelse af de jydske, hvor Postgangen, som vi tidligere har set, allerede i 1843 var blevet forbedret. De Udvidelser, der nu foretoges, havde til Formaal dels at skaffe en bedre Forbindelse mellem de lolland-falsterske Stationer paa den ene og Stationerne i Fyens Stift, Jylland og Hertugdømmerne paa den anden Side, dels at bringe Sidestationerne i Fyen og Sjælland i en mere hensigtsmæssig Forbindelse med Hovedrouten. For at bevirke det første blev Postgangen mellem Ringsted og Næstved omreguleret saaledes, at der paa denne Route 3 Gange ugentlig gik en forenet Brev- og Pakkepost, 3 Gange ugentlig en forenet Brev- og Personpost og een Gang ugentlig en ridende Brevpost. Disse Poster korresponderede dels med en Brev- og Personpost og en Brev- og Pakkepost mellem Næstved og Vordingborg, dels med Brev- og Pakkeposten mellem Næstved og Præstø, hvilke Poster saavel i Vordingborg som i Præstø havde Forbindelse med Posterne mellem Kjøbenhavn og Nakskov. Forbindelsen Nakskov—Svendborg over Rudkjøbing, hvorfra atter var Forbindelse enten over Odense eller Nyborg med Hovedrouten, udvidedes til 3 Gange ugentlig, saaledes at den ene Post var en forenet Brev- og Pakkepost.

For at bringe Sidestationerne i bedre Forbindelse med Hovedrouten blev dels hyppigere Postgang indført, dels tidligere Brevposter forandrede til forenede Brev- og Pakkeposter. Enhver By paa Siderouterne fik nu mindst 3 Gange ugentlig Forbindelse med Ho-

vedrouten, og heraf ofte alle 3 Gange baade for Brev- og Pakkepost. Flere af Byerne fik Forbindelse med forskellige Byer paa Hovedrouterne, alt eftersom den hurtigste Forbindelse med Posterne fra eller til Kjøbenhavn og Hamborg opnaaedes over den ene eller den anden By. Saaledes fik Bogense Forbindelse saavel med Odense som med Middelfart, Kjerteminde baade med Nyborg og Odense, Skjelskør med Slagelse og Korsør o. s. v. Af Forbindelsesposter oprettedes en ny mellem Roskilde og Kjøge, medens Forbindelsesposten Roskilde—Helsingør, der hidtil havde været en Brevpost, forandrede til Brev- og Personpost.

Fra 1. Marts 1845 oprettedes en Brev- og Personpost mellem Kjøbenhavn og Frederiksborg 3 Gange ugentlig og fra 1. Novbr. s. A. endnu en ugentlig Brev- og Personpost med Diligence mellem Kjøbenhavn og Nakskov, hvorefter Sydsjælland og Lolland-Falster havde 3 Gange ugentlig Forbindelse med Kjøbenhavn, foruden at der, som foran oplyst, over Vordingborg, Næstved og Ringsted var Forbindelse med Posterne fra Hamborg og paa visse Dage tillige med Kjøbenhavn.³⁵⁾

I Jylland foretoges der fra 1. Januar 1845 enkelte Forandringer i Postgangen, og den ene af disse var for saa vidt et Tilbageskridt, som den i 1843 oprettede Brev- og Personpost mellem Haderslev og Skive og derfra videre til Nykjøbing og Thisted paa Grund af for ringe Afbenyttelse blev nedlagt paa Strækningen Ribe—Thisted og erstattet af en Brevpost. Derimod blev der fra 1. Maj 1845 med det Formaal at tilvejebringe en hurtigere Brevveksling mellem den østlige og vestlige Del af Jylland etableret en ugentlig riden-

de Brevpost mellem Aarhus og Ringkjøbing over Silkeborg og Herning, hvis Afgangs- og Ankomsttider sættes saaledes, at den i Aarhus havde Forbindelse med Dampskibet til og fra Kallundborg samt Posterne Nord og Syd fra. I Herning og Silkeborg oprettedes samtidig ikke-regnskabsførende Postekspeditioner. Ligeledes etableredes der fra 1. Maj 1845 en ugentlig Brevpost mellem Aarhus og Viborg over Ans, hvilken om Sommeren befordredes med en paa denne Route gaaende Dagvogn, men om Vinteren fremførtes ridende. I Ans oprettedes fra samme Tid en ikke-regnskabsførende Postekspedition.³⁶)

Dampskibsfarten Aarhus—Kallundborg vedligeholdtes fremdeles, men var efterhaanden blevet et Smertens Barn. Som foran omtalt, havde Entreprenøren, Grosserer Sass, i Januar 1843 faaet Frist til Udgangen af August Maaned s. A. med at bestemme, om han vilde fortsætte Farten. Da Fristen var udløbet, erklærede han at ville ophøre med Aarets Udgang, og en kgl. Resolution bestemte derefter, at der ved offentlig Konkurrence skulde søges oprettet enten en forenet Dampskibs- og Smakkefart eller en Færgefart med Sejlfartøjer fra det Tidspunkt, da Sass fratraadte, men efter den af Generalpostdirektionen derom udstedte Indbydelse indkom intet antageligt Tilbud. Sass paa tog sig imidlertid efter Opfordring at besørge Færgefarten indtil 1. Maj med Sejlfartøjer og tilbød kort efter at fortsætte Dampskibsfarten mod at erholde et aarligt Tilskud af 3000 Rdl. Herom nedlagde Generalpostdirektionen Forestilling for Kongen, som 26. April 1844 resolverede, at der maatte tilstaaes Sass et aarligt Tilskud af 3000 Rdl. for Aarene 1844—46, hvilket Til-

skud skulde udredes af Postintraderne. Da de 3 Aar var forløbne, enedes man med Sass om, at han skulde vedblive Farten endnu i 1847 mod et Tilskud af 3000 Rdl., og imidlertid blev Entreprisen paany udbudt. De Tilbud, der indkom, deriblandt ogsaa fra Sass, erklærede Generalpostdirektionen for uantagelige, men paa den anden Side ansaa man det for i høj Grad ønskeligt, at Dampskibsfarten fortsattes. „Det kan næppe være tvivlsomt“, udtaler Direktionen i en Forestilling til Kongen, „at denne Forbindelses Opretholdelse i den Grad interesserer det almindelige Velvære, at dens Understøttelse og Overtagelse af Staten kun kan anses som en billig Opfyldelse af de Fordringer, Statsborgerne retfærdigen kunne og ville stille det offentlige, selv om dette derved maatte ved direkte Tilskud tilsyneladende lide et ikke ubetydeligt Tab“. Ved kgl. Res. af 15. Decbr. blev Direktionen derfor bemyndiget til at foretage Skridt til Anskaffelsen af et Dampskib og til fra 1. Januar 1848 at træffe Foranstaltning til Fartens midlertidige Vedbliven.³⁷⁾

Dampskibsfarten paa Udlandet fik i disse Aar en betydelig Udvidelse ved, at de første Postdampskibe sattes i Fart. Til Opfyldelse af den i 1843 mellem Danmark og Preussen afsluttede foreløbige Overenskomst om en Dampskibsfart mellem København og Stettin blev der i Oktober 1844 mellem Generalpostdirektionen og Admiralitetskollegiet afsluttet en Kontrakt, hvorefter det for Marinens Regning under Bygning værende Dampskib „Gejser“ foreløbig for 3 Aar blev stillet til Postvæsenets Raadighed mod en aarlig Leje, der bestemtes til 6½ pCt. af Skibets Værdi eller ca. 15,400 Rdl. Marinen skulde vedligeholde Skib og

Maskine, hvorimod Postvæsenet skulde anskaffe Inventariet og vedligeholde dette, ligesom det selvfølgelig skulde afholde alle Driftsudgifter. Skibet kom i Gang i 1845, i hvilket Aar det gjorde 26 Rejser med en Indtægt af 32,000 Rdl. og en Udgift af 24,000 Rdl. foruden Lejeafgiften til Marinen. Herefter kalkuleredes for kommende Aar en Indtægt af 42,000 Rdl. og en Udgift af 34,000 Rdl. foruden Lejeafgiften og Renten af Kapitalen for Inventariet, Administrationsudgifter m. v., ialt anslaaet til 18,000 Rdl., altsaa et aarligt Underskud af 10,000 Rdl. Under 15. Novbr. 1845 havde imidlertid Wedel-Heinen i Berlin afsluttet en Konvention med det preussiske Postvæsen, ifølge hvilken dette for Medafbenyttelsen af Dampskibet skulde betale Danmark en Rentegodtgørelse for den i Skibet indestaaende Kapital eller ca. 12,000 Rdl. aarlig samt udrede Halvdelen af de med Farten forbundne Omkostninger imod at oppebære det halve af Indtægten ved Person- og Varetransporten. Herefter vilde det aarlige Underskud kun blive ca. 2400 Rdl. eller, med andre Ord, Postens Befordring mellem Kjøbenhavn og Stettin vilde koste ca. 2400 Rdl. aarlig eller 60 Rdl. for hver af de 40 Rejser, Skibet gjorde.

I 1846 begyndte „Gejser“ sin Fart den 7. April og afgik hver Tirsdag Kl. 3 Em. fra Kjøbenhavn og hver Fredag Kl. 12 Md. fra Stettin. I Juni, Juli og August sejlede det 2 Gange ugentlig, men fra September Maanedes Begyndelse og indtil Fartens Ophør kun een Gang ugentlig, og saaledes fortsattes Farten i den Periode, her omhandles. Med Skibet forsendtes Post til de østlige preussiske Provinser, Sachsen og Rus-

land, men forøvrigt medtog det ogsaa Rejsende og Gods.³⁸⁾

Dampskibsfarten paa Lybæk besørgetes fremdeles af svenske Skibe, og mellem Kjøbenhavn og Kiel var det Dampskibet „Christian den Ottende“, der vedligeholdte Forbindelsen, medens Dampskibet „Løven“ sejlede mellem Korsør og Kiel og mellem Kiel og Snoghøj. I 1843 optog dette Skib paany Farten mellem Kiel og Vordingborg, medens Farten Kiel—Korsør ophørte, men allerede næste Aar vendte Skibet tilbage til Routen Korsør—Kiel, og samtidig udvidedes Routen Kiel—Snoghøj til Aarhus. Med Bibehold af sidstnævnte Route overgik „Løven“ i 1845 til Routen Kjøbenhavn—Kiel, paa hvilken der altsaa nu var 3 Gange ugentlig Dampskibsforbindelse.³⁹⁾

Samme Aar, som Jernbanen mellem Kiel og Altona aabnedes, blev der meddelt Industriforeningen Koncession paa Anlæg og Drift af en Jernbane mellem Kjøbenhavn og Roskilde, og Spørgsmaalet om dennes Fortsættelse til Korsør var under Diskussion. Med en rent ud forbløffende Hurtighed i Vendingen ser man allerede i 1845 Generalpostdirektionen tage denne Eventualitet under Overvejelse, idet den i Oktober Maaned i en Forestilling til Kongen meddelte, at et engelsk Kompagni ifølge aldeles tilforladelige Efterretninger skulde have tegnet sig for samtlige Aktier i Jernbaneanlægget mellem Roskilde og Korsør, saaledes at hele Strækningen Kjøbenhavn—Korsør i Løbet af 2 Aar kunde ventes anlagt. Dette maatte nødvendigvis, ytrede Direktionen, give Samfærdselen mellem Kjøbenhavn og Hamborg en ganske anden Retning end nu, idet den naturligste Vej vilde blive med Jernbane

til Korsør, derfra med Dampskib til Kiel og videre med Jernbane til Hamborg. Der var vel ingen Tvivl om, fortsatte Direktionen, at private Interessentskaber og navnlig hamborgske Købmænd vilde kappes om at etablere Dampskibsfart paa Routen, men Erfaringen havde godtgjort, at de Skibe, som hidtil af private Aktieselskaber var satte i Gang mellem Rigets forskellige Dele, ofte havde været af en saa middelmaadig Beskaffenhed, at de efterhaanden havde maattet svække Publikums Tillid til Dampskibsfarten. Allerede denne Grund, mente Direktionen, godtgjorde Nødvendigheden af, at Staten traf Foranstaltninger til, at Dampskibsfarten paa en saa vigtig Route som Korsør—Kiel kunde yde den størst mulige Stadighed og Sikkerhed, men ogsaa af Hensyn til Postvæsenet maatte Sagen anses for altfor vigtig til udelukkende at betroes den private Interesse. Routen Kjøbenhavn—Hamborg, der var Hovedrouten gennem Landet, og hvortil de øvrige forholdt sig som Birouter, maatte Postvæsenet have fuld Raadighed over, og der maatte derfor øjeblikkelig skrides til at forberede Etableringen af en Paketfart for Postvæsenets Regning, saa at en saadan kunde tage sin Begyndelse ved Jernbanens Aabning. Direktionen udbad sig derfor Bemyndigelse til at indlede Underhandlinger med Admiralitetskollegiet angaaende Etablering af en Paketfart mellem Korsør og Kiel med Dampskibe, beregnede paa i Nødsfald at kunne benyttes som Krigsskibe.⁴⁰⁾

Ved kgl. Res. af 15. Oktober fik Direktionen den ansøgte Bemyndigelse, og efter Forhandling med Admiralitetskollegiet blev et Marine-Dampskib med en Maskine paa 120 Hestes Kraft sat i Arbejde. Der blev

imidlertid, som bekendt, foreløbig intet af Korsørbanen, og der vilde altsaa heller ikke blive Brug for det ny Skib; men at lade dette ligge ubenyttet i en Aarrække, vilde være det samme som at tabe Renten af den Kapital, der var sat i det. Heldigvis kom Tilfældet her til Hjælp. Rederne for Dampskibet „Christian den Ottende“, C. Donner i Altona og M. T. Schmidt i Kiel, havde i 1846 ladet dette Skib afløse af et til Routen Kjøbenhavn—Kiel fuldstændig hensigtssvarende Skib, „Copenhagen“, efter dog først at have forespurgt Generalpostdirektionen, om det var paatænkt at sætte et Regeringsdampskib i Gang og herpaa faaet et benægtende Svar. Samme Aar vægrede imidlertid Rederne sig ved at befordre den svenske Brevpostsæk under Anbringende af, at det svenske Postvæsen ikke havde truffet nogen Overenskomst med dem om en Godtgørelse herfor. Skønt Generalpostdirektionen oplyste Rederne om, at den svenske Post skulde befordres af det danske Postvæsen, og at den, saa længe den befordredes gennem Danmark, var at betragte som en integrerende Del af den danske Post, som Rederiet „i sin egen velforstaaede Interesse“ befordrede gratis, vægrede Rederne sig fremdeles, og det danske Postvæsen maatte derfor betale 40 Rdl. ugentlig for den svenske Posts Befordring med „Copenhagen“, idet der ikke, ytrede Direktionen, saaledes som i andre Lande havdes nogen Hjemmel for at paastaa Posten medført for en efter Brevenes Antal afpasset billig Betaling.

Ved at forelægge denne Sag for Kongen, udtalte Direktionen, at Rederiets Nægtelse af at befordre den svenske Brevsæk let kunde have til Følge, at der ogsaa af andre Rederier vilde blive fordret Betaling for Po-

stens Befordring, og dette vilde blive særdeles byrdefuldt for Postvæsenet, men Rederiets Fremgangsmaade havde tillige tilstrækkeligt godtgjort, hvor højest magtpaaliggende det var, at Postvæsenet paa en saa vigtig Route som Kjøbenhavn—Kiel bragtes ud af Afhængighedsforhold til private Dampskibsentreprenører, der ej heller ydede Postvæsenet nogen Garanti for, at Farten udførtes med den for Posten nødvendige Regelmæssighed. Dampskibet „Copenhagen“ havde saaledes flere Gange forandret Afgangstider eller af privat Interesse helt indstillet enkelte Ture uden at underrette Postvæsenet herom. Direktionen foreslog derfor at det under Bygning værende Marineskib, som det var Hensigten at anvende paa Routen Korsør—Kiel, naar Jernbanen til Korsør blev aabnet, foreløbig sættes i Fart mellem Kjøbenhavn og Kiel, og dette bifaldtes ved kgl. Res. af 17. Oktbr. 1846.⁴¹⁾

Rederiet for „Copenhagen“ indgav straks en Ansøgning til Kongen om, at et Regeringsskib ikke maatte blive sat i Gang og henviste til, at det kun var under denne Forudsætning og efter derom at have forespurgt Generalpostdirektionen, at det havde anskaffet et nyt og bedre Skib til Kielerfarten. Skulde denne Ansøgning ikke blive bevilget, ventede Rederiet at erholde en Godtgørelse for det derved paaførte Tab. Efter at Generalpostdirektionen i sin Erklæring herover havde henvist til sin tidligere Forestilling, dog med Tilføjende, at Rederiet havde frafaldet Fordring om Betaling for den svenske Post, og tillige oplyst, at man havde tilbudt Rederiet at holde fælles Takster og træffe Overenskomst om Afgangstider, resolverede Kongen den 22. Januar 1847, at Skibet skulde sættes

i Fart, og at der ingen Erstatning vilde være at yde, men at Direktionen vilde have at tage tilbørligt Hensyn til, at Rederiet ikke led større Afbræk end nødvendigt.

I Maj Maaned blev derefter „Skirner“, som Skibet døbttes, sat i Fart mellem Kjøbenhavn og Kiel. Det afgik fra Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Efterm. og fra Kiel hver Mandag og Torsdag Efterm. „Copenhagen“ afgik fra Kjøbenhavn Mandag og Torsdag Efterm. og fra Kiel hver Onsdag og Lørdag Efterm. „Skirner“ vedblev, saa vidt Forholdene tillod det, sin 2 Gange ugentlige Fart hele Aaret rundt, medens „Copenhagen“ kun sejlede fra Marts til Udgangen af December og i Maanederne Marts samt Oktober—December kun een Gang ugentlig, fra Kjøbenhavn hver Onsdag Eftm. og fra Kiel hver Søndag Eftm.⁴²⁾ Endvidere sejlede, som foran omtalt, „Løven“ een Gang ugentlig, saa at der nu den halve Del af Aaret var 5 Gange ugentlig Dampskibsforbindelse mellem Kjøbenhavn og Kiel. Man var derved naaet til at have daglig Postforbindelse med Hamborg, nemlig fra Kjøbenhavn Mandag 3 og 9 Eftm., Tirsdag 11 Eftm., Onsdag 7 Eftm., Torsdag 3 og 8 Eftm., Fredag 9 Eftm., Lørdag 7 og 11 Eftm. samt Søndag 9 Form., foruden 2 Gange ugentlig Pakkepost. Brev- og Personposterne fra Kjøbenhavn Tirsdag 11 Eftm. og Fredag 9 Eftm. ankom dog til Hamborg samtidig med Posterne pr. „Skirner“ fra Kjøbenhavn henholdsvis Onsdag og Lørdag Eftm.

Den 26. Juni 1847 aabnedes Jernbanen mellem Kjøbenhavn og Roskilde, og hermed blev Postgangen til og fra Hovedstaden væsentlig forandret. Forud for

Banens Aabning var der gaaet en Forhandling mellem Generalpostdirektionen og den i 1844 nedsatte Jernbanekommission angaaende Jernbanens Forpligtelser overfor Postvæsenet. Ved kgl. Res. af 21. Febr. 1844, hvorved Industriforeningen fik Tilsagn om Koncession paa Jernbanen, var det udtalt, at ligesom Foreningen kunde vente de samme Begunstigelser, som i Kundgørelsen af 18. Marts 1840 var tilsagte for Jernbaneanlæg mellem Nordsøen og Østersøen, saaledes var det en Selvfølge, at Foreningen ligeledes i alt væsentlig vilde have at overtage de samme Forpligtelser i Forholdet baade til private og det offentlige. Den 15. Marts 1845 udkom derefter en Kundgørelse om det sjællandske Jernbaneselskabs Rettigheder og Forpligtelser, men i denne bestemtes med Hensyn til Selskabets Forhold til Postvæsenet kun, at det vilde have at underkaste sig de Bestemmelser, som nærmere maatte blive fastsatte. Samme Dag tilskrev Generalpostdirektionen Jernbanekommissionen, at Postvæsenet maatte have udelukkende Ret til Befordring af Pakker under 40 Pds. Vægt, samt at det maatte fordres, at der gik et Aftentog fra Kjøbenhavn, da Jernbanen i modsat Fald ikke med Fordel vilde kunne benyttes til Brevposternes Befordring; Kommissionen kunde dog ikke indrømme det berettigede i disse Fordringer, ligesom Jernbaneselskabet protesterede imod, at Postvæsenet fik Eneret paa Befordringen af Pakker under 40 Pds. Vægt, da dette var aldeles stridende imod de Selskabet ved Resolutionen af 21. Febr. 1844 tilsagte Rettigheder. Med Hensyn til Togtiderne vilde Selskabet gerne forhandle med Generalpostdirektionen, men denne kunde ikke faa nogen afgørende Bestemmelse herom.

Omsider frafaldt Direktionen Fordringen om Postvæsenets Eneret paa Befordringen af 40 Pds. Pakker, ligesom den maatte indskrænke Kravet om et Aftentog til en Henstilling om, at Togtiderne maatte blive bestemte efter Postvæsenets Tarv.

I Juni Maaned 1847 fastsattes de endelige Bestemmelser om Jernbanens Forpligtelser overfor Postvæsenet, væsentlig i Overensstemmelse med de i Kundgørelsen af 18. Maj 1840 indeholdte Bestemmelser, der nærmere var fastslaaede ved kgl. Res. af 29. Juli 1846. Til Befordring af Breve, Aviser og Postgods samt den medfølgende Postbetjent skulde Jernbaneselskabet i hvert Tog stille en særlig Vogn eller, saafremt dette ikke var nødvendigt, et særligt Rum i en Vogn til Postvæsenets Disposition. Breve og Aviser skulde befordres gratis og ligeledes Pakkepostgods indtil en Vægt af 600 Pd. een Gang daglig i hver Retning. For den overskydende Vægt skulde erlægges Betaling efter Ildgodstakst. Postvæsenet skulde have Eneret paa Befordring af Breve og Aviser samt Penge uden Hensyn til disses Slags og Vægt eller Summens Størrelse, dog at der ikke skulde lægges Jernbaneselskabet Hindringer i Vejen for Befordring af dets egne Breve udenfor Posten med Jernbanen. Dersom nogen af Selskabets Betjente gjorde sig skyldig i Postsvig, skulde de paagældende straks afskediges. I Tilfælde af Standsning i Banens Brug skulde Selskabet uden Godtgørelse sørge for Postsagernes Befordring paa hurtigst mulige Maade. Paa Banegaardene i København og Roskilde skulde Selskabet til Brug for Postens Ekspedition gratis overlade Postvæsenet et Værelse.⁴³⁾

Postvæsenets Benyttelse af Jernbanen tog sin Begyndelse den 1. Juli, dog foreløbig kun for Forsendelse af Breve og Aviser mellem Kjøbenhavn og Roskilde, og samtidig ophørte den i 1842 indrettede Dagpost paa denne Route. Saavel i Kjøbenhavn som i Roskilde blev der paa Banegaardene etableret Postekspeditioner, hvor Breve kunde indleveres indtil $\frac{1}{2}$ Time og ufrankerede Breve nedlægges i dertil anbragte Brevkasser indtil 10 Minutter før hvert Togs Afgang. Paa Jernbanepostekspeditionen i Kjøbenhavn kunde dog de Dage, da Pakkeposten til Hamborg afgik, indleveres Penge og Pakker indtil 20 Pds. Vægt. Tog afgik i Tidsrummet April—Oktober fra Kjøbenhavn Kl. 7³⁰ Fm., 2³⁰ og 10³⁰ Em., fra Roskilde 6 Fm., 1 og 9 Em.; i Tidsrummet November—Marts fra Kjøbenhavn 8³⁰ Fm., 2³⁰ og 10 Em., fra Roskilde 7 Fm., 1 og 4 Em. Togene brugte mellem Kjøbenhavn og Roskilde, Opholdet ved Mellemstationerne iberegnet, 53 Minutter med Dagfart og 1 Time 12 Min. med Natfart. Alle Aftentogene samt om Vinteren Morgentoget og Toget Kl. 4 Em. fra Roskilde løb med Nattogs-fart. Mellemstationerne var Valby, Glostrup, Kjøgevejen og Hedehusene.

Fra 1. Oktober blev Jernbanen benyttet til Befordring af samtlige Poster mellem Kjøbenhavn og Roskilde. For denne Stræknings Vedkommende ophørte Posterne selvfølgelig at være Personposter, hvorfor Rejsende, der vilde benytte Posterne fra Roskilde, først kunde indskrives der, ligesom Rejsende til Kjøbenhavn ikke kunde indskrives længere end til Roskilde. Brevposterne til Hamborg afgik fra Kjøbenhavn Mandag, Tirsdag, Torsdag, Fredag og Lørdag,

Brevposterne til Kallundborg Tirsdag og Lørdag, alle med Aftentoget. Pakkeposterne til Hamborg afgik Tirsdag og Lørdag med Toget Kl. 2³⁰ Em. Posterne fra Hamborg og Kallundborg skulde indgaa til Kjøbenhavn med Morgentoget, men, saafremt de ankom til Roskilde saa tidligt, at de ved at befordres ad Landevejen kunde naa Kjøbenhavn tidligere, end om de oppebiede Togets Afgang, skulde Brevposten afsendes med Ekstrapost. Da Posterne fra Hamborg, naar Forsinkelser ikke havde fundet Sted, hidtil var ankomne til Kjøbenhavn Kl. 4 Morgen Mandag og Fredag, Kl. 5³⁰ Morgen Lørdag og Kl. 6³⁰ Morgen Tirsdag og Torsdag, og Afgangstiderne fra Hamborg af Hensyn til Toggangen paa den holstenske Jernbane forblev de samme, var det givet, at Posterne, naar de indgik til planmæssig Tid til Roskilde, maatte befordres med Ekstrapost til Kjøbenhavn, og dette fandt da ogsaa saa hyppig Sted, at man allerede i November Maaned fandt det hensigtsmæssigt at bortkontrahere Befordringen fra Roskilde til Kjøbenhavn.

Af Posterne mellem Kjøbenhavn og Nakskov vedblev Brev- og Personposterne foreløbig som hidtil at gaa med Diligence til og fra Kjøbenhavn, hvorimod den ugentlige Brev- og Pakkepost forsendtes med Jernbanen mellem Kjøbenhavn og Taastrup. Det var dog Hensigten ogsaa at forsende de øvrige Poster med Jernbanen, saaledes at Indskrivning af Rejsende kunde finde Sted ved Personpostekspeditionen i Kjøbenhavn ogsaa for Jernbaneturens Vedkommende, men der skulde først i Taastrup i Nærheden af det Sted, hvor Jernbanen overskar Kjøge Landevej, for Postvæsenets Regning opføres en Bygning, hvor de Rejsende

kunde aftræde, og hvor et Postholderi skulde etableres. Her skulde ogsaa indrettes Lokale for en Postekspedition, hvor tillige de lollandske Poster skulde ekspederes.

Til og fra Stationerne Valby, Glostrup og Hede-
husene kunde med Jernbanen forsendes Breve og Aviser fra og til Kjøbenhavn og Roskilde. De ved disse Stationer ansatte Jernbanebetjente besørgede Postforretningerne mod at faa en Skilling af hvert afgaaende og ankommende Brev.⁴⁴)

Aabningen af Kjøbenhavn—Roskilde Banen var en Begivenhed for Kjøbenhavnerne, af hvilke største Parten aldrig havde set et Jernbanetog. Foreløbig betragtedes den dog kun fra et Fornøjelsesstandpunkt, og dens Betydning for den almindelige Samfærdsel var ogsaa kun ringe. I postalsk Henseende bragte Banen udover en hurtigere og hyppigere Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Roskilde ingen Fordele; Hovedbrevposterne Tirsdag og Lørdag Aften maatte endogsaa afsendes 1½ Time tidligere end forhen. Derimod bragte Banen Postvæsenet en Fordel i pekuniær Henseende, idet Udgifterne ved Postbefordringen mellem Kjøbenhavn og Roskilde betydeligt formindskedes. For Oktober Maaned var Udgiften for Postens Befordring med Jernbanen kun 58 Rdl. Ganske vist tilkom der en ny Udgift for Postens Befordring mellem Postgaarden og Banegaarden i Kjøbenhavn, der efter Kontrakt med 2 Vognmænd, een for Brevposten og een for Pakkeposten, androg 1640 Rdl. aarlig, og ligeledes medførte Ekspeditionerne paa Banegaardene i Kjøbenhavn og Roskilde samt Postekspeditionen i Taastrup aarlige Udgifter til Beløb 2600 Rdl., men

disse Udgifter var dog betydelig mindre end, hvad Posternes Befordring mellem Kjøbenhavn og Roskilde ad Landevejen tidligere kostede.

Foruden de Forandringer, som Aabningen af de holstenske Baner havde medført i Hertugdømmernes Postgang, blev fra November 1847 den ditmarske Pakkepost nedlagt paa Strækningen mellem Slesvig og Heide, og i Stedet for oprettedes der en 2 Gange ugentlig Brev-, Person- og Pakkepost med Diligence mellem Tønningen og Rendsborg over Frederiksstad samt en 3 Gange ugentlig Brev-, Person- og Pakkepost mellem Husum og Frederiksstad. Herved blev Ditmarsken bragt i bedre Forbindelse med de fra Kjøbenhavn til Rendsborg indtræffende Poster og de dertil ankommende og derfra afgaaende Jernbanetog.⁴⁵⁾

Ved en med den oldenborgske Regering under 17. Aug. 1845 afsluttet Konvention overtog det danske Postvæsen fra 1. April 1846 foreløbig for 10 Aar Forvaltningen af Postvæsenet i det til Storhertugdømmet Oldenburg hørende Fyrstendømme Lybæk, der danner en 10 Kvadratmile stor Enklave i det østlige Holsten. *) Danmark havde alt i Forvejen Poster gaaende her og ligeledes et Postkontor i Eutin. Ved Konventionen overdrog Storhertugen til den danske Generalpostdirektion Udøvelsen af alle Postrettigheder i Fyrstendømmet, mod at den paatog sig at holde Post-

*) I det til Oldenburg hørende Fyrstendømme Birkenfeld i den sydlige Del af den preussiske Rhinprovins var Forvaltningen af Postvæsenet i 1837 overdraget til det preussiske Postvæsen, efter at have været i Fyrsten af Thurn og Taxis's Besiddelse siden 1817.

væsenet der i en til Tidens Krav svarende Tilstand og forpligtede sig til at tilvejebringe en daglig Postforbindelse til og fra Udlandet saavel over Kiel som over Staden Lybæk. Til Opfyldelse heraf skulde der gaa en Diligence 3 Gange ugentlig Tur og Retur mellem Kiel og Lybæk over Preetz, Pløen, Eutin og Schwartau samt en Gang ugentlig en Brev- og Pakkepost mellem Eutin og Lybæk. Paa de Dage ingen kørende Poster afgik, skulde der ekspederes ridende Brevposter saavel mellem Eutin og Kiel som mellem Eutin og Lybæk. Alle Breve, Akter og Dokumenter til og fra det storhertugelige Hus og Regering samt Fyrstendømmets Kollegier og Præsidenter skulde befordres frit. For øvrigt skulde de danske Portotakster og Postanordninger komme til Anvendelse i Fyrstendømmet. Konduktører og Postilloner ved de ordinære Poster og Diligencer skulde bære dansk Postuniform, hvorimod Ekstrapostpostilloner samt Embedsmænd og Betjente ved Poststationerne skulde bære oldenborgske Uniformer.⁴⁶⁾

Postudvekslingen mellem Danmark og Sverige blev i disse Aar ordnet ved en ny Overenskomst. Forinden dette fandt Sted, blev der med det danske Postvæsens Billigelse sat et svensk Postdampskib i Gang een Gang ugentlig mellem Gøteborg og Kiel, anløbende Helsingør og Kjøbenhavn, med hvilket der forsendtes Post saavel mellem Danmark og Sverige som mellem Sverige og Hamborg. I August Maaned s. A. kom den svenske Overpostdirektør, Friherre Hugo Hamilton til Kjøbenhavn for at indlede Underhandlinger om Afsluttelsen af en ny Postkonvention mellem Danmark og Sverige, og en saadan afsluttedes og-

saa den 17. September og traadte i Kraft fra 1. Januar 1848. Ved denne fraveg Sverige sit hidtil fastholdte Standpunkt, at de Danmark transiterende Breve skulde forsendes i lukkede Brevpækker, idet det vedtoges, at Brevene skulde udveksles stykkevis ved de Grænsepostkontorer, mellem hvilke direkte Postgang var eller blev oprettet, enten fra et af Landene eller gensidig, samt ved det danske Overpostamt og det svenske Overpostkommissariat i Hamborg. Den samlede danske og svenske Porto for et Enkeltbrev, Vægtgrænse $\frac{3}{4}$ Lod, som fra og til Sverige befordredes gennem Danmark til eller fra Udlandet eller Altona, fastsattes til 36 Sk. dansk, hvoraf $19\frac{1}{2}$ Sk. tilfaldt Danmark og $16\frac{1}{2}$ Sk. Sverige. Dette var en betydelig Nedsættelse i Transitporto, og et Brev til og fra Sverige kunde nu forsendes over Danmark for samme Porto som via Ystad—Stralsund, men herpaa var Bestræbelserne fra dansk Side ogsaa gaaede ud for saa vidt muligt at drage den svenske Korrespondance over Danmark. Med Hensyn til Postens Befordring mellem Landene fastsattes det, at Breve fra Danmark skulde befordres for dansk Regning til første svenske Grænsepostkontor og Breve fra Sverige for svensk Regning til første danske Grænsepostkontor. Saafremt nogen af Postbestyrelserne ved Dampskibe eller Sejlfartøjer baade bragte og afhentede Posten i en fra Grænsen afliggende Havn, skulde dette ikke gøre nogen Forandring i de i Konventionen vedtagne Bestemmelser. Denne Bestemmelse kom Danmark tilgode, idet svenske Skibe, som tidligere oplyst, baade bragte og afhentede Post i Kiel og Lybæk, saa at de med disse Skibe for-

sendte Breve til og fra Hamborg kun befordredes et kort Stykke paa dansk Omraade.⁴⁷⁾

I 1846 indledede Norge Forhandlinger om Modifikationer og Forandringer i den bestaaende Postoverenskomst af 28. Febr. 1828. Til at føre disse udnævntes fra dansk Side Kommitteret i Generalpostdirektionen Wedel-Heinen og fra norsk Side Byskriver i Kristiania J. H. Rye. Den 8. Oktbr. 1846 afsluttedes derefter i Kjøbenhavn en ny Postkonvention mellem Danmark og Norge, ved hvilken det fra dansk Side blev tilstedet, at der foruden den een Gang ugentlige Postgang med Dampskib om Sommeren, som hidtil havde fundet Sted mellem Frederiksværn og Kjøbenhavn, maatte oprettes en Postgang om Sommeren mellem Frederiksværn og Kiel og om Vinteren een eller 2 Gange ugentlig mellem Frederiksværn og Frederikshavn. Dampskibsfarten skulde iværksættes ved det norske Postvæsens Foranstaltning og for dettes Regning, men det danske Postvæsen forbeholdt sig Ret til eventuelt at sætte Fartøj i Gang til Norge. Paa Routen mellem Frederiksværn og Kjøbenhavn kunde Breve og Gods fra og til Norge afleveres og modtages samt Passengerer til- og fratræde i Helsingør og ligeledes paa Routen mellem Frederiksværn og Kiel i Korsør, men det var ikke tilladt de norske Skibe at befordre noget for egen Regning fra et dansk Sted til et andet. Derimod skulde de norske Skibe uden Godtgørelse medtage en dansk Brevsæk mellem danske Anløbssteder mod at tilstaaes visse Begunstigelser med Hensyn til Erlæggelsen af Skibsafgifter paa Anløbsstederne.

Det danske Postvæsen forpligtede sig til i Vintertiden at indrette Postgangen til og fra Frederiks-

havn saaledes, at den norske Dampskibspost sættes i Forbindelse med de Poster til og fra Aalborg, efter hvis Afgang og Ankomst Dampskibets Fart blev bestemt. For de fra og til Norge til og fra Udlandet gennem Danmark transiterende Breve skulde i Transitporto erlægge 25³/₈ Sk. Rm. pr. Enkeltbrev uden Hensyn til, ad hvilken Route Posten forsendtes. Danmark frafaldt den Godtgørelse, som det norske Postvæsen hidtil havde betalt til Postkontoret i Kjøbenhavn for den norske Posts Ekspedition, hvorimod det norske Postvæsen forpligtede sig til at godtgøre Danmark 1 Sk. i Ekspeditionsgebyr for hvert Brev.

Konventionen traadte i Kraft fra Slutningen af Marts 1847, da det norske Postvæsen satte Dampskib i Gang mellem Frederiksværn og Frederikshavn een Gang ugentlig. I April Maaned begyndte Farten mellem Kristiania og Kjøbenhavn samt mellem Kristiania og Kiel med een Gang ugentlig Skib paa bægge Router. Paa Turen til og fra Kiel anløb Dampskibet Korsør, fra August Maaned dog Nyborg, og Posten mellem Danmark og Norge udveksledes derefter baade i Kjøbenhavn og Korsør henholdsvis Nyborg. Om Vinteren, naar kun Farten Frederikshavn—Frederiksværn vedligeholdtes, sendtes som hidtil een Gang ugentlig Post over Helsingør gennem Sverige. Ved kgl. Res. af 19. Maj 1847 blev det tilladt det norske Postvæsen, saa længe indtil et dansk Postdampskib sættes i Fart mellem Korsør og Kiel, at befordre Passagerer og Gods med de norske Postdampskibe mellem Korsør og Kiel.⁴⁸⁾

Den med det engelske Postvæsen i 1836 afsluttede Overenskomst om direkte Udveksling af Post ved

Hjælp af Dampskibene mellem London og Hamborg havde vist sig mindre fordelagtig for det danske Postvæsen. Af den Aarsag sendtes Danne-skjold i 1841 til London for at indlede Forhandlinger om en ny Overenskomst. Han opholdt sig her et halvt Aar, hvad der synes at tyde paa, at det har været vanskeligt at komme overens. En ny Overenskomst blev da ogsaa først afsluttet 26. Juni 1846 og traadte i Kraft fra 1. Oktober s. A. Ved denne blev Danmark fritaget for at svare det aarlige Bidrag af 1000 Pd. Sterling til Dampskibsfarten, men til Gengæld forhøjedes den engelske Porto paa Bekostning af den Danmark tilkommende Andel (se herom nærmere tredie Kapitel). I Konventionen fastsattes det, at de til Postbefordringen benyttede Skibe i Tilfælde af Krig mellem de 2 Nationer uhindrede og uden at forulempes skulde fortsætte deres Fart, indtil den ene eller den anden af de tvende Regeringer erklærede, at Posttjenesten skulde ophøre. Endvidere gav Danmark sit Samtykke til, at den britiske Postbestyrelse, saafremt den maatte finde det hensigtsmæssigt, skulde have Ret til gennem Danmark at forsende Postsæk mellem England og dets Kolonier eller Besiddelser i Ostindien saavel som de joniske Øer og de britiske Postkontorer i Levanten.

De engelske Postdampskibe sejlede 2 Gange ugentlig mellem London og Hamborg. Breve kunde dog ogsaa paa Afsenderens Forlangende forsendes med private Skibe fra Altona. Fra August 1847 etableredes ogsaa Brevpostudveksling med de mellem Altona og Hull sejlede private Dampskibe.⁴⁹⁾

Idet vi hermed har tilendebragt Skildringen af

Udviklingen i Postgangen i Aarene 1844—47, skal vi til Slutning give en Oversigt over Postforbindelserne, saaledes som disse var i Begyndelsen af Aaret 1848. (B. P. betyder Brevpost, P. P. Pakkepost, B. & P. P. Brev- og Pakkepost, B. & Persp. Brev- og Personpost, B., P. & Persp. Brev-, Pakke- og Personpost).

Kongeriget.

A. Kjøbenhavn—Helsingør over Lyngby og Hørsholm, Tur og Retur: B. P. & Persp. 2 G. dagl.

Hørsholm. 1. Hørsholm—Frederiksborg, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl., den ene Gang over Fredensborg.

B. Kjøbenhavn—Frederiksborg, Tur og Retur: B. & Persp. 3 G. ugl.

C. Kjøbenhavn—Frederikssund, Tur og Retur: P. P. 1 G. ugl.

D. Kjøbenhavn—Nakskov over Kjøge, Rønnede, Vordingborg, Gaabense, Nykjøbing F., Sundby, Sakskjøbing og Maribo, Tur og Retur: B. & Persp. 2 G. ugl., B. & P. P. 1 G. ugl. Sidstnævnte Post forsendtes mellem Kjøbenhavn og Taastrup med Jernbanen og gik mellem Rønnede og Vordingborg over Tappernøje.

Kjøge. 1. Kjøge—Storeheddinge, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl., B. P. 1 G. ugl.

Tappernøje. 2. Tappernøje—Stegge over Præstø, Kallehave og Koster, Tur og Retur: B. og P. P. 2 G. ugl., B. P. 1 G. ugl.

Gaabense. 3. Gaabense—Stubbekjøbing, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl., B. P. 1 G. ugl.

Nykjøbing F. 4. Nykjøbing—Stubbekjøbing (ikke retur): B. & P. P. 1 G. ugl.

5. Nykjøbing—Nysted, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl., B. P. 2 G. ugl.

Maribo. 6. Maribo—Rødby, Tur og Retur: B. & P. P. 3 G. ugl., B. P. 1 G. ugl.

E. Kjøbenhavn—Kallundborg over Roskilde og Holbæk: Fra Kjøbenhavn Ti og L. 10 Em. B. P. med Jernbanetog til Roskilde; herfra B. & Persp. i Kallundborg O. og S. 8 Fm. (Forbindelse med Dampskib til Aarhus). Fra Kallundborg M.

og To. 5 Em. (Forb. med Dampskib fra Aarhus) B. & Persp. i Kjøbenhavn Ti og F. $5\frac{1}{4}$ Fm. event. med Jernbanetog fra Roskilde. Endvidere fra Kjøbenhavn L. 2³⁰ Em. med Jernbanetog til Roskilde P. P., i Kallundborg S. 6³⁰ Fm. Fra Kallundborg forsendtes P. P. med B. & Persp. M. 5 Em.

Holbæk. 1. Holbæk—Nykjøbing S., Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl., B. P. 1 G. ugl.

2. Holbæk—Ringsted se F. 4.

Kallundborg. 3. Kallundborg—Slagelse se F. 10.

F. Kjøbenhavn—Hamborg over Roskilde, Osted, Ringsted, Sorø, Slagelse, Korsør, Nyborg, Langeskov, Odense, Vissenberg, Assens, Aarøsund (Pakkeposterne over Odense, Gribsvål, Middelfart, Snoghøj og Kolding) Haderslev, Aabenraa, Flensborg, Slesvig, Rendsborg og Neumünster: Fra Kjøbenhavn M., Ti., To., F. og L. 10 Em. B. P. med Jernbanetog til Roskilde. Derfra B. & Persp. til Rendsborg og videre herfra som B. P. i Hamborg O. og To. 6 Em., L. 10 Fm., S. og M. 6 Em. Fra Hamborg S., Ti., O., To. og L. 8 Fm. B. P. med Jernbanetog til Rendsborg, derfra B. & Persp. til Roskilde og videre herfra med Jernbanetog i Kjøbenhavn Ti., To., F. L. og M. 6³³ Fm., om Vinteren 8¹³ Fm. Eventuelt befordredes Posten fra Roskilde til Kjøbenhavn med Ekstrapost (se Side 410). Pakkeposter fra Kjøbenhavn Ti. og L. 2³⁰ Em. i Hamborg F. og Ti. 6 Em., fra Hamborg S. og To. 11³⁰ Fm. i Kjøbenhavn O. og S. 6³³ Fm., om Vinteren 8¹³ Fm. Mellem Kjøbenhavn og Roskilde samt mellem Rendsborg og Hamborg pr. Jernbane.

Roskilde 1. Roskilde—Helsingør over Slangerup (Frederikssund), Frederiksborg og Fredensborg, Tur og Retur: B. & Persp. 2 G. ugl.

2. Roskilde—Kjøge, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl.

Ringsted 3. Ringsted—Kjøge, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl.

4. Ringsted—Holbæk, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl.

5. Ringsted—Næstved, Tur og Retur: B. & Persp. 2 G. ugl., B. & P. P. 5 G. ugl.

I Forbindelse hermed:

6. Næstved—Præstø over Tappernøje, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl.

7. Næstved—Vordingborg, Tur og Retur: B. & Persp. 1 G. ugl., B. & P. P. 2 G. ugl.

8. Vordingborg—Stege, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl.
9. Vordingborg—Nakskov (ikke Retur) over Gaabense, Nykjøbing, Sakskjøbing og Maribo: B. P. 1 G. ugl.
- Slagelse 10. Slagelse—Kallundborg, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl.
11. Slagelse—Skjelskør, Tur og Retur: B. P. 3 G. ugl., B. & P. P. 1 G. ugl.
- Korsør 12. Korsør—Skjelskør, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl.
- Nyborg 13. Nyborg—Kjerteminde, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl.
14. Nyborg—Svendborg, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl., B. & P. P. 2 G. ugl.
- Odense 15. Odense—Svendborg, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl.
16. Svendborg—Rudkjøbing, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl.
17. Svendborg—Faaborg, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl.
18. Svendborg—Ærøeskøbing, Tur og Retur: B. P. 2 G. ugl., B. & P. P. 1 G. ugl.
19. Nakskov—Svendborg (ikke Retur) over Taars, Spodsbjerg, Rudkjøbing og Vemmenæs: B. & P. P. 1 G. ugl.
20. Odense—Faaborg, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl.
21. Odense—Kjerteminde, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl.
22. Odense—Bogense, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl.
23. Odense—Assens, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl. Forbindelse med Pakkeposten mellem København og Kolding.
24. Odense—Vejle, Tur og Retur over Middelfart og Snoghøj: B. & Persp. 2 G. ugl. Forbindelsespost Snoghøj—Fredericia 1 G. ugl.
25. Odense—Vejle (ikke Retur) over Middelfart, Snoghøj og Fredericia: B. P. 2 G. ugl.
- Assens 26. Assens—Nykjøbing F. (Stubbekjøbing) Tur og Retur: B. & P. P. (paa enkelte Strækninger kun B. P.) 2 G. ugl. over Faaborg, Svendborg,

Vemmenæs, Rudkjøbing, Spodsbjerg og Taars. Fra Assens S. 6 Fm. i Nakskov $8\frac{1}{2}$ Em. (herfra videre med B. P. & Persp., Route D) og To. $6\frac{1}{2}$ Fm. i Nakskov $9\frac{1}{2}$ Em. (herfra videre med P. P. til Stubbekjøbing, Route D og D 3). Fra Stubbekjøbing M. og F. 10 Em. i Assens O. $5\frac{1}{2}$ Em. og S. $3\frac{3}{4}$ Fm.

Middelfart 27. Middelfart—Bogense, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl.

G. Haderslev—Aalborg over Kolding, Vejle, Skanderborg, Aarhus, Randers og Hobro, Tur og Retur: B. P. 2 G. ugl., B. & Persp. 2 G. ugl. P. P. (dog kun fra og til Kolding) 2 G. ugl.

Kolding 1. Kolding—Fredericia, Tur og Retur: B. P. 4 G. ugl.

2. Kolding—Ribe over Skodborghus, Tur og Retur: P. P. 2 G. ugl.

3. Vejle—Fredericia, Tur og Retur: B. P. 2 G. ugl.

Aarhus 4. Aarhus—Grenaa over Ebeltoft, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl. B. & P. P. 1 G. ugl.

5. Aarhus—Ringkjøbing over Silkeborg og Herning, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl.

6. Aarhus—Viborg over Ans, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl.

Randers 7. Randers—Grenaa, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl. Grenaa—Ebeltoft, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl.

8. Randers—Mariager, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl. B. & P. P. 1 G. ugl.

9. Randers—Viborg, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl.

10. Randers—Thisted over Viborg, Skive og Nykjøbing, Tur og Retur: B. P. 3 G. ugl., B. & P. P. 1 G. ugl.

Hobro 11. Hobro—Mariager, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl., B. & P. P. 1 G. ugl.

Aalborg 12. Aalborg—Thisted over Nibe, Løgstør og Aggersund, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl., B. & P. P. 1 G. ugl.

13. Aalborg—Løgstør over Nibe, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl.

14. Aalborg—Frederikshavn over Hjørring, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl., B. & P. P. 2 G. ugl.

15. Aalborg—Frederikshavn over Sæby, Tur og Retur: B. & P. P. 1 G. ugl.
16. Frederikshavn—Sæby, Tur og Retur: B. P. 1 G. ugl.
17. Frederikshavn—Skagen, Tur og Retur: B. P. 2 G. ugl., B. & P. P. 1 G. ugl.

H. Haderslev—Holstebro over Ribe, Varde, Tarm, Ringkjøbing og Skjerumbro, Tur og Retur: B. P. 2 G. ugl., den ene Gang ugl. som B. og Persp. mellem Haderslev og Ribe. B. & P. P. 2 G. ugl.

Skjerumbro 1. Skjerumbro—Lemvig, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl. (Forbindelse med Holstebro og Ringkjøbing), B. P. 1 G. ugl. (Forbindelse med Ringkjøbing).

Holstebro 2. Holstebro—Lemvig, Tur og Retur: B. & P. P. 2 G. ugl. (Maanederne December—Marts kun B. P.).

3. Holstebro—Skive, Tur og Retur: B. P. 2 G. ugl., B. & P. P. 2 G. ugl.

4. Skive til Thisted og Retur til Nykjøbing: B. P. 1 G. ugl.

At give en detailleret Oversigt over Postgangen i Hertugdømmerne lader sig paa Grund af ufuldstændige Oplysninger ikke gøre, og vi maa derfor indskrænke os til at nævne de væsentligste Router i disse Landsdele.

Hertugdømmernes Hovedforbindelse med Kongeriget var de mellem København og Rendsborg kursrende 5 ugentlige Brev- og Personposter samt 2 ugentlige Pakkeposter. Fra Kiel og Rendsborg var Jernbaneforbindelse over Neumünster til Altona, hvorfra udgik en Sidebane til Glückstadt. Postrouterne indenfor Hertugdømmerne var følgende:

Haderslev—Christiansfeld.

Ærøeskjølbing—Sønderborg.

Flensborg—Sønderborg—Nordborg.

Flensborg—Tønder—Højer.

Flensborg—Kiel over Slesvig og Eckernförde.
 Slesvig—Cappeln.
 Slesvig—Husum.
 Husum—Wyck over Bredsted og Dagebøl.
 Husum—Frederiksstad.
 Tønning—Rendsborg over Frederiksstad.
 Husum—Itzehoe over Frederiksstad, Lunden, Heide og
 Meldorf.
 Heide—Hamborg over Meldorf, Itzehoe, Elmshorn og
 Pinneberg.
 Itzehoe—Glückstadt over Crempe.
 Itzehoe—Wilster.
 Itzehoe—Wrist (Jernbanestation) over Kellinghusen.
 Itzehoe—Lybæk over Kellinghusen, Bramstedt, Neumün-
 ster, Segeberg og Oldesloh.
 Kiel—Heiligenhafen over Lütjenborg og Oldenburg. Hei-
 ligenhafen—Burg.
 Kiel—Altona over Preetz, Pløen, Segeberg, Oldesloh, Ah-
 rensburg og Wandsbeck.
 Kiel—Lybæk over Preetz, Pløen, Eutin og Schwartau.
 Eutin—Neustadt.
 Lybæk—Hamborg over Oldesloh, Ahrensburg og Wands-
 beck.
 Lybæk—Neustadt.
 Lybæk—Hamborg over Ratzeburg, Hamfelde og Mølln.
 Hamborg—Lauenborg over Boberg og Schwartzbeck.
 Endvidere gik der en Postroute mellem Ribe og Hu-
 sum over Tønder.

At der foruden med de her nævnte Forbindelser
 tillige sendtes Post med Dampskibe mellem Kjøben-
 havn og Kiel, resp. Lybæk og Stettin, samt mellem
 Danmark og Norge, har vi tidligere oplyst. Det skal
 endnu blot anføres, at Postvæsenet tillige benyttede
 de i disse Aar indrettede Dagvogne og ligeledes de
 paa forskellige Router etablerede Dampskibe til For-
 sendelse af Brevpost, for saa vidt det kunde ske med
 Fordel. Ved Udgangen af det her omhandlede Tids-
 rum sendtes saaledes Post med følgende Dampskibe:

„Hamlet“ mellem Kjøbenhavn og Helsingør 1 Gang daglig.

„Iris“ mellem Kjøbenhavn og Aarhus 1 Gang ugl. og mellem Kjøbenhavn og Aalborg 1 Gang ugl.

„Caroline Amalie“ mellem Kjøbenhavn og Flensborg samt Nykjøbing F., Stege og Stubbekjøbing 1 Gang ugl.

„Lolland“ mellem Kjøbenhavn og Bandholm, medførende Breve til og fra Nakskov, 1 Gang ugl.

„Sjælland“ mellem Kjøbenhavn og Rostock, medførende Breve til og fra Meklenborg, Nykjøbing F. og Vordingborg 1 Gang ugl.

Det har ikke været i et helt lille Omfang, at Dampskibene benyttedes. For 1847 er der saaledes betalt for Brevsækkes Befordring med private Dampskibe 6733 Rdl.

Under de betydelige Udvidelser af Postforbindelserne, som særlig den sidste Halvdel af den her omhandlede Periode har at opvise, gik, som vi har set, Bestræbelserne ud paa saa vidt muligt at delagtiggøre det hele Land i det Gode, som en vel ordnet Postforbindelse er for Befolkningen. I god Overensstemmelse hermed var det, at der ogsaa i disse Aar blev indrettet en regelmæssig Postforbindelse med den i postal Henseende hidtil saa uheldigt stillede Ø Bornholm. Efter at det i 1815 gjorde Forsøg paa at bringe en ordnet Postforbindelse med denne Ø i Stand havde maattet opgives, var al Forsendelse af Breve til og fra Øen foregaaet ved Hjælp af Skippere. De kgl. Tjenestebreve besørgedes ved Kommercekollegiets Foranstaltning sendte i en Brevsæk, som Skipperne

var pligtige gratis at medføre. For private Breves Besørgelse havde Skipperne oprindelig heller ikke taget Betaling, men efter at de havde oprettet en saakaldet Skipperkasse, hvis Indtægter anvendtes til Fordel for fattige Sømandsenker, opkrævede de til Fordel for denne 2 Sk. for hvert Brev. Private Breve, som Skipperne bragte til Kjøbenhavn, afleverede de til Fódpostkontoret, som distribuerede dem. Var de bestemt til andre Steder end Kjøbenhavn, afgaves de til Brevpostkontoret. Breve, som Skipperne medbragte til Bornholm, modtoges af Amtmanden, som sørgede for, at de kom Adressaterne i Hænde. Fra 1828 var dette Hverv for den østlige Del af Øen dog overdraget Toldbetjenten i Neksø, som tillige mod en aarlig Godtgørelse besørgede de kgl. Tjenestebreve, medens der i Rønne af Borgerne var oprettet en Postekspedition, som bestyredes af en dertil valgt Mand.

I 1834 blev det paa Forslag af Amtmanden bestemt, at private Breve til og fra Bornholm skulde kunne sendes i Postsækken for de kgl. Tjenestebreve, men at der fremdeles skulde opkræves 2 Sk. pr. Brev til Indtægt for den foran omtalte Skipperkasse, hvad dog ikke kan være løbet op til store Summer, eftersom man regnede, at der aarligt kun forsendtes 300 Breve. Breve til Bornholm kunde herefter afleveres til Postkontoret i Kjøbenhavn, hvortil ligeledes Breve fra Bornholm afgaves for at omdeles sammen med de øvrige Breve mod Erlæggelse af Bærepenge.

Denne Ordning var for saa vidt et Fremskridt, som Brevene dog nu kunde undergives Postvæsenets Forsorg, men en regelmæssig Postgang var endnu ikke bragt i Stand; Bornholm var det meste af Vinte-

ren uden Forbindelse med Omverdenen. Vinteren 1839—40, der dog ikke var særlig streng, var man langt ind i 1840 uden Efterretninger fra Kjøbenhavn, saa at Præsterne hver Søndag bad i Kirkerne for Frederik den Sjette, efter at han forlængst var stedet til Hvile i Roskilde Domkirke. Samme Aar indsendte imidlertid Amtmanden, Kammerjunker Krabbe, et Forslag til Kongen om Indrettelse af en regelmæssig Postgang mellem Kjøbenhavn og Bornholm, baseret paa, at en eller flere af de dueligste Skippere, som tillige var Skibsredere og Borgere i Rønne, skulde kontraktsmæssig forpligtes til mod en Godtgørelse af 1000 Rdl. aarlig at holde 3 forsvarlige og velsejlende Jagter til een Gang ugentlig, saa længe Farvandet var aabent, at sejle mellem Kjøbenhavn og Rønne, medtagende Post. Generalpostdirektionen støttede Forslaget, dog at den ikke, som Amtmanden havde foreslaaet, fandt det tilraadeligt at binde sig ved en Kontrakt paa 10 Aar, da man derved vilde hindres i at kunne benytte de hurtigere Befordringsmidler, hvortil der i et saadant Tidsløb kunde aabnes Lejlighed. Direktionen ansaa 3 Aar for et passende Tidsrum og foreslog, at der i Rønne oprettedes en Postekspedition med Toldkassereren som Bestyrer mod en aarlig Godtgørelse af 200 Rdl., samt at Portoene for Breve mellem Kjøbenhavn og Rønne sattes til 4 Sk., men at det fremdeles ikke skulde være en Pligt at benytte denne Postindretning.

Ved Res. af 3. Maj 1840 bifaldtes Forslaget, idet Kongen dog tillige forlangte Foranstaltninger truffet til, at der kunde forsendes Pengebreve og Pakker med denne Post. Kontrakt afsluttedes derefter med 3

Skippere i Rønne, men først den 5. Maj 1841 tog Postgangen sin Begyndelse med et Skibs Afgang hver Onsdag, saavel fra Kjøbenhavn som fra Rønne. Samtidig indrettedes der en gaaende Post mellem Svaneke og Nekse og mellem Allinge, Sandvig, Hasle og Rønne. Mellem sidstnævnte By og Nekse over Aakirkeby bestod i Forvejen en Forbindelse, indrettet af Hensyn til de kgl. Tjenestebreve. Medens der i Rønne ansattes en Postekspeditør, formaaede man i de andre Byer nogle private Mænd til at paatage sig Postens Ekspedition. Portoen for Breve mellem Byerne paa Bornholm fastsattes til 2 Sk.

Da de 3 Aar, for hvilke Kontrakten gjaldt, var forløbne, forlangte Skipperne højere Betaling. Postgangen havde imidlertid kun bragt Postvæsenet Tab, idet Portoen for Forsendelserne mellem Kjøbenhavn og Rønne kun havde indbragt ca. 500 Rdl. aarlig og Portoen for Breve mellem de bornholmske Byer ca. 14 Rdl. aarlig. Generalpostdirektionen tilraadede dog i en Forestilling til Kongen at fortsætte Postgangen, „da Bornholm ellers vilde udelukkes altfor føleligt fra den Forbindelse med Rigets øvrige Provinser, som det saa højlig trængte til,“ og udbad sig Bemyndigelse til offentlig at indbyde Lysthavende til at etablere en regelmæssig Paketfart mellem Kjøbenhavn og Rønne med Sejlfartøj eller Dampskib. De bornholmske Skippere gjorde imidlertid ubillige Fordringer for at vedligeholde Postgangen, og fra Begyndelsen af Foraaret 1844 sattes derfor Postjagten „Ørnen“, der netop var blevet ledig, ved at Færgelavene, hvad vi senere skal komme tilbage til, havde overtaget Transporten over Store Bælt, i Fart mellem Kjøben-

havn og Rønne. Der indkom derefter i Sommerens Løb billigere Tilbud om at overtage Posttransporten saavel fra Skipperne som fra nogle Købmænd i Rønne, der tillige vilde købe „Ørnen“. Direktionen ønskede dog at prøve Sommeren ud, men fik Bemyndigelse til at sælge „Ørnen“ til dem, der for en passende Betaling vilde paatage sig Transporten, eller, saafremt passende Betingelser ikke kunde opnaaes, at fortsætte Farten for Postvæsenets Regning. En Kontrakt med et Interessentskab maa derefter være afsluttet, thi af Regnskabet for 1845 fremgaar det, at „Ørnen“, der fremdeles var i Postfart paa Bornholm, var solgt til et saadant for 4750 Rdl.

Fra 1. Januar 1846 oprettedes der en forenet Brev- og Pakkepost mellem Rønne og Nekse over Aakirkeby. Samtidig forhøjedes Porto'en for Breve mellem de bornholmske Købstæder indbyrdes til 4 Sk., dog ikke for Breve mellem de hinanden nærmest liggende Købstæder.

I 1844 havde Generalpostdirektionen indledet Underhandlinger med det svenske Postvæsen om Bornholmspostens Forsendelse gennem Sverige i Vintertiden, men Betalingen, der forlangtes herfor, fandt Direktionen for høj. Ved den i 1847 med Sverige afsluttede Postkonvention sikrede Danmark sig imidlertid Ret til at forsende Post mellem Bornholm og det øvrige Danmark gennem Sverige mod herfor at erlægge i Transitporto 9 Sk. pr. Brev.⁵⁰⁾

Postvæsenets stærke Udvikling i denne Periode medførte selvfølgelig ogsaa Oprettelse af flere Post-

huse. Hidtil havde det været en fastslaaet Regel, at ethvert Posthus, som var selvstændig regnskabsførende, blev kaldet Postkontor og dets Bestyrer Postmester, medens de ved enkelte Postrouter etablerede Af-lægningssteder eller de til Biposter og private Poster knyttede Posthuse, med Undtagelse af nogle fra ældre Tid bestaaende Bipostkontorer, var kaldte Postekspeditioner eller Postekspeditionskontorer. Heri skete der imidlertid i denne Periode en Forandring, idet alle efter 1831 oprettede regnskabsførende Posthuse, som ikke tidligere var benævnte Postkontorer, blev kaldte Postekspeditioner. Var der paa saadanne Steder i Forvejen en privat Postekspeditør, vedblev han at fungere som Ekspeditionens Bestyrer uden at faa nogen Udnævnelse som saadan, men saa snart Embedet paany blev besat, skete det ved kgl. Resolution.

Ved denne Periodes Begyndelse fandtes der endnu Bipostkontorer med kongelig udnævnte Postmestre i Nykjøbing, Sjæll., Kjerteminde, Skjelskør og Slangerup. Sidstnævnte Postkontor blev fra 1. Juli 1833 henflyttet til Frederikssund, efter at et Andragende herom i 1830 var blevet afslaaet af Hensyn til, at Posten mellem Helsingør og Roskilde passerede Slangerup. Indvaanerne i Frederikssund valgte da den Udvej, at antage et Bud, som bragte Breve til og fra Roskilde, og herved mistede Postmesteren i Slangerup, der fik Mellemparto af Brevene til Frederikssund, sin væsentligste Indtægt. Man blev derfor nødsaget til at bøje sig og henlægge Postkontoret til Frederikssund, og dette blev samtidig Hovedpostkontor. Bipostkontorerne i Nykjøbing, Sjæll., Kjerteminde og Skjelskør oprettedes til Hovedpostkontorer henholdsvis

fra 1. Aug. 1836, 1. Juli 1839 og 1. Juli 1844, samtidig med at Postgangen til og fra disse Byer overtoges for Postvæsenets Regning. Med Skjelskør Postkontors Oprettelse til Hovedpostkontor forsvandt det sidste Bipostkontor i Danmark.

Af de i Forbindelse med Biposter bestaaende Postekspeditioner blev Mariager fra 1. Juli 1831 oprettet til Hovedpostkontor, medens Nibe, Løgstør og Frederiksværk oprettedes til regnskabsførende Postekspeditioner, Nibe fra 1. Juli 1844, Løgstør og Frederiksværk fra 1. Juli 1845. I Rønnede, hvor der var et Postekspeditionskontor, oprettedes fra 1. Maj 1843 en regnskabsførende Postekspedition, og saadanne oprettedes, som tidligere omtalt, ogsaa i Rønne fra 1. Maj 1841 og i Taastrup fra 1. Oktober 1847.

Med Hensyn til hvilke Postkontorer og Postekspeditioner der fandtes i Kongeriget ved Udgangen af den her omhandlede Tidsrum, henvises til Fortegnelsen herover bag i Bogen.

Af Posthusene i Hertugdømmerne var kun eet Bipostkontor, nemlig Uetersen, og dette forandredes fra 1. Oktober 1833 til Hovedpostkontor. Regnskabsførende Postekspeditioner oprettedes fra 1. Septbr. 1831 i Crempe, fra 1. April 1834 i Quickborn, fra 1. Januar 1835 i Wilster, fra 1. Juli 1838 i Boberg (atter nedlagt 1. Oktbr. 1839), fra 1. April 1840 i Brunsbüttel og Remmels, fra 1. Januar 1844 i Løgumkloster og Garding, fra 1. Oktbr. 1844 i Barmstedt, fra 1. Septbr. 1845 i Horst og Wrist, fra 1. Januar 1846 i Dedsbøl, fra 1. Juli 1846 i Ahrensboek og fra 1. Januar 1847 i Reinbeck. Postkontorerne bestod uforandrede som i 1814 (se Side 88), og endvidere fandtes der i Her-

tugdømmet Lauenborg Postkontorer eller Postekspeditioner i følgende Byer: Büchen, Hamfelde, Lauenborg, Mölln, Ratzeburg, Schwarzenbeck og Schönberg.

Med de københavnske Postkontorer foretoges der fra 1. Januar 1841 en Forandring, idet det helsingørske og lollandske Postkontor ophævedes og dets Forretninger fordeltes mellem Brevpostkontoret og Pakkepostkontoret. De nærmere Omstændigheder ved denne Forandring skal vi komme tilbage til i femte Kapitel. I 1834 var, som tidligere omtalt, oprettet en Personpostekspedition, og fra 1. Juli 1847 oprettedes ligeledes en særlig Avisekspedition, og endelig medførte, som alt berørt, Aabningen af Kjøbenhavn—Roskildebanelen Oprettelsen af en Jernbanepostekspedition.

Foruden de regnskabsførende Posthuse fandtes der i forskellige Egne af Landet mindre ikke regnskabsførende Postekspeditioner, der var oprettede dels af Postvæsenet, dels ved privat Initiativ, men dog paa en vis Maade autoriserede af Postbestyrelsen. Vi har i forrige Afsnit (se Side 248) omtalt disse Postekspeditioner, hvoraf nogle var oprettede paa Steder, som Posterne passerede, og hvor der i Reglen var Skiftested. Postekspeditøren paa disse Steder skulde paa tegne Timesedlen og paase, at Posten ikke opholdtes, men besørgede tillige Breve og Aviser for Omegnens Beboere, hvorfor han stod i Taskeveksling med nærmeste Postkontor. Saadanne Ekspeditioner, hvis Bestyrere enten fik en mindre aarlig Løn eller et Gebyr af hvert Brev fandtes i 1847 i Fredensborg, Gaabense, Stokkemarke, Skodborghus, Ans, Herning, Silkeborg, Skjerumbro, Fjerritslev, Aakirkeby, Allinge, Hasle, Neksø og Svaneke.

De ved privat Initiativ oprettede Ekspeditioner fandtes paa Steder, der ikke var inddragne i Postnettet, men hvortil der gik private Poster. Til disse ydede i Reglen Postvæsenet et Bidrag for de kgl. Tjenestebrevs Besørgelse, og derved fik de en vis Autorisation og tillige Eneret paa Brevbefordringen. Ved Udgangen af det heromhandlede Tidsrum fandtes saadanne autoriserede Ekspeditioner kun paa Øerne Fejø, Samsø, Læsø og Fanø. Som Eksempel paa hvorledes denne Art Ekspeditioner opstod, skal kun anføres, at Landfogden paa Læsø, Kammerraad Gjærn i 1846 søgte og fik et aarligt Honorar af 40 Rdl. for at besørge Postforretningerne, efter at han i 18 Aar „uden Betaling og aldeles frivillig havde fungeret som Postekspeditør paa Øen“. ⁵¹⁾

De forrige Afsnit omhandlede Konventioner, som Danmark havde afsluttet med forskellige fremmede Stater om deres Posters Befordring gennem Lauenborg, vedblev at bestaa uforandrede med Undtagelse af Konventionen med Lybæk og Hamborg af 2. Septbr. 1817. Generalpostdirektionen erhvervede nemlig i 1834 Bemyndigelse til at opsigte denne Konvention til Ophør med Udgangen af 1835, for, som det i Forestillingen herom hedder, at der kunde blive indført Forbedringer i Overensstemmelse med Tidens Fordringer. Direktionen henviste i den Anledning til, at det var besluttet at anlægge en Chaussé mellem Hamborg og Lybæk, og at man maatte betragte Anvendelsen af Dampvogne paa almindelige Landeveje som en Mulighed. Vel var dette endnu noget tvivlsomt, men de Forsøg, der stadig foretoges i England,

vilde uden Tvivl føre til det ønskede Resultat.*) Den egentlige Aarsag til at faa en ny Konvention i Stand var dog vistnok den, at Danmark ønskede at overtage Befordringen af den preussisk-russiske Brevpost mellem Lybæk og Hamborg. Imellem St. Petersborg og Lybæk var nemlig i 1830 indrettet en Dampskibsfart, og med denne forsendtes hele den russiske Korrespondance til England, Holland og en stor Del af Tyskland, skønt Rusland i 1821 ved en Postoverenskomst med Preussen havde tilsikret dette Land Befordringen af den russiske Korrespondance. Saafremt Preussen imidlertid vilde have gjort denne Overenskomst gældende, vilde derved ikke alene russiske, men ogsaa engelske og hollandske, ja selv preussiske Undersaatters Interesser være blevne føleligt krænkedes, og Preussen valgte derfor den Udvej ved Forhandlinger med Senatet i Lybæk at faa oprettet et preussisk Postagentur i denne By, og gennem dette besørgedes derefter den russiske Korrespondance. Til dennes Befordring mellem Lybæk og Hamborg benyttede det

*) Ogsaa i Danmark beskæftigede man sig med Dampvognsspørgsmaalet. I 1836 fik Konsul Raabe i Kiel og daværende Volontør i Rentekammeret Søren Hjorth Privilegium paa en daglig Personbefordring med Dampvogn paa Chausseen mellem Kiel og Altona og mellem Altona og Blankenese mod at svare en aarlig Afgift af 2000 Rdl. til Postvæsenet og gratis at medføre Brevpost. Foretagendet skulde være bragt i Stand senest 1. Maj 1837. Kort før Fristen udløb, fik Privilegiehaverne et Aars Udsættelse, men det lykkedes dem dog ikke at faa Dampvognen i Gang. Hjorth, der havde et betydeligt mekanisk Talent, beskæftigede sig paa den Tid ogsaa med Jernbanestudier og arbejdede fra 1840 paa Gennemførelsen af en sjællandsk Jernbane. Da det sjællandske Jernbaneselskab i 1844 stiftedes, blev han dets første tekniske Direktør. (Gpdir. Res. Pr. 1836, Fol. 215; 1837 Fol. 91).

preussiske Postvæsen de lybækske og hamborgske Poster, men da disse for største Delen passerede dansk Landomraade, var det naturligt, at det danske Postvæsen søgte at erhverve denne Transitkorrespondance og den deraf flydende Indtægt for de danske Poster. Ved den ny Konvention, som sluttedes med Hamborg og Lybæk 12. Novbr. 1835, blev derfor ogsaa Befordringen mellem Lybæk og Hamborg af den preussisk-russiske Korrespondance saavel som af al den Korrespondance, der maatte blive forsendt med Dampskibe, som var eller blev indrettede mellem Østersøhavne og Lybæk (Travemünde), tilsikret de danske Poster. Fra 1836 besørgede disse derefter den preussisk-russiske Korrespondance mod et Transitgebyr af 2 Sk. pr. Lod Brutto og desuden en Godtgørelse af 150 Thaler aarlig for eventuelle nødvendige Ekstraposter, men først 31. Juli 1843 afsluttedes en særlig Konvention herom, hvorved Preussen sikrede sig Retten til denne Posts Befordring gennem dansk Gebet ogsaa i det Tilfælde, at de preussiske Skibe skulde anløbe anden Havn, som f. Eks. Kiel.⁵²⁾

Den meklenborg-schwerinske Regering fremsatte i 1839 Ønsket om, at den i 1818 med Danmark afsluttede Postkonvention maatte undergaa nogle Forandringer. Ved herom at indhente Generalpostdirektionens Erklæring udtalte Christian den Ottende i Februar 1840, „at det aldeles vil stemme overens med Vor Hensigt, at indlede de venskabeligste Forhold med Nabostaterne, naar muligste Hensyn tages til alle billige Ønskers Opfyldelse“. Nogen ny Konvention blev dog foreløbig ikke afsluttet.⁵³⁾

I de sidste Aar af den Periode, her omhandles,

havde, som vi har set, Danmark afsluttet flere Postkonventioner med andre Lande. Dette var en naturlig Følge af den Trang, der i den nyere Tid gjorde sig gældende til ved gensidige Overenskomster at fremme Handel og Samkvem mellem Nationerne. Paa det postale Omraade afsluttedes nu ikke som forhen væsentlig kun Konventioner, der sikrede et Land Ret til at føre sin Post gennem et andet Land, og ved hvilke de respektive Regeringers Bestræbelser gik ud paa at erhverve sig de størst mulige finansielle Fordele. Ordningen af de mellemrigske Postforhold trængte sig mere og mere i Forgrunden, og man søgte ved disse at skaffe de korresponderende Fordele ved billigere Takster og hyppigere Forbindelser, selv om Staternes Udbytte af Postvæsenet derved forringedes. Bestræbelserne gik i det hele i Retning af at nedbryde de Skranker, som politiske og finansielle Betragtninger hidtil havde lagt i Vejen for en fri og uhindret Postforbindelse mellem Landene indbyrdes og gennem disse. Et Led i Rækken af disse Bestræbelser var ogsaa det Forsøg, der i disse Aar gjordes paa at lade samtlige tyske Forbundsstater danne en almindelig Postforening, hvad der berørte den danske Postbestyrelse, for saa vidt som Frederik den Sjette i 1815 ved Oprettelsen af det tyske Forbund havde tiltraadt dette for Holsten og Lauenborg.

I Foraaret 1847 indbød den preussiske Generalpostmester v. Schaper den danske Generalpostdirektion som øverste Bestyrelse for Postvæsenet i Hertugdømmerne Holsten og Lauenborg til at sende en Befuldmægtiget til en Kongres, som i Aarets Løb skulde sammentræde i Dresden for at forhandle om et af

Østerrig og Preussen stillet Forslag om Dannelsen af en almindelig tysk Postforening. Som de vigtigste Forhandlingsgenstande nævnedes i Indbydelsen: Ensartede Regler for Taksering og postal Behandling af Brev- og Pakkepostforsendelser, Foreningsportotarifens Fastsættelse paa Grundlag af en fælles Porto, som skulde deles forholdsmæssigt, med de mindst mulige Afvigelser og endelig Transitportoens Ophævelse, saaledes at de Lande, som hidtil havde haft en Fordel af denne, skulde holdes skadesløse ved overslagsvis fastsatte Godtgørelser (Pauschalbeiträge). Efter Forhandlinger med Udenrigsministeriet indstillede Direktionen til Kongen at svare, at man vilde sende en Befuldmægtiget til Kongressen under Forudsætning af, at de tyske Forbundsregeringer i Almindelighed sendte Repræsentanter, thi indtil da var Indbydelsen kun modtaget af Bayern, Sachsen, Baden og Thurn og Taksis. Ved Res. af 1. Juni bestemte Christian den Ottende, at der i ethvert Tilfælde skulde sendes en Repræsentant herfra til Dresden, og hertil blev udset 1. Postdirektør, Kammerherre G. H. Monrad, med Fuldmagt til paa nærmere allerhøjeste Approbation at tiltræde de Bestemmelser, som maatte blive Resultatet af Overvejelserne. Kongressen, hvorpaa der var repræsenteret 17 Postbestyrelser, traadte sammen i Dresden d. 18. Oktober 1847. Forhandlingerne varede til 3. Febr. n. A., da Kongressen paa Grund af de indtraadte politiske Forhold opløstes.*)⁵⁴⁾

*) Da i 1850 den tysk-østerrigske Postforening dannedes, tiltraadtes denne for Holstens Vedkommende af den provisoriske slesvig-holstenske Regering; men efter Krigens Ophør vilde den danske Regering ikke anerkende denne Tiltrædelse, og Holsten traadte da atter ud af Foreningen.

Til Brevposternes Befordring anvendtes i Almindelighed, naar ikke Diligence eller Jernbane benyttedes, som hidtil de 4hjulede Karioler (Kugleposten). Paa Siderouterne fremførtes dog flere Steder Brevposterne ridende. Til Pakkeposterne benyttedes fremdeles aabne Vogne, dog var enkelte Steder Hovedvognen lukket. For at undgaa den stadige Omlæsning af Pakkepostgodset var der paa Routen Kjøbenhavn—Korsør sat en stor Vogn, der kunde tage 1800 Pd., i Gang, hvilken Vogn holdtes i Fællesskab af Kontrahenterne. Saadanne Vogne indførtes efterhaanden ogsaa paa andre Router.

For en regelmæssig Postbefordring var det en vigtig Betingelse at have gode Veje, og i den Henseende gjordes der i det her omhandlede Tidsrum store Fremskridt. Efter at der fra 1830 til 1842 var anlagt en Snes Mil Chaussé i Holsten, blev der i de følgende Aar fuldført godt 2 Mil aarlig i Hertugdømmerne og dobbelt saa meget i Nørrejylland, hvilken Landsdel ogsaa, som tidligere berørt, var længst tilbage i den Henseende. Gode og vel vedligeholdte Veje var en Nødvendighed ved Fremførelsen af de store og tunge Diligencer, der ikke uden at lide Skade kunde føres ad ujævne Veje. Da der i 1838 skulde sættes Diligence i Gang mellem Kjøbenhavn og Helsingør, var i selve Hovedstaden Brolægningen i de Gader, hvorigennem Posten skulde køre, nemlig Købmagergade, Kul-torvet og Frederiksborggade samt paa Nørrebro i en saadan Tilstand, at Posten ikke uden Ulempe kunde passere. Magistraten fik derfor Paa-læg om at sørge for, at Brolægningen, indtil den kunde omlægges, udfyldtes med Grus og Smaasten, saa

at Vejen sættes i den for Postens Fremførelse muligst betryggende Tilstand.⁵⁵⁾

Var Vejene i Orden, galdt det for Postgangens Regelmæssighed om, at saavel Heste som Vogne holdtes i god Stand, og at Posten fremførtes i den fastsatte Befordringstid. For at Postillonerne ved Forsinkelser ikke skulde kunne undskylde sig med urigtige Angivelser af Klokkeslættet paa Timesedlerne, og for at Posten under hele sit Løb kunde afskrives efter samme Ur, indførtes fra 1833 Følgeure, som i en forsegleet Kapsel medgaves Postillonerne. Da de imidlertid behandlede Urene skødesløst og uordentligt, blev det i 1842 foreskrevet, at Urene, hvor Posten befordredes med lukket Vogn, skulde anbringes inde i denne og derefter kun ved Afgang og Ankomst forevises Postillonen, der herefter „enten ved sit eget Ur eller paa anden Maade“ maatte sørge for at holde Turen fra Station til Station.⁵⁶⁾

Paa Hovedrouterne fulgte der som hidtil med Pakkeposterne Postførere, og til at ledsage de i det heromhandlede Tidsrum oprettede forenede Brev- og Personposter ansattes Postkonduktører. Paa Siderouterne var baade Brev- og Pakkeposter fremdeles overladte til Postillonens Omsorg, og det var undertiden ret store Værdier, der saaledes var betroede en enkelt Mand. I 1840 blev da ogsaa, Natten mellem den 4. og 5. Februar, Pakkeposten mellem Kiel og Eckernförde overfaldet, Postillonen myrdet og Posten, hvormed fulgte i Penge 3140 Rdl., røvet. Kongen befalede i den Anledning straks Generalkommandoen i Hertugdømmerne ved Militærets Hjælp at sikre Posternes Gang, og der indførtes derefter i Hertugdøm-

merne regelmæssig militær Eskorte for Posterne, men da dette havde været et Par Aar, blev det paa Generalkommandoens Indstilling bestemt, at Postvæsenet fra 1. Januar 1843 selv skulde sørge for Postens Ledsagelse. Herefter blev det saavel for Kongerigets som for Hertugdømmernes Vedkommende anordnet, at Pakkeposter paa alle Router, hvor der ikke var ansat Postfører, skulde, naar de medførte et Beløb af 2000 Rdl. eller derover, og Befordringen fandt Sted om Natten, eller der var nogen Fare at befrygte, ledsages fra Station til Station af en paalidelig Mand, som herfor skulde have for hver Gang 1 Rdl. Medfulgte der een eller flere Rejsende skulde Ledsagelse dog ikke finde Sted, med mindre der var særdeles Fare at befrygte.⁵⁷⁾

Selv om der var Ledsager med Posten, var det dog ikke udelukket, at den kunde blive bestjaalet. Dette skete saaledes Natten mellem den 9. og 10. Januar 1845 med Posten fra Kjøbenhavn til Helsingør, med hvilken der dog fulgte Postkonduktør. Uden at hverken Postillon eller Konduktør mærkede noget, blev paa Vejen gennem Rude Skov, da Diligencen kørte langsomt op ad en Bakke, det laasede Magasin aabnet og Postsækkene udtagne. Det lykkedes dog hurtigt den i den Anledning anordnede Kommission at opdage Tyvene, som viste sig at være 2 i Hørsholm Postgaard tjenende Staldkarle, som med falske Nøgler, forfærdigede af Staldmesteren samme Sted, havde aabnet Magasinet. Under Forhørene blev det godtgjort, at Røveriet længe havde været paatænkt og bestemt til at finde Sted den Nat, da man vidste, at Posten medførte en større Pengeforsendelse, som Kon-

duktøren dog heldigvis havde taget med sig ind i Vognen. Under Sagens Gang kom en Masse andre Tyverier for Dagen, saa ikke mindre end 21 Personer, Mænd og Kvinder, blev dømte i denne Sag, de 2 Staldkarle til Fæstningsarbejde i henholdsvis 10 og 7 Aar og Staldmesteren til Forbedringshusarbejde i 5 Aar.

De Oplysninger, der fremkom i Forhørene om Forholdene paa Hørsholm Postkontor, var i høj Grad kompromitterende for Postmesteren, Hvidberg, der tillige var Gæstgiver. Skønt nemlig Staldmesteren, Niels Larsen, der var Litsenbroder ved Postkontoret, var Hvidberg bekendt som en upaalidelig Person, der ikke var tilbøjelig til at gøre sig ulovlige Fordele, havde Postmesteren dog i 1½ Aar overladt ham Nøglerne til de laasede Magasiner i Vognen, hvilke han stadig havde haft i sit Værge, naar han da ikke, hvad Postmesteren var bekendt med, undertiden overlod dem til Staldkarlene. Hvidberg var sjælden eller aldrig til Stede om Natten ved Postens Ekspedition, som han overlod til sin Fuldmægtig, der ofte ekspederede Posten i Sengen, idet han af Postkonduktøren lod sig tilbringe Forsendelserne. Endvidere oplystes det, at Hvidberg undertiden lod Niels Larsen Natten over beholde hos sig de jævnlige til Amtstuen ankommende Pengebreve paa 10 til 12,000 Rdl., naar de ikke havde kunnet afleveres om Dagen. Postmester Hvidberg blev i Anledning af det oplyste indstillet til at tilkendegives Kongens Mishag og til en Mulkt paa 50 til 100 Rdl., men Resolutionen lød paa, at Kongen vilde modtage en Forestilling angaaende de Vilkaar, paa hvilke Hvidberg kunde entlediges, og den 3. Oktober

1845 blev derefter Hvidberg entlediget fra 1. Januar 1846 i Naade og med 217 Rdl. aarlig i Pension.⁵⁸⁾

Over Store Bælt besørgedes Posttransporten indtil 1844 af Postvæsenets Dampskib „Mercurius“ og over Lille Bælt fra 1838 af det Postvæsenet tilhørende Dampskib „Maagen“. Bægge Steder var der imidlertid kun eet Dampskib, og naar dette undertiden maatte lægges op for at blive eftersat eller repareret, maatte paa Store Bælt Postjagten „Ørnen“, senere dog „Maagen“, besørge Overfarten. Det samme var Tilfældet, naar „Mercurius“, hvad der ikke gik saa sjældent paa, blev beordret at overføre enten Prins Ferdinand til Aarhus eller Prins Christian Frederik til Sønderborg. Skibet maatte da undertiden undværes 4 til 5 Dage paa Store Bælt. Efter 1839 ses „Mercurius“ dog ikke at være benyttet af Kongehuset. Saa snart Postjagten traadte i Dampskibets Sted, blev Posterne i Reglen forsinkede, og det blev derfor i 1837 taget under Overvejelse at anskaffe endnu et Dampskib til Store Bælt. En Postembedsmand blev sendt til England for at købe et Skib, men da intet passende kunde findes, bestemte man sig for at bygge et Skib i Danmark og forskrive Maskinen fra England. Skibet blev dog foreløbigt ikke sat i Arbejde, og da i 1840 Færgelavene i Korsør og Nyborg ansøgte om at maatte faa hele Posttransporten overdraget, blev der nedsat en Kommission til at forhandle med Lavene herom, hvilke Forhandlinger resulterede i en Overenskomst om, at Færgelavene fra 1. Januar 1844 for et Tidsrum af 18 Aar skulde overtage Posttransporten mod en aarlig Godtgørelse af 9000 Rdl., foruden 100 Rdl. for

hver Dag, det bevisligt var et saadant Farvand, at der nødvendigvis maatte benyttes Isbaad. Transporten skulde ske med Dampskib, til hvis Anskaffelse Lavenene af Befordringsvæsenets Fond skulde have et Laan af 42,000 Rdl., senere forhøjet til 52,000 Rdl. Mandskabet paa Dampskibet skulde fast forhyres efter Generalpostdirektionens Bestemmelse.

Fra det fastsatte Tidspunkt overtog Færgelavene derefter Postbefordringen med det af dem anskaffede Dampskib „Kronprins Frederik Carl Christian“, men allerede Aaret efter ansøgte Lavenene om forhøjet Betaling, da Transporten ikke svarede Regning. Ved en ny Overenskomst gældende fra 1. Januar 1847 forhøjedes Lavenes Godtgørelse for Posttransporten til 10,000 Rdl. aarlig og til 118 Rdl. daglig under Istransport, ligesom Børtfragten for Rejsende saavel med Posten som udenfor denne forhøjedes med en Fjerdedel. Alligevel var det en god Forretning for Postvæsenet, thi efter at Postgangen var blevet hypigere, havde Udgiften ved Transporten over Store Bælt, naar Renten af den Kapital, der var anbragt i Dampskib og Isbaade, medregnedes, beløbet omkring 21,000 Rdl. aarlig, medens Indtægten af Personfragten i de sidste Aar havde udgjort ca. 4500 Rdl., altsaa en Udgift til Posttransporten af 16,500 Rdl. aarlig.⁵⁹⁾

Naturligvis kunde en langvarig streng Vinter forøge Udgifterne betydeligt, saaledes som f. Eks. i 1845, da Udgiften ved Transporten over bække Bælterne med 50 Dages Istransport beløb ca. 10,000 Rdl. mere end Aaret forud, da Istransporten kun varede 19 Dage. Af længere Istransportperioder kan i dette Tidsrum endvidere nævnes 1838 fra 12. Januar til 10. April,

altsaa 89 Dage, og 1841 fra 22. Januar til 22. Marts, altsaa 60 Dage.

TREDIE KAPITEL.

Postforsendelser, Takster, Ekspeditionsformer, Forsendelsernes Indlevering, Udlevering og Distribution.

Den i 1818 ved Posttaksternes Fastsættelse i Sølv bestemte Takst for Brevforsendelser vedblev i hele det heromhandlede Tidsrum at være gældende, for saa vidt angik Portoens Beregning efter den Strækning, Brevene befordredes. Derimod fandt der i 1838 en Forandring Sted med Hensyn til Portoens Bestemmelse efter Brevenes Vægt og Indhold. Det vil erindres, at et Enkeltbrev kun maatte bestaa af eet Ark og ikke veje over $\frac{1}{2}$ Lod; indeholdt et Brev Indlæg, eller vejede det over $\frac{1}{2}$ Lod indtil $\frac{3}{4}$ Lod, takseredes det som $1\frac{1}{2}$ Brev o. s. f. Denne Taksationsmaade var, som Generalpostdirektionen i en Forestilling til Kongen oplyste, meget vilkaarlig og ikke let at forstaa for de korresponderende. Som Eksempel paa Vilkaarlighed anførte Direktionen, at der for et Brev, som tilfældigvis var skrevet paa 2 overskaarne Dele af eet Ark Papir, maatte, naar det vejede over $\frac{3}{4}$ Lod, erlægges $1\frac{1}{2}$ Gang Porto, og naar det vejede over $\frac{3}{4}$ Lod indtil 1 Lod dobbelt Porto, hvorimod der for samme Brev, skrevet paa et helt Ark Papir af Vægt indtil 1 Lod, kun maatte erlægges enkelt Porto. Denne Maade at takser Brevene paa var ejendommelig for det danske Postvæsen, idet andre Stater alene lagde Brevenes Vægt til Grund for Portoberegningen. Endogsaa Norge, der, medens det var forenet med

Danmark, havde haft samme Takseringsbestemmelser, havde forladt disse og var gaaet over til at beregne Portoen efter Brevenes Vægt.

Efter den Beregningsmaade, der nu i Henhold til kgl. Res. af 25. Maj 1838 fra 1. Juli s. A. indførtes i Danmark, beregnedes Portoen, foruden som hidtil efter Afstanden, alene efter Vægten, og denne bestemtes i Lighed med, hvad der var Reglen i de fleste andre Lande, til $\frac{3}{4}$ Lod for Enkeltbrev. For et Brev, der vejede over $\frac{3}{4}$ Lod indtil 1 Lod, betaltes $1\frac{1}{2}$ Gang Porto, og for et Brev af Vægt over 1 til $1\frac{1}{2}$ Lod dobbelt Porto og derefter $\frac{1}{2}$ Gang Enkeltbrevporto mere for hvert $\frac{1}{2}$ Lod. Samtidig hermed indførtes for første Gang en modereret Porto for trykte Sager, der sendtes med Brevposten, idet der for trykte Priskurranter, Cirkulærer og Anbefalingsskrivelser under Krydsomslag indtil en Vægt af et Lod kun skulde betales halv Porto.

Brevenes Taksering efter Vægten betød for en stor Del Breve, flere end man skulde tro, en Nedsættelse af Portoen. Saaledes viser Portoindtægten ved Brevposten for Aaret 1838 en Nedgang af ca. 14,000 Rdl. mod Aaret forud, medens der efter Brevantallet burde have været en Opgang. Portonedsættelsen maa, hvad der forøvrigt ogsaa ligger nær at antage, særlig være kommet Kjøbenhavn til gode, thi ved Brevpostkontoret var i 1838 Portoindtægten 16,600 Rdl. mindre end i 1837, hvorefter der altsaa ved andre Kontorer maa have været en Merindtægt. Nogen almindelig Nedsættelse af Portoen fandt imidlertid ikke Sted, og Portoen var, naar undtages for Breve mellem nærliggende Steder, ret høj. Et Brev mellem Kjøben-

havn og Aalborg kostede saaledes i Porto 21 Sk. og et Brev mellem Kjøbenhavn og Hamborg 29 Sk. Hertil kom for alle Breve, hvis Porto beløb 8 Sk. eller derover, Ekspeditions- og Udleveringsgebyret, almindeligt kaldet Gebyrskillingen, og endelig for Breve, der ikke afhentedes af Modtagerne, Bærepengene.¹⁾

Den høje Porto var for mange en trykkende Udgift, og det kan ikke forundre, at man helst gik uden om Postvæsenet, naar det kunde lade sig gøre. Saaledes skriver f. Eks. Boghandler Deichmann i 1839 til Professor Peder Hjort i Sorø: „Er der aldrig sikre Lejligheder, med hvilke Korrekturerne kunne gaa ind, uden at koste den skammelige Porto? Der har været Uger, hvor mere end 1 Rdl. har været udgivet for Korrekturerne.“²⁾ Befordring af Breve udenfor Posten, endogsaa med Postvæsenets egne Folk, hørte da ogsaa til Dagens Orden. Det er et Utal af Skrivelser, der Aar for Aar afgaar til Amtmænd og Magistrater om at sætte Postilloner paa Vand og Brød eller inddrive Mulkter hos private Personer for ulovlig Brevbefordring, men det var jo kun de Tilfælde, som opdagedes. Der er ingen Tvivl om, at ulovlig Brevbefordring har gaaet stærkt i Svang. At man ogsaa brugte andre Udveje for at spare Portoen, fremgaar af en Henvendelse, som det norske Finansdepartement i 1838 rettede til den danske Generalpostdirektion om, at Antallet af uindløste Breve forøgedes ved, at der til Norge ankom ufrankerede Breve, som dels var aabne eller kun sammenføjede med en omlagt Strimmel Papir, saa at Adressaterne kunde gøre sig bekendte med Indholdet uden at indløse dem, dels udvendig var paaskrevne hele Sætninger eller Talræk-

ker. Der er naturligvis ingen Tvivl om, at disse Talrækker har været et aftalt Sprog, og det blev da ogsaa forbudt Postkontorerne at modtage ufrankerede Breve med saadanne Paategninger saavel som Breve, der var sammenlagte paa ovennævnte Maade.³⁾

Var Brevtaksten høj, var dette ikke i mindre Grad Tilfældet med Pakkeposttaksterne; men for Pakkepostens Vedkommende var Postvæsenets Eneret ikke saa udvidet som for Brevposten. Paa de Router, hvor Pakkeposter var oprettede, var der forbeholdt Postvæsenet udelukkende Ret til paa de Dage, da disse afgik, og saa vidt Routen strakte, at befordre enhver Penge- eller Bankoseddel-Forsendelse samt Pakker under 50 Pds. Vægt. De øvrige Dage havde altsaa andre Lov at befordre baade Penge og Pakker og disse sidste til enhver Tid, naar de vejede mindst 50 Pd. Konkurrence var altsaa ikke udelukket og udeblev ej heller, men, særlig efter at Dampskibsfarten var begyndt, og efter at et ikke ringe Antal Smaaskibe mere end forhen anvendtes til en regelmæssig Fragtfart mellem de forskellige Søstæder, samt efter at Fragtmænd ogsaa i Kongeriget ligesom tidligere i Hertugdømmerne ugentlig rejste fra By til By, var Antallet af Pakkepostforsendelser gaaet ned, idet saavel Skibene som Fragtmændene holdt betydelig lavere Takster end Postvæsenet. Vi har i forrige Afsnit omtalt, at Pakkeposten i enkelte Aar gav Underskud. Dette var ogsaa Tilfældet i denne Periode, og skønt der fra 1833 betaltes halv Porto for kgl. Tjenesteforsendelser med Pakkeposten, lykkedes det dog ikke at opnaa Balance. I 1834 blev Taksten for Rejsende, der hidtil havde været 28 Sk. pr. Mil for Vejlængder

af indtil 8 Mil og 32 Sk. pr. Mil for længere Vej-
længder, nedsat til 20 Sk. pr. Mil, ligesom Indskriv-
ningsgebyr og Litsenbroderpenge nedsatte.⁴⁾ Dette
havde en Forøgelse af de Rejsendes Antal til Følge,
men Antallet af Pakke- og Pengeforsendelser holdt
sig stadig omtrent paa samme Standpunkt. Natur-
ligvis havde Regeringen det i sin Magt at forøge An-
tallet af disse ved at udvide Eneretten, men herved
vilde, bemærkede Generalpostdirektionen, „lægges et
skadeligt Baand paa den fri og uhindrede Samfærd-
sel, ikke at tale om, at saadanne Lovbestemmelser ej
lade sig overholde og saaledes forfejle deres Hensigt.“
Det bedste Middel til at tilvejebringe Balance var,
mente Direktionen, „at gøre Pakkeposten mere til-
gængelig, altsaa mere gavnlig og nyttig for Publi-
kum,“ og dette lod sig kun gøre ved Takstnedsættel-
ser. Dette vilde mulig straks medføre Tab for Post-
kassen, hvad dog sandsynligvis snart vilde erstattes
ved den hyppigere Benyttelse af Pakkeposterne, „da
det er en Erfaringssætning, at billige Priser forøger
Efterspørgsel og Afsætning af en Vare og Afbenyttel-
sen af en eller anden Indretning.“

I Overensstemmelse hermed var det, at Direktio-
nen erhvervede Kongens Approbation paa en ny Pak-
keposttakst, som traadte i Kraft fra 1. Febr. 1837.
Ved denne sattes Fragten for Rejsende til 20 Sk. pr.
Mil i Kongeriget og til $22\frac{2}{5}$ Sk. Rm. = 7 Sk. Kur.
pr. Mil i Hertugdømmerne, foruden Drikkepenge til
Postillonen 12 Sk. pr. Station. For Transporten over
Store Bælt betaltes ekstra 51 Sk. Fragten for Varer
og Pakker fastsattes efter den Grundregel, at der for
det første Pd. beregnedes for de første 6 Mil 1 Sk.

pr. Mil, dog ikke under 6 Sk., for de næste 6 Mil 1 Sk.
pr. Mil, dog med $\frac{1}{3}$ Afslag, og for de følgende Mil $\frac{1}{2}$ Sk. pr. Pd. En Pakke paa 1 Pd., som befordredes 12 Mil, kostede saaledes i Fragt 10 Sk., og, naar den befordredes 48 Mil, 28 Sk. For Pakker over 1 Pd. var Fragten indtil 6 Mil $1\frac{1}{2}$ Sk. pr. Pd., dog ikke under 9 Sk., og steg derefter med 1 Sk. mere pr. Pd. for hver 6 Mil indtil 48 Pd., hvorefter Stigningen fandt Sted for hver fjerde Mil. Det fra den ældre Takst kendte Beskyttelsessystem bibeholdtes, idet der blev givet Raamaterialier til indenlandske Fabriker og alle i Landet forfærdigede Fabrikvarer Moderation i Porto. Foruden Vægttaksten for Varer og Pakker var der en særlig Værditakst for Sølv, Guld, ægte Perler og Kniplinger, en Takst for Pengebreve, for Akter og Dokumenter samt for Bøger og trykte Sager. Disse Takster var meget kombinerede, og Vægt- og Værditaksten anvendtes alternativt, eftersom den højeste Porto udkom ved Anvendelsen af den ene eller den anden Tarif.

Den ny Takst betød dog en Nedsættelse i Porto af omtrent en Trediedel, for Pengeforsendelser endogsaa mere. Porto for en Pakke paa 50 Pd. mellem Kjøbenhavn og Hamborg havde tidligere været 9 Rdl. 36 Sk., men var nu kun 5 Rdl. 48 Sk. For 10,000 Rdl. Sølv mellem samme Stæder var tidligere betalt 90 Rdl. 72 Sk., men nu var Porto kun 51 Rdl.

Ved Oprettelsen af Personposterne var der fastsat en særlig Takst for Rejsende med disse. Taksten pr. Mil var omtrent 46 Sk., men hertil kom saa Drikkepenge til Postillonerne, Indskrivningsgebyr og Litsenbroderpenge. Fra 1838 opkrævedes dog disse Beløb

under eet af Afgangstationen. En Rejse med Personposten kostede da mellem Kjøbenhavn og Roskilde 2 Rdl. 4 Sk., mellem Kjøbenhavn og Odense 9 Rdl. 88 Sk. og mellem Kjøbenhavn og Hamborg 31 Rdl. 20 Sk. I 1842 fandt en betydelig Nedsættelse i Fragten Sted, hvorefter en Rejsende kun havde at betale mellem Kjøbenhavn og Roskilde 1 Rdl. 68 Sk., mellem Kjøbenhavn og Odense 7 Rdl. 88 Sk. og mellem Kjøbenhavn og Hamborg 24 Rdl. 26 Sk. De tilsvarende Takster for en Rejsende med Pakkeposten var 1 Rdl. 35 Sk., 6 Rdl. 55 Sk. og 19 Rdl. 75 Sk. I disse Takster var indbefattet Betalingen for Befordringen over Store Bælt, men da der heri gaves Familier Moderation, godtgjordes denne ved Indskrivningen. Til Familier henregnedes kun Mand og Kone, Forældre og Børn. Til at lade sig befordre paa anden Plads med Dampskibet var kun følgende berettigede: Underofficerer, Haandværkssvende, Matroser, Soldater, Husmænd og Daglejere samt alle til nævnte Klassers Familie hørende Personer, saa og alle andre, der kunde staa ved Siden af disse. Tjenestetyende havde ligeledes Ret til Befordring paa anden Plads, men fulgte de deres Herskab, havde de Adgang til første Plads, for saa vidt deres Tjeneste fordrede det.⁵⁾

Som vi her har set, var den Betaling, Postvæsenet fordrede for sine Ydelser, langtfra ringe. Taksterne var gennemgaaende høje. Høje Portotakster var imidlertid ikke noget særegent for Danmark i hin Tid; overalt i Verden betragtede man endnu Postvæsenet som en Indtægtskilde for Staten, men der var dog ved at indtræde et Omslag i den Henseende. Først

gav dette sig Udslag i England, hvor Rowland Hill i 1837 fremsatte sit Forslag om den lave ensformige Porto, et Forslag, der efter at være vedtaget af Parlamentet traadte i Kraft fra 1840. Ogsaa i Danmark drøftedes Spørgsmaalet om en Portonedsættelse, om man end var langt fra at tænke paa at følge Englands Eksempel. Den Kommission, der i Frederik den Sjettes sidste Aar var bleven nedsat for at overveje Forslag om Forandringer i Finansvæsenet og om Forringelse af Statsgælden (jfr. Side 335), havde ogsaa haft Opmærksomheden henvendt paa Muligheden af at indvinde et større Overskud af Postvæsenet, men en Portoforhøjelse ansaas dog for en Umulighed. Kommissionens mest fremtrædende Medlem, Jonas Collin, ytrede herom i Januar 1840, at Brevportoen ikke kunde forhøjes, da dette rimeligvis vilde føre til, at endnu færre vilde benytte Brevposten, saa at Indtægten vilde dale i Stedet for at stige. Snarere kunde vel en partiel Nedsættelse af Portoen være ønskelig, om end Virkningen af slige Nedsættelser ikke lod sig forudberegne, i hvilken Henseende kunde henvises til den Nedgang i Indtægt, som Portoens Beregning efter Brevenes Vægt, „hvor rigtigt dette end ellers kunde være,“ havde foraarsaget. „At anstille det Eksperiment, som England og, som det lader til, ogsaa Frankrig nu vil forsøge,“ at ansætte Portoen til en overordentlig lav Størrelse og at gøre den uafhængig af Forsendelsesvejens Længde, turde være altfor voveligt for Danmark. I den Henseende vilde det være klogest at se Udfaldet af dette Forsøg i hine Lande.

Imidlertid drøftedes Spørgsmaalet om en Portonedsættelse ogsaa af Stænderne, og efterhaanden ind-

kom der fra disse Andragender herom til Kongen. Den i 1840 afholdte holstenske Stænderforsamling vilde have alle de for Postvæsenet gældende Bestemmelser reviderede og derefter et Udkast til en Postlov forelagt Stænderne. Herimod indvendte den kgl. Kommissær og et Mindretal af Forsamlingen samt Generalpostdirektionen, at Postvæsenet var et Regale, og at ligesom Udøvelsen heraf derfor tilkom Regeringen, kunde den deraf flydende Indtægt ikke betragtes som en Skat og blev ej heller efter den sædvanlige Sprogbrug betegnet som saadan. I det historisk begrundede Begreb af Postregalet laa det, at Eneretten til Befordringen af Breve m. v. i et vist Omfang tilkom Staten, og at Undersaatterne i den Henseende var forpligtede til at betjene sig af de offentlige Postindretninger. Hvad der kunde blive Tale om at forelægge Stænderne til Prøvelse var derfor kun Straffebestemmelser for Postkontraventioner, forøvede af Undersaatterne, og Forslag om Udvidelser af Grænserne for Regalet.

Svaret, som i 1842 afgaves paa Andragendet, var imødekommende, idet Kongen erkendte Hensigtsmæssigheden af en Revision af de gældende Postanordninger og derfor havde givet Ordre til at paabegynde Forarbejderne hertil.⁶⁾

Ved en Revision af Postbestemmelserne tænktes selvfølgelig i første Række paa Taksterne, og der blev derfor ved kgl. Res. af 18. Oktbr. 1842 efter Generalpostdirektionens Forslag nedsat en Kommission til at revidere disse. Et Par Aar før havde Direktionen lejlighedsvis i en Forestilling til Kongen udtalt, at den nyere Brevpostlovgivning i andre Stater havde erkendt det rigtige i, at der i samme Stat saa lidet som

muligt toges Hensyn til forskellige Vejlængder, men da Direktionen nu foreslog en Kommission nedsat, bemærkede den udtrykkelig, at man ved Sammenligning med de i andre Stater, England undtagen, gældende Brevposttakster ikke i Almindelighed kunde kalde den danske Brevposttakst høj, men at det paa den anden Side maatte indrømmes, at Portoen til enkelte Side-stæder var højere end ønskelig, dels som Følge af Beregningsmaaden efter den befordrede Strækning, og dels fordi Mellemportoen fra flere tidligere Biposter var bibeholdt. „Paa en Tid, da man i flere Stater er i Begreb med at forberede en Nedsættelse i Brevportoen,“ udtaler Direktionen, „turde det derfor ogsaa synes hensigtsmæssigt og gavnligt for den danske Postbestyrelse at undersøge, hvorledes de Uoverensstemmelser og enkelte Uregelmæssigheder maatte være at udjævne.“ Det var altsaa kun disse, der skulde være Genstand for Kommissionens Undersøgelser, men ganske en passant tilføjes dog: „hvorhos det maaske tillige vilde være passende at tage under Overvejelse, om Brevposttaksten i det hele kunde og burde underkastes nogen Forandring.“)

Kommissionen kom til at bestaa af daværende Assessor i Generalpostdirektionen F. C. v. Jessen, Postforvalter A. P. Tillge, Fuldmægtig i Generalpostdirektionen F. A. G. Klee, Postmester i Rendsborg J. H. Aschenfeldt og Postkontrolør i Kjøbenhavn J. M. Schmidt. Paa Grundlag af de af Kommissionen foretagne Undersøgelser tilskrev Direktionen den 4. April 1846 Finansdeputationen, at Portotaksterne paa mange Punkter trængte til at forandres, men at Forandringen ikke vilde kunne iværksættes uden en Ned-

sættelse af de bestaaende Tariffer, og at Direktionen derfor maatte anse en saadan for aldeles nødvendig. Portoen for et Enkeltbrev kunde efter Direktionens Formening passende bestemmes til 2 Sk. for en Strækning af 5 Mil, 3 Sk. for 10 Mil, 6 Sk. for 20 Mil og 9 Sk. for 30 Mil. Om Fortsættelsen af denne Skala var der imidlertid ikke Enighed i Direktionen, idet 2 af Medlemmerne vilde have som højest Porto 20 Sk. for 50 Mil, medens et Medlem holdt paa 16 Sk. Nedgangen i Indtægten beregnedes til ca. 180,000 Rdl. og for Pakkeposten til ca. 20,000 Rdl., dog efter Minoritetens Forslag til ialt 220,000 Rdl. Direktionen kunde dog ikke betragte disse Beløb som Risikosummer, idet Korrespondancen uden al Tvivl vilde forøges, i hvilken Henseende man havde tilstrækkelig Erfaring fra Portoreformen i England.

Finansdeputationens Ytringer i Sagen lod vente paa sig, og imidlertid indkom der fra den i 1846 afholdte jyske Stænderforsamling et Andragende om Nedsættelse af Portotaksterne. Heri udtalte Stænderne, at den høje Porto hvilede som en trykkende Afgift paa Handelsstanden. „Ved det Standpunkt, Handelsbevægelsen nu om Stunder har indtaget, er nemlig Kommunikationsmidlernes Lethed og Hurtighed en af de første Betingelser, saaledes at den Handlende kan vedligeholde en saa lidt som muligt afbrudt Forbindelse med alle de Retninger, der udgøre Kilde for hans Indkøb eller Afløb for hans Salg, og Brevforsendelsen er hertil det væsentligste Middel. Tidligere, endog kort Tid tilbage, kunde Købmanden nøjes med en ubetydelig og sparsom Korrespondance, nu fordrer hans Virkekreds en næsten daglig Brevforsendelse, og

Udgifterne ere altsaa for ham voksede op til en betydelig Højde“. Stænderne opkaster derefter det Spørgsmaal, hvor vidt Brevportoen egentlig bør være en Beskatning til at fremkalde Statsindtægter til andre finansielle Øjemed; „men selv som Beskatning er denne Skat saa høj, at den maa kunne have Krav paa Moderation, thi det er fuldt det halve af den fastsatte Brevporto, der, med Fradrag af alle Befordrings- og øvrige derpaa lagte administrative Postvæsens-Udgifter, danner Brevpostkassens Overskud og saaledes afgiver en Hundrede Procents Skat af Korrespondancen til Statens andre finansielle Øjemed“.

Med denne sidste Bemærkning ramte Stænderne Sømmet paa Hovedet, thi skønt Postvæsenets Indtægter i de senere Aar mere end forhen var anvendte til en forbedret Postgang, saaledes at Overskuddet i Forhold til Indtægten var procentvis forringet, saa var dog endnu den nedarvede Regel gældende, at Postvæsenet skulde give et klækkeligt Bidrag til Statshusholdningen, og denne Regel fastholdt man, som vi nu skal se, fremdeles.

Den 14. Maj 1847 besvarede Finansdeputationen Generalpostdirektionens Skrivelse af 4. April 1846. Om Hensynet til Brevforsendelsens Lettelse eller det blotte finansielle Hensyn skulde være det overvejende ved Spørgsmaalets Afgørelse, derom havde der til Dels været delte Meninger i Deputationen, men der havde kun været een Mening om, at Finanserne ikke maatte sky et Offer, naar en væsentlig og gavnlig Reform i Brevbefordringen derved kunde opnaaes. Det forekom dog ikke Deputationen, at den foreslaaede Reform medførte saa øjensynlige og slaaende Fordele,

at Korrespondancen derved skulde kunne ventes at faa en Udvidelse, der nogenlunde stod i Forhold til det betydelige Offer, som dette vilde udfordre af Statens Finanser. Skønt Finansbestyrelsen fuldt ud erkendte den heromhandlede Foranstaltnings Vigtighed, maatte den dog anvende den største Forsigtighed ved for dens Skyld at renoncere paa en betydelig Indtægt, da der nu og i den nærmeste Fremtid gjordes store Fordringer til Statens Midler for at iværksætte omfattende Statsforanstaltninger.

Som det vil ses, var det, trods Finansdeputationens Erkendelse af, at Finanserne ikke maatte sky et Offer, naar en gavnlig Reform i Brevbefordringen kunde opnaas, dog stadig Indtægten, som var det vigtigste. For dog ikke at stille sig fuldstændig afvisende, tilføjede Deputationen, at den intet havde imod, at de mest paafaldende Uoverensstemmelser i de bestaaende Takster rettedes, men ønskede dog, forinden saadanne Forandringer i Tariffen sattes i Kraft, at modtage et Overslag over, hvilken Indtægtsformindskelse dette vilde medføre.

En saadan Forbedring i den bestaaende Takst troede Generalpostdirektionen dog ikke at burde søge iværksat, idet den i en Skrivelse af 8. Febr. 1848 til Finansdeputationen gjorde gældende, at en Portoreform maatte være beregnet paa Indførelsen af et System, som i den Grad fyldestgjorde de korresponderendes billige Fordringer, at det kunde vedligeholdes uforandret for et langt Tidsrum; „thi Erfaring har noksom godtgjort, at en Udsættelse med at tilfredsstille den offentlige Menings Krav stedse i Tiden fører til større Indrømmelser.“ En betydelig Nedsættelse i

den gældende Takst var derfor en Nødvendighed, og det saa meget mere, som Portonedsættelser havde fundet Sted i de fleste nærmest liggende Stater, og heri havde Danmark deltaget for sin udenrigske Korrespondances Vedkommende ved overfor disse Stater at nedsætte den danske Porto.

Generalpostdirektionen fremsatte derfor et nyt Forslag, gaaende ud paa, at Riget i postal Henseende deltes i 6 geografiske Distrikter, nemlig 1) Sjælland med Bornholm, Møen, Lolland og Falster, 2) Fyen med Taasinge og Langeland, 3) Jylland, 4) Slesvig med Als, Ærø og øvrige hosliggende Øer, 5) Holsten (ekskl. Altona) og Femern samt 6) Hamborg, Altona, Lybæk og Lauenborg. Portoen for et Enkeltbrev inden for ethvert Distrikts Grænser skulde derefter være 3 Rbsk., for Hertugdømmernes Vedkommende 1 Sk. Kurant = $3\frac{1}{5}$ Rbsk., mellem 2 sammengrænsende Distrikter 6 Rbsk., henholdsvis 2 Sk. Kurant, mellem 2 Distrikter, som laa i et Distrikts Afstand fra hinanden, 12 Rbsk., henholdsvis 4 Sk. Kurant og endelig mellem 2 Distrikter, som laa i 2 Distrikters Afstand fra hinanden, 16 Rbsk., henholdsvis 5 Sk. Kurant. Indleveringsgebyret eller Gebyrskillingen skulde bortfalde, men derimod skulde Bærepengene, som paa den Tid indbragte 60,000 Rdl. aarlig, bibeholdes. At lægge Bærepengenes Beløb til Portoen kunde Direktionen ikke anbefale, da derved en Garanti for, at Brevene rigtigt besørgedes af Budene, vilde savnes, ligesom Publikum, der næppe tog Hensyn til Bærepengene, vilde, naar disse lagdes til Portoen, betragte det som en Portofo-

højelse. Hele Reformen beregnedes at ville medføre en Indtægtsnedgang af 155,915 Rdl.

I sin Anbefaling af Forslaget fremhævede Direktionen navnlig den store Fordel, som det vilde have, at Taksterne med Lethed kunde opfattes og anvendes af enhver, hvorved tillige vilde kunne iværksættes en Foranstaltning, „hvis praktiske Fordele tilstrækkeligheden ere godtgjorte ved Erfaringen i andre Lande, nemlig Indførelsen af Frankostempler“.*) Herved vilde det tillige blive muligt til stor Bekvemmelighed for Publikum at benytte Brevkasser, som ved Gebyrskillingens Ophævelse kunde indføres, til Indlevering saavel af frankerede som ufrankerede Breve.

Denne Gang var Finansdeputationen ikke længe om at svare. Den 29. Febr. 1848 tilskrev den Generalpostdirektionen, at, skønt de Betænkeligheder, som Deputationen i sin Skrivelse af 14. Maj 1847 havde fremsat mod det tidligere Forslag, hvad det finansielle Hensyn angik, endnu havde deres Gyldighed, og skønt en Indtægtsformindskelse som den, man ved den nu paatænkte Tarifnedsættelse maatte gøre Regning paa, ikke kunde være uden Indflydelse paa Finansbalancen, vedkendte Deputationen sig dog fremdeles sin tidligere Ytring, at Finanserne ikke burde sky et Offer, naar en væsentlig og gavnlig Reform i Brevbefordringen derved kunde opnaaes, og i denne Henseende erkendte Deputationen, at det nu fremlagte Forslag indeholdt betydelige Fordele, som savnedes i det

*) I Konceptet til Skrivelsen har oprindelig staaet „Frankering ved paaklistrede Stempler“, men dette er overstreget og i Stedet for anført „Frankostempler“.

tidligere, „og navnlig — at, naar man gaar ud fra, at en aldeles ensartet Porto som den engelske Penny Porto af finansielle Grunde for Tiden er uudførlig — Tarifieringen efter den ny Plans Klassifikation ved sin Simpелhed vil vinde Opinionen for sig i den Grad, at Udsigterne til en snarlig Forøgelse af Korrespondancen derved betydelig vinder i Kraft.“ Deputationen meddelte derfor sit Samtykke til, at Sagen forelagdes Kongen til Approbation.⁸⁾

Hermed kunde Forslagets Gennemførelse anses for sikret, thi den ny Konge vilde næppe modsætte sig det; da afbrød, netop som Direktionen stod i Begreb med at nedlægge en Forestilling i Sagen for Kongen, de politiske Begivenheder Udførelsen heraf, og Sagen blev atter stillet i Bero. Portoreformens Gennemførelse og Frimærkernes Indførelse ligger udenfor dette Skrifts Tidsramme, men det skal dog her bemærkes, at Direktionen fik Ret i, hvad den havde udtalt, at en Udsættelse med at tilfredsstille den offentlige Menings Krav stedse i Tiden fører til større Indrømmelser, thi ved Postloven af 10. Marts 1851 maatte man gaa til Indførelsen af den ensartede lave Brevporto.

Spørgsmaalet om en Revision af de over et halvt Aarhundrede gamle Anordninger om Portofriheden havde længe staaet paa Dagsordenen. I 1823 havde Generalpostdirektionen i en Forestilling, der fyldte ikke mindre end 126 Sider, gjort opmærksom paa de mange dels betydelige Misforstaaelser, dels virkelige Misbrug og uhjemlede Udvidelser af Rettigheder til portofri Brevveksling, der i Tidens Løb havde indsne-

get sig, og havde erholdt Kongens Tilladelse til at forhandle med Kancelliet og de øvrige Kollegier om forandrede Bestemmelser. Kollegierne stillede sig imidlertid ret afvisende overfor Indskrænkninger i Portofriheden, og Forhandlingerne, der trak ud i 9 Aar, bragte kun et magert Resultat for Generalpostdirektionen. Ved kgl. Res. af 24. Aug. 1832 bestemtes det af Hensyn til Kontrollen med, at Breve, som angik private Personers Rettigheder eller Fordele, ikke gik frit, at ingen privat Person maatte afsende ufrankerede Breve til de kgl. Kollegier eller Overøvrigheder uden at anføre paa Brevets Seglside under sit Navn, at Indholdet var æsket af vedkommende Myndighed; at Grever og Friherrer, som i deres Egenskab af Amtmænd paa deres Besiddelser havde fri Brevveksling, udtrykkelig skulde bemærke i de af dem udstedte Attester, at Brevene udelukkende vedkom Amtsforretninger, og at den i 1811 givne Tilladelse til kgl. Tjenestebreves Forsegling med Oblat skulde bortfalde og alle Breve herefter forsegles med Lak, ligesom alle Embedsmænd skulde være forsynede med et Embedssegel, der kendelig betegnede sammes offentlige Stilling.

Med den høje Brevporto spillede selvfølgelig Portofriheden en Rolle, og det var ikke ualmindeligt, at Selskaber, der virkede i velgørende eller patriotiske Øjemed, søgte om Portofrihed for deres Korrespondance. Dette tilstodes dem som Regel ikke, men det var ikke ualmindeligt, at de i Stedet for fik et Bidrag af Postkassen, enten een Gang for alle eller i nogle Aar. Ogsaa private Personer søgte om Portofrihed eller Moderation i Portoen for Korrespondance, som an-

gik deres literære eller videnskabelige Virksomhed. Saaledes fik i 1831 den bekendte Gymnastikpædagog Nachtegall Portofrihed for de Eksemplarer af „Udsigt over Gymnastikens Fremgang i Danmark“, som han afsendte til Autoriteter og Embedsmænd, og i 1842 fik B. S. Ingemann Moderation i Portoen for de Korrekturark til hans samlede Skrifter, som forsendtes mellem Kjøbenhavn og Sorø. Ligeledes fik J. N. Madvig i 1843 en Nedsættelse i Portoen for Korrekturarkene til sin „Lateinische Sprachlehre“, som udgaves i Brunsvig. I 1837 tilstodes der Foreningen til Opretelsen af et Museum for Thorvaldsens Arbejder Portofrihed for løse Breve, hvad Generalpostdirektionen imod sædvanlig Praksis havde anbefalet, idet den forudsatte, „at det er Deres Majestæts allerhøjeste Villie, at dette Nationalanliggende ydes enhver Understøttelse, som maatte kunne tjene til sammes heldige Fremme.“*) Endelig fik de Selskaber, der i disse Aar dannedes til Anlæg af Jernbaner, Portofrihed, saa længe Arbejderne stod paa.⁹⁾

Det er i forrige Afsnit omtalt (se Side 271), at det i 1815 var bestemt, at ogsaa Penge- og Pakkeforsendelser, den kgl. Tjeneste angaaende, skulde gaa frit med Posten, mod at Postkassen fritoges for det aarlige Bidrag af 7500 Rdl. til Finanskassen. Da Pakkeposten imidlertid var begyndt at give Underskud, havde Generalpostdirektionen foreslaaet at vende tilbage til den tidligere Ordning, uden at dette havde ført til noget Resultat. Da Underskuddet i 1831 udgjorde over

*) Foreningen benyttede til sin Korrespondance et Segl med Indskriften „Thorvaldsen“.

12,000 Rdl., optoges Spørgsmaalet paany, men Finansdeputationen var ikke tilbøjelig til at gaa ind derpaa. Pakkeposten burde, mente den, kunne bestaa ved sig selv uden at falde Statskassen til Byrde, eller ophøre at være en Statsinstitution. Hertil bemærkede Generalpostdirektionen, at Pakkeposten ogsaa vilde kunne bestaa ved egen Hjælp, saafremt den ikke aarlig skulde betale 3600 Rdl. til Fødselsstiftelsen og 1200 Rdl. til Botanisk Have samt befordre de kgl. Tjenestesager frit. At lade Pakkeposten overgaa til at blive en privat Entreprise vilde være til Skade for det almindelige og alligevel blive til Tab for den kgl. Kasse, som i saa Fald maatte betale Fragt af sine Forsendelser. Overfor dette Ræsonnement maatte Finansdeputationen bøje sig, og ved kgl. Res. af 26. Oktbr. 1832 bestemtes det, at der for Statens Penge- og Pakkeforsendelser skulde betales halv, for Bankosedler dog kun en Fjerdedel Porto. Herved indvandt Postkassen aarlig ca. 17,000 Rdl., og dette Beløb bestemtes fra 1841 som et fast aarligt Bidrag af Finanserne til Postkassen, mod at de kgl. Tjenestesager gik frit.¹⁰⁾

Postvæsenets Erstatningspligt strakte sig ifølge den gældende Lov ikke til Tab og Skade, som skyldtes ulykkelig Hændelse, hvortil ogsaa henregnedes offentlig Udplyndring eller Røveri. Saaledes havde Loven været lige siden Postvæsenets Oprettelse, og det var ingen Sinde taget i Betragtning, om Postvæsenet muligt havde ladet det mangle paa Foranstaltninger, hvorved sligt kunde have været forebygget. Den første Gang en Sag af denne Art blev forelagt Christian den Ottende, nemlig ved Indberetningen om det i for-

rige Kapitel omtalte Overfald paa Posten mellem Kiel og Eckernförde, reskriberede Kongen Generalpostdirektionen, at han ikke kunde finde det billigt, at de Penge, som betroedes Posten, men blev frarøvede samme, ikke skulde erstattes, naar de Forsigtighedsregler, man nu vilde anvende ved at eskortere Posterne, tidligere anvendt upaatvivlelig kunde have forebygget Overfaldet. Direktionen henholdt sig i sit Svar til Lovens Ord, men forespurgte, om det var Kongens Mening, at der fremtidig skulde ydes Erstatning i lignende Tilfælde, da i saa Fald en Lovændring var nødvendig. Saa vidt vilde Kongen dog ikke gaa, men resolverede, at der i det foreliggende Tilfælde skulde ydes Erstatning „af kgl. Naade.“ Først ved Postloven af 1851 bortfaldt Bestemmelsen om Postvæsenets Ansvarsfrihed i Tilfælde af Overfald eller Røveri.

Det vil erindres, at det i 1814 var blevet foreskrevet, at Breve, der var paategnede „NB“, kun maatte udleveres mod Adressatens Kvittering, og at der i 1818 var fastsat et Gebyr af 14. Sk. for saaledes betegnede Breve. Hermed var altsaa anbefalede eller rekommanderede Breve blevne en egen Art Postforsendelser, men det var dog ikke som i vore Dage tilladt at indlægge Penge eller Værdipapirer i disse, ligesom Postvæsenet heller ikke ydede Erstatning for bortkomne Breve af denne Art. Først ved kgl. Res. af 1. Febr. 1839 blev der paa Direktionens Indstilling under Henvisning til de i andre Lande gældende Regler fastsat en Erstatning af 10 Rdl. for ethvert ved Postvæsenets Forseelse bortkommet anbefalet Brev, hvilken Erstatning skulde udredes af den Postmester, hvis Mangel

paa Omsorg var Skyld i, at Brevet var bortkommet, i andre Tilfælde af Postkassen.¹¹⁾

For Forsendelser til og fra Udlandet havde Reglen altid været den, at der for Befordringen i Danmark maatte betales dansk Porto. Breve til Sverige skulde være forudbetalte til Helsingborg og kunde ikke forudbetales længere, ligesom Breve fra Sverige kun var betalte til Helsingør. Breve til det sydlige Udland skulde for de fleste Landes Vedkommende være forudbetalte enten til Hamborg, til et Undervejssted eller til Grænsen, men kunde ogsaa frankeres til Bestemmelsesstedet; til enkelte Lande kunde de dog afgaa helt ufrankerede. Den fuldstændige Frankeringsfrihed var et Gode, som var meget eftertragtet, og Danmark havde i den Henseende ved en i 1819 med det thurn og taksiske Postvæsen afsluttet Overenskomst, hvorved Danmark havde forpligtet sig til at lade sin Korrespondance med flere andre Lande befordre med de thurn og taksiske Poster, opnaaet, at Breve til hele dette Postvæsens Distrikt, der omfattede en stor Del tyske Smaastater samt Fristaden Frankfurt a. M. og Hansestæderne, kunde afsendes frankerede eller ufrankerede efter Afsenderens Valg. Denne Konvention fornyedes i 1833 og senere i 1842, og Danmark opnaaede da tillige, at Breve til Frankrig kunde befordres frankerede eller ufrankerede ved det thurn og taksiske Postvæsens Hjælp. I 1841 afsluttedes med Preussen og i 1843 med Sverige Overenskomster om Ophævelse af Frankotvangen.¹²⁾

Pakkepostsager til det sydlige Udland kunde forsendes over Hamborg eller Lybæk, hvor de af det dan-

ske Postvæsen afleveredes til vedkommende fremmede Postkontorer, som paatog sig Viderebefordringen. I Almindelighed kunde de afsendes ufrankerede eller frankerede til Hamborg, men til enkelte Lande som Frankrig, Italien og Østerrig skulde Portoene være betalt til Hamborg. For saa vidt Afsenderen vilde betale Portoene til Bestemmelsesstedet, maatte Forsendelserne adresseres til en Speditør, som paatog sig at betale den udenrigske Porto, idet der ikke for Pakkeforsendelser bestod noget Afregningsforhold mellem det danske Postvæsen og Postkontorerne i Hamborg eller Lybæk. I Sverige fandt ingen Pakkepostgang Sted. Dog kunde Pakker indtil et Punds Vægt forsendes, naar de var indrettede i Form af et Brev, men større Pakker maatte adresseres til en Kommissionær i Helsingør, der kunde sørge for Viderebefordringen med Skibslejlighed. I 1847 afsluttedes der imidlertid en Konvention mellem Danmark og Sverige om Udveksling af Pakkepostforsendelser, hvilken traadte i Kraft fra 1. Septbr. s. A. Pakker kunde herefter forsendes dels over Malmø, dels over Helsingborg, hvorfra den svenske Pakkepost afgik een Gang ugentlig over Malmø, Ystad og Kristiansstad til Stockholm.

I de Postkonventioner, som Danmark hidtil havde afsluttet med fremmede Stater, var der ikke truffet særlige Aftaler om Portoene for mellemrigske Forsendelser. Hvert Land opkrævede sin Porto til og fra Grænsen efter de for indenrigske Forsendelser gældende Takster. Heri indtraadte der imidlertid i denne Periode en Forandring. I den med England i 1836 afsluttede Overenskomst om direkte Udveksling af Post med Dampskibene mellem Hamborg og London

blev den engelske Porto sat til $3\frac{1}{2}$ pence = 13 Sk. Rm. pr. Enkeltbrev, medens den danske Porto endnu beregnedes efter de for Breve i Indlandet gældende Takster. Et Brev mellem Kjøbenhavn og London kostede herefter i Porto 42 Sk., nemlig dansk Porto 29 Sk. og engelsk Porto 13 Sk. Ved den i 1846 afsluttede Konvention, hvorved Danmark blev fritaget for at svare det aarlige Bidrag af 1000 Pd. Sterling til Dampskibsfarten, blev den engelske Porto forhøjet til 6 pence = $22\frac{1}{2}$ Sk. Rm., men samtidig bestemtes den danske Porto til $22\frac{1}{2}$ Sk. pr. Enkeltbrev til og fra alle Steder i Kongeriget og nogle enkelte Byer paa Siderouterne i Hertugdømmerne, medens den for de øvrige Byer i Hertugdømmerne sattes til 15 Sk. = 4 pence. Med sidstnævnte Beløb oppebares altid den danske Porto, naar den erlagdes i England, og derved kom et frankeret Brev fra England til Danmark til at koste mindre i Porto end et Brev fra Kongeriget Danmark til England.

I den med Norge i 1847 afsluttede Postkonvention bestemtes Portoen for mellemrigske Forsendelser endnu efter den gamle Regel, dog at der for Breve til og fra Norge fra og til Dampskibenes Anløbssteder, Frederikshavn, Korsør og Kiel, skulde erlægges, foruden den norske indenrigske Porto og den norske Søporto en ensformig dansk Grænseporto af 4 Sk., og at der for Breve fra og til Kjøbenhavn og Helsingør til og fra Norge, hvad enten de sendtes med Dampskib mellem Kjøbenhavn og Frederiksværn eller med Dampskib mellem Korsør og Frederiksværn, skulde erlægges, foruden den norske indenrigske Porto, en norsk Søporto af 16 Specieskilling samt en ensformig dansk

Porto, beregnet efter Gennemsnittet af Grænseportoer 4 Sk. Rm. og Portoer efter den almindelige Brevtakst mellem de nævnte Steder og Korsør, hvilken Gennemsnitsporto var 6 Sk.

Ved den med Sverige samme Aar afsluttede Konvention fraveg man den hidtil fulgte Regel ved Portoens Beregning. Portoer for et Enkeltbrev mellem Danmark samt Hertugdømmerne og Sverige fastsattes til 27 Sk. dansk, der deltes lige imellem Landene. Fra denne almindelige og ensformige Porto gjordes dog flere Undtagelser. For et Enkeltbrev fra og til Helsingør fra og til Sverige sattes Portoer til $22\frac{1}{2}$ Sk., hvoraf 9 Sk. tilfaldt Danmark og $13\frac{1}{2}$ Sk. Sverige; for et Enkeltbrev til og fra Helsingborg til og fra Danmark sattes Portoer ligeledes til $22\frac{1}{2}$ Sk., men heraf tilfaldt $13\frac{1}{2}$ Sk. Danmark og 9 Sk. Sverige. For et Enkeltbrev mellem Sjælland og Skaane sattes Portoer til 18 Sk., der deltes lige mellem Landene, dog at der for Breve mellem Helsingør og Helsingborg samt direkte mellem København og Malmø kun erlagdes 6 Sk., der ligeledes deltes lige.

Der var saaledes indført en ensformig Porto for Breve mellem Danmark og Sverige, henholdsvis England, før man endnu var naaet til en ensformig Porto for indenlandske Breve. Et Brev mellem Aalborg og Stockholm kostede nu ikke mere end et Brev mellem Roskilde og Stockholm, nemlig 27 Sk., medens et Brev mellem København og Aalborg kostede 21 Sk. og mellem København og Roskilde 4 Sk.

Under 30. Aug. 1847 afsluttedes der en ny Konvention med det thurn og taksiske Postvæsen, ifølge hvilken Danmark forpligtede sig til at tilføre dette

Postvæsens Postkontor i Hamborg, foruden Korrespondancen til det thurn og taksiske Postdistrikt, tillige Korrespondancen til Belgien, Luxemburg, Limburg, Frankrig, Spanien, Portugal, Baden, Bayern, Svejts, Østerrig, Italien, Tyrkiet, Grækenland og en Del oversøiske Steder. Beregningen af Portoene for Forsendelsen mellem det danske og det thurn og taksiske Postdistrikt skulde foretages efter bestemte Rayons, hvorved Hamborg dannede Takstgrænsen. Det danske Postdistrikt deltes i 3 Rayons, 1ste Rayon omfattende Holsten og Lauenborg, 2den Rayon Slesvig og 3die Rayon Kongeriget. Som Gennemsnitsporto for et Enkeltbrev fastsattes for 1ste Rayon 2, for 2den 4 og for 3die 6 Lbsk. Det thurn og taksiske Postdistrikt deltes ligeledes i 3 Rayons, og Gennemsnitsportoene sættes her for 1ste Rayon til 4, for 2den til 6 og for 3die til 8 Lbsk. For et Brev til et Sted i det thurn og taksiske Postdistrikt fra et hvilket som helst Sted i Kongeriget var altsaa Portoene til Hamborg 6 Lbsk, og var Brevet bestemt f. Eks. til Frankfurt a. M., der laa i 2den Rayon, tilkom den thurn og taksiske Porto 6 Lbsk., ialt 12 Lbsk. = 38 Sk. Rm. Tidligere havde Portoene for et Brev fra Kjøbenhavn til Frankfurt været 58 Sk., nemlig dansk Porto 29 Sk. og thurn og taksisk Porto 29 Sk.

For Korrespondance til og fra Lande, med hvilke det thurn og taksiske Postvæsen havde Overenskomst om modereret Gennemsnitsporto, fandt denne ogsaa Anvendelse paa den danske Korrespondance. Dette var f. Eks. Tilfældet med Østerrig og Frankrig. Portoene for et Brev fra Danmark til Wien blev derved kun 15 Lbsk. eller 47 Sk. Rm., medens tidligere Por-

toen for et Brev fra Kjøbenhavn til Østerrig, franko østerrigsk Grænse, var 48 Sk. Rm. Portoen for et Brev fra Danmark til Frankrig blev 57 Sk., medens Portoen for et Brev fra Kjøbenhavn til Paris tidligere havde været 67 Sk. og til Marseille 87 Sk.

I Overenskomsterne med Sverige og det thurn og taksiske Postvæsen var fastsat en modereret Porto for Tryksagsforsendelser og Vareprøver. Ligeledes var der fastsat Regler for Udveksling af anbefalede Breve, hvad dog ogsaa tidligere havde fundet Sted. Gebyr for anbefalede Breve var det overladt saavel det afsendende som modtagende Postvæsen at opkræve efter de for samme gældende Bestemmelser. Medens der ikke i Konventionen med Sverige fastsattes noget om Erstatning for bortkomne anbefalede Breve, bestemtes denne i Konventionen med Thurn og Taksis til 16 Rdl. for Danmarks og til 25 Gylden for Thurn og Taksis Vedkommende.

Ved Konventionen med Thurn og Taksis indlod Danmark sig for første Gang paa Udveksling af Postanvisninger og Postforskud, idet der indtil et Beløb af 8 Rdl. skulde kunne sendes eller opkræves Penge med Breve, der udveksledes mellem de 2 Postdistrikter. Ønskede man at afsende Penge med et Brev, anførtes paa Brevets Adresseside Ordet „Postanvisning“ samt Beløbet, hvilket indbetaltes til det afsendende Posthus, som derefter vedhæftede Brevet en Anvisning. Paa samme Maade anførte man, naar et Beløb ønskedes opkrævet, Ordet „Postforskud“ paa Brevet, hvorefter dette kun udleveredes Modtageren mod Betaling af Beløbet. Uindløste Breve med Postforskud skulde tilbagesendes i uaabnet Stand, men, saafremt en Mod-

tager havde indløst et Postforskuksbrev, og der ved Aabningen heraf viste sig en bedragerisk Hensigt fra Afsenderens Side, og en saadan utvivlsomt var godtgjort, kunde Brevet tilbagesendes efter at være aabnet. Breve med Postanvisninger og Postforskuks skulde frankeres som anbefalede Breve, og desuden skulde der erlægges et Prokuraagebyr, som opkrævedes af og tilfaldt det afsendende Land, der ogsaa bestemte dets Størrelse. Danmark fastsatte for sit Vedkommende Prokuraagebyret til 5 pCt. af Beløbet.¹³⁾

I Avisbesørgelsen fandt der i det heromhandlede Tidsrum en gennemgribende Forandring Sted. Det vil erindres, at der med Hensyn til denne bestod ret ejendommelige Forhold. Aviserne forsendtes ganske vist for modereret Porto, men at opnaa denne Begunstigelse var en Naadesag, og, som vi tidligere har set, havde en kgl. Resolution i 1821 bestemt, at der indtil videre ikke skulde tilstaaes flere indenlandske Aviser Postforsendelsesret for modereret Porto. Trods denne Resolution var Postforsendelsesret*) tilstaaet flere Tidender og Tidsskrifter, medens den var nægtet andre, i hvilken Henseende naturligvis de paagældende Tidenders Karakter har været det afgørende. Et Blad, hvis Indhold ikke behagede Regeringen, fik som Re-

*) Naar der i det efterfølgende tales om Postforsendelsesret, menes hermed Retten til at forsende Blade for modereret Porto med de dertil knyttede Fordele, at Bladene omdeltes til Abonnenterne og at Postvæsenet opkrævede Abonnementsbetalingen. Som Breve eller Pakker kunde Aviser uden Undtagelse forsendes.

gel ikke Postforsendelsesret, medens Skrifter, der ansaas for uskadelige eller fandtes formaalstjenlige, fik denne.

I 1834 søgte Magister Jacob Christian Lindberg om Tilladelse til at forsende sit Blad „Den nordiske Kirketidende“ for modereret Porto. Lindberg havde i 1829 været sat under Tiltale for sit skarpe Angreb paa Professor H. N. Clausen, og det af ham i den Anledning udgivne Skrift var blevet undertrykt af Censuren, men ved Dommen var han blevet frikendt og hans Skrift frigivet. Under Sagen havde han været suspenderet fra sit Embede som Adjunkt ved Metropolitanskolen, og da Dommen var faldet, blev han efter Ansøgning i Naade entlediget. Han rettede nu gennem forskellige Skrifter, deriblandt „Den nordiske Kirketidende“, sine skarpe Angreb paa Rationalismen, og ved sin stadige Paaberaabelse af Kongeloven og Kongens Forpligtelse til at holde paa den uforfalskede lutherske Lære paadrog han sig Frederik den Sjettes Mishag. Dette var selvfølgelig velkendt, og Generalpostdirektionen sendte derfor Lindbergs Ansøgning til Kancelliet, for at dette kunde udtale sig om, hvor vidt Lindbergs Tidende ifølge sit Indhold var kvalificeret til Postforsendelsesret. Kancelliet fandt ikke tilstrækkelig Grund til at fraraade Meddelelsen af den attraaede Begunstigelse, „der, saa vidt vides, ikke i Almindelighed nægtes Udgiverne af lignende Tidsskrifter“, og Generalpostdirektionen sendte derfor Sagen til Kongen, men uden at gøre nogen Indstilling. Lindbergs Ansøgning blev imidlertid afslaaet, men Begrundelsen heraf fik videre rækkende Følger. Det hedder nemlig i den kgl. Res. af 22. April 1834, at

Lindbergs Ansøgning for Tiden maa bero, „da det er Vor allerhøjeste Villie, at der indtil videre ikke maa forsendes flere indenlandske Blade eller Tidsskrifter med Posterne end de, der allerede er forundt denne Tilladelse“.

Resolutionen af 1821 var altsaa gentaget, og nu lod det til, at det skulde være Alvor med dens Overholdelse. Det var ogsaa paa den Tid, da Frederik den Sjette, længe forarget over Skriverierne i Smudspresen, repræsenteret ved Blade som „Raketten“ o. fl., og nu opbragt over, at Oppositionsbladene drøftede Statens intimeste Forhold, tænkte paa at lægge et Baand paa „Skrivefrækheden“. Den Opposition, der rejstes imod en Indskrænkning af Trykkefriheden, afværgede vel, at nogen Presselov blev udstedt uden Stændernes Raad, men at Gentagelsen af Resolutionen af 1821 og dens strenge Overholdelse er dikteret af Kongens Uvillie mod den oppositionelle Presse, er der ingen Tvivl om.

Trods Resolutionen af 1821 havde Generalpostdirektionen dog hidtil, naar der indkom Ansøgninger om Postforsendelsesret, indsendt disse til Kongen, men nu afviste Direktionen uden videre alle Ansøgninger, deriblandt fra N. David om Postforsendelsesret for „Fædrelandet“ og fra Selskabet til Trykkefrihedens rette Brug om Retten for „Dansk Folkeblad“. Kun eet Blad, „Ugeblad for den danske Bonde“, der ansaas for at være til Gavn og Nytte for Landbefolkningen, fik i disse Aar „i Betragtning af de særdeles Omstændigheder“ Postforsendelsesret.¹⁴⁾

I 1834 var der i Kongeriget 25 Tidender og 5 Tidsskrifter, som havde Postforsendelsesret. Af Ti-

denderne udgik 13 i Kjøbenhavn og 12 i Provinserne, men ingen af dem havde noget overvældende Antal Abonnenter. Af „Berlingske Tidende“*) forsendtes saaledes 1114 Ekspl., medens der i 1798 var forsendt ca. 2600. Af „Dagen“ forsendtes 194, af „Kjøbenhavnsposten“ 132 og af „Politivennen“ 25. Af de i Provinserne udkommende Aviser stod „Aarhus Stiftsavis“ højest med 963 Ekspl., derefter kom „Vestsjællands Avis eller Slagelse Ugeblad“ med 349. Af Hempels fyenske Avis forsendtes 343, men af Iversens fyenske Avis kun 125, medens der i 1798 var forsendt af sidstnævnte 1500—1900 Ekspl. og af førstnævnte kun 100.

I Hertugdømmerne udkom i 1834 25 Tidender og Tidsskrifter, men største Delen af disse forsendtes ikkun i Hertugdømmerne. Af dem, der forsendtes ogsaa udenfor disse, skal nævnes „Altonaer Mercurius“, hvoraf der i 1834 forsendtes ikke mindre end 5130 Ekspl. til Kongeriget og Hertugdømmerne.

Resolutionen af 22. April 1834 angik kun de indenlandske Aviser. For udenlandske stod Adgangen til Postforsendelse fremdeles aaben, dog selvfølgelig som hidtil efter særlig Bevilling, og denne kunde let fortabes igen, naar et Blad indeholdt noget, som ikke behagede den danske Regering. Ved Reskript af 3. Juli 1834 forbød saaledes Frederik den Sjette, at det

*) Efter at Legationsraad Manthey, der var Redaktør af den af Brdr. Berling udgivne Avis „Statstidende“ (jvf. S. 137), i 1831 var afgaaet ved Døden, blev det forment Avisen at føre Titelen „Statstidende“, og fra 1. Januar 1833 antog det derfor Titelen: „Den til Forsendelse med de kongelige Brevposter privilegerede Berlingske politiske og Avertissements Tidende“.

norske „Morgenbladet“ maatte holdes i Danmark, fordi det havde indeholdt en Artikel om Provinsialstænderne af „højest skadeligt Indhold“, og hvori der var brugt „fornærmelige Udtryk om Medlemmerne af Vort Kongehus“. Det samme Forbud ramte i Oktober 1836 det norske Blad „Den Constitutionelle“, der først en Maaned forud havde erhvervet Postforsendelsesret. Bladet havde om Kongehuset brugt Udtryk, „hvilke Vi som højest fornærmelige ikke kunne taale“. Ligeledes blev der 12. Oktober 1838 udstedt Forbud mod „Hamburger Neue Zeitung“, hvilket dog blev tilbagekaldt den 27. s. M. De engelske Aviser kunde man ikke saa let formene Adgang, idet Danmark ved den i 1836 med England afsluttede Postoverenskomst var gaaet ind paa at befordre alle engelske Aviser, som var forsynede med behørigt Stempel og forsendtes i aabent Omslag, frit i Danmark, mod at danske Aviser nød samme Ret i England. Dette var en Følge af, at det engelske Postvæsen ikke krævede Porto af Aviser, da de ved at være paalagte en Stempelafgift af 1 penny pr. Eksemplar paa denne Maade gav Staten Indtægt. Landene forbeholdt sig dog Ret til at udelukke Aviser, med Hensyn til hvilke Lovene og Anordningerne for deres Udgivelse og Cirkulation ikke var overholdte.

Antallet af udenlandske Aviser, som havde Postforsendelsesret, var i 1834 omtrent 100, hvoraf 4 norske og 5 svenske. Særlig de hamburgske Aviser havde mange Abonnenter i Danmark og Hertugdømmerne; i 1834 forsendtes hertil af Hamborger Correspondent 2080 og af Hamborger Børsenhalle 1219 Eksp^l.¹⁵⁾

For de Blade, der var tilstaaet Postforsendelsesret, var Vilkaarene herfor forskellige. Som flere Gan-

ge berørt havde „Berlingske Tidende“ i Henhold til et Privilegium fra 1748 Eneret paa at forsendes med Brevposterne fra Kjøbenhavn, medens alle andre her udgaaende Tidender og Tidsskrifter var henviste til den langsommere Befordring med Pakkeposten. Aviser, der udgik i Provinserne, saavel som udenlandske Aviser kunde derimod forsendes saavel til Kjøbenhavn som til andre Steder i Landet med Brevposten, dog at Tidsskrifter eller Journaler gik med Pakkeposten. Den Betaling, Postvæsenet fordrede for Avisernes Besørgelse, var heller ikke ens, idet den Regel, som man oprindelig havde fulgt, at sætte Postafgiften i Forhold til Avisens Pris paa Udgivelsesstedet, var fraveget ved, at flere Udgivere havde faaet Tilladelse til at forhøje Abonnementsprisen, uden at samtidig Postafgiften var blevet forhøjet, men navnlig var der en stor Forskel i Betalingsvilkaarene for inden- og udenlandske Aviser. For indenlandske beløb Postafgifterne, alt iberegnet, i Almindelighed omtrent Halvdelen af Abonnementsprisen paa Udgivelsesstedet, altsaa 33 pCt. af det Beløb, Abonnenten betalte. For udenlandske Aviser var Porto 1 Rdl. 58 Sk. aarlig pr. Eksemplar uanset Avisens Pris, men hertil kom den Afgift, som tilfaldt den modtagende Postmester i Inkassations- og Distributionsgebyr, foruden at Postinspektøren i Hamborg beregnede sig 10 pCt. af Avisens Indkøbspris i Kommissionssalær. For en Avis, hvis Indkøbspris i Hamborg var 48 Rdl. pr. Aargang, maatte en Abonnent i Danmark saaledes betale 58 Rdl. 70 Sk., saa at Postafgiften udgjorde ca. 20 pCt. af det Beløb, Abonnenten maatte betale.

Postbestyrelsen i Danmark havde længe indset

det uheldige saavel i den privilegerede Postforsendelsesret som i den høje og uensartede Postafgift, men var paa Grund af den Indflydelse, som en Forandring heri vilde have ikke alene paa Postkassens, men ogsaa paa Embedsmændenes Indtægter, meget tilbage fra at fremsætte Forslag om Forandringer, og det blev da ogsaa udefra, at Stødet hertil blev givet. Det var Godsejer Peter Adolph Tutein, der som Stænderdeputeret spillede en fremragende Rolle i Roskilde Stænder, der her fremsatte et Forslag om Tidenders og Journalers Forsendelse med Posten. Det vilde føre for vidt at komme ind paa en udførligere Omtale af Forhandlingerne, under hvilke der faldt ret skarpe Ytringer om de Hindringer, Regeringen lagde de den ikke venligt sindede Aviser i Vejen ved at nægte dem Postforsendelsesret, og overfor udenlandske Blade ved at udstede Forbud imod dem; vi skal blot anføre, at der blev rettet Spørgsmaal, om der eksisterede en Overenskomst med England, hvorefter Aviser kunde forsendes portofrit mellem England og Danmark, thi en saadan forelaa ikke trykt. Efter at Spørgsmaalet var besvaret bekræftende, fastslog et Medlem, at der altsaa var lettere Adgang i England end i Danmark til at holde et Blad, som f. Eks. „Fædrelandet“.

Efter at Tuteins Forslag havde været til Behandling i 2 Møder og var vedtaget, indsendte Stænderne et den 24. Decbr. 1838 dateret Andragende til Kongen om en Forandring i Avisforsendelsen. Det hedder i Indledningen til dette: „Den periodiske Litteraturs Betydenhed og dens Indflydelse paa den selskabelige og selv paa den videnskabelige Udvikling tør Forsamlingen antage som almenerkendt. Journaler og Ti-

dender ere blevne til en Fornødenhed; for mange ere de endog næsten den eneste Læsning. Paa den anden Side ligger det i Blades og Tidsskrifters Natur, at de maa kunne forsendes uden unødvendige Formaliteter, hyppigere, hurtigere og mod en Udgift, der staar i Forhold til Værdien.“ Stænderne androg derefter paa, 1) at Adgangen til Postforsendelse for modereret Porto maatte staa aaben for alle Tidender og Tidsskrifter, som ikke var forbudte, 2) at der belv udarbejdet og offentliggjort en Fortegnelse over alle forbudte Aviser, 3) at alle Tidender og Tidsskrifter maatte forsendes med alle Postlejligheder, 4) at Porto for indenlandske Tidender og Tidsskrifter fastsattes ligesom for udenlandske til 1 Rdl. 58 Sk. for en Aargang, 5) at de betydelige Udgifter, som besværede Forsendelsen, saasom Provisionen af de udenlandske Aviser til Postmesteren i Hamborg, Distributionsgebyret m. v. maatte blive underkastede en Revision og 6) at den fastsatte Afgift af Aviser til den polytekniske Lærestalt maatte bortfalde.

Ved Reskript af 7. Febr. 1839 forlangte Frederik den Sjette Generalpostdirektionens Erklæring i Sagen. Denne blev dog først afgivet et Aar efter, 28. Febr. 1840, altsaa efter Frederik den Sjettes Død, men var ogsaa et meget omfattende Aktstykke. Foruden at give en udførlig Fremstilling af de Forhold, hvorunder Avisbesørgelsen her i Landet havde fundet Sted siden Postvæsenets Oprettelse, gav Direktionen efter Oplysninger, indhentede fra de fleste europæiske Lande, en Oversigt over Ordningen af Avisernes Postbesørgelse i disse og fremsatte derefter sine Forslag. Direktionens Indstilling er gennemgaaende præget af

stor Liberalitet overfor Aviserne. Et af Hovedpunkterne, Spørgsmaalet om den lige og fri Adgang for alle Aviser til Postforsendelse, gik Direktionen dog udenom, idet den med fuld Ret hævdede, at det ikke tilkom den at afgøre, om en Avis ifølge sit Indhold burde tilstaaes Forsendelsesretten. Saafermt der derfor fremdeles skulde ansøges om Tilladelse til Avisers Postforsendelse, burde Ansøgningen herom forelægges Kancelliet. Hvad derimod Betingelserne for Avisernes Forsendelse angik, stillede Direktionen sig paa det Standpunkt, at der burde være ens Ret for alle, og at altsaa intet Blad burde have Privilegium paa fremfor andre at forsendes med Brevposterne. Et saadant Privilegium var, som flere Gange omtalt, meddelt den Berlingske Familie, men Direktionen ytrede herom, at det urigtigen er blevet antaget som Monopol. Ifølge de i Tidens Løb forandrede Omstændigheder og efter at have indhentet Kammeradvokatens Erklæring formente Direktionen ikke at Udgiverinden af „Berlingske Tidende“ havde Eneret til at erholde et Blad af politisk Indhold forsendt med Brevposterne fra København, men, „i Tilfælde af denne Formening skulde blive modsagt, gives der dog, da sligt et Baand ikke bør hæfte paa Forsendelsen, andre Midler til at fyldestgøre hende.“

Overfor Stændernes 2. Indstillingspunkt, at der maatte udgives en Fortegnelse over alle forbudte Tidender, stillede Direktionen det Forslag, at der blev udgivet en Fortegnelse over de Tidender, som havde erhvervet Ret til Postforsendelse, tillige indeholdende Oplysning om Prisen. Dette Forslag synes ved første Øjekast mere naturligt end Stæn-

dernes, men det gik netop stik imod Stændernes Ønske, idet det forudsatte, at Retten til Postforsendelse først skulde erhverves, medens Stænderne ved deres Forslag om en Fortegnelse over forbudte Tidender forudsatte, at Postforsendelsesretten tilkom alle andre som en Ret. Det 3. Punkt, at Aviser og Tidsskrifter maatte forsendes med alle Postlejligheder, var Direktionen betænkelig ved at tiltræde af Frygt for, at Brevposterne vilde blive af for stort Omfang og derved muligt ikke kunde fremføres med samme Hurtighed som hidtil. Den foreslog derfor, at alle dagligt udkommende Aviser, som var de vigtigste for Publikum, skulde forsendes med Brevposterne, men at Journaler og Tidsskrifter skulde forsendes med Pakkeposterne.

• Stændernes Forslag om, at Portoene skulde fastsættes for indenlandske Aviser ligesom for udenlandske til 1 Rdl. 58 Sk. for en Aargang, fandt Direktionen aldeles uantageligt, da Portoene herefter vilde blive vilkaarlig og ubillig. Et Blad, som udgik een Gang ugentlig, vilde i saa Tilfælde komme til at koste ligesaa meget i Porto som et Blad, der udkom 7 Gange ugentlig. Efter at have udviklet, paa hvilke forskellige Maader en ligelig Porto vilde kunne fastsættes dels efter Bladenes Art eller Nummerantal, dels efter deres Vægt eller i Forhold til deres Pris, anbefalede Direktionen at fastsætte Postafgiften for saavel inden- som udenlandske Aviser til 25 pCt. af Abonnements- eller Indkøbsprisen. Af disse 25 pCt. skulde de 12 tilfalde Postkassen, de 3 den afsendende og de 10 den distribuerende Postmester. Postinspektøren i Hamborg, hvis væsentligste Embedsindtægt bestod i Kommissionsafgiften af de udenlandske Aviser, skulde dog

som afsendende Postmester af disse have 10 pCt. De 7 pCt., som han fik mere, skulde afkortes i den Postkassen tilflydende Andel, der altsaa for udenlandske Aviser kun blev 5 pCt.

De her foreslaaede Postafgifter betød en betydelig Nedsættelse i de hidtil gældende, men kun ved at sætte Portoudgifterne lavt vilde man, ytrede Direktionen, være i Stand til at konkurrere med Udgivernes private Kommissionærer og, „hvad der, forudsat at Postkassen ikke skal lide Tab ved den nedsatte Takst, upaatvivlelig bør ske, til at indgyde Publikum fortrinlig Lyst til Afbenyttelsen.“ Enhver partiel eller, som Stænderne havde foreslaaet, ubetydelig Nedsættelse i Portoene, vilde, mente Direktionen, være Postkassen til aabenbart Tab. I Kjøbenhavn havde man fra gammel Tid opkrævet Bærepeng for Aviserne, skønt disse ifølge deres Natur var indbefattede i Distributionsgebyret. Disse Bærepeng forøgede i høj Grad Avisernes Pris, og Direktionen foreslog derfor, at de skulde bortfalde og Postbudene gives en Erstatning herfor.

Angaaende Spørgsmaalet om Afgiften af Aviserne til den polytekniske Lærestalt, hvilken Afgift indbragte aarlig ca. 3000 Rdl., gjorde Direktionen ingen Indstilling, men henstillede dette til „Deres Majestæts Visdom.“¹⁶⁾

Ved kgl. Res. af 3. April 1840, bekendtgjort ved Plakat af 10. s. M., blev de fremtidige Regler for Avisbesørgelsen fastsatte, væsentlig i Overensstemmelse med Generalpostdirektionens Indstilling. Resolutionen af 22. April 1834 bortfaldt, saa at der altsaa atter kunde ansøges om Postforsendelsesret for Aviser, men det blev fremdeles en Naadesag, om

Tilladelsen gaves. Ansøgningerne skulde fremtidig foredrages af Kancellierne, og for de Aviser, som Tilladelse til Postforsendelse allerede var meddelt, skulde det derved have sit Forblivende. En Fortegnelse over de Tidender og Tidsskrifter, som var tilstaaet „lettet Postforsendelse,“ med Oplysning om Prisen skulde udarbejdes af Postbestyrelsen saa ofte, det fandtes nødvendigt, og ligge til Eftersyn paa ethvert Postkontor for alle og enhver. Alle Aviser, som var eller blev tilstaaet lettet Postforsendelse, skulde herefter kunne forsendes ej alene med de egentlige Brevposter og paa alle Postdage, men ogsaa med alle Postlejligheder (Diligencer, Dampskibe, Dagvogne o. s. v.), for saa vidt disse af Postvæsenet benyttedes til Forsendelse af Brevpost, hvorimod Forsendelse af periodiske Hæfteskrifter indtil videre indskrænkedes til Pakkeposten.

Postafgiften bestemtes som af Direktionen foreslaaet, men, saafremt en Udgiver af indenrigske Aviser skulde foretrække ved en Kommissionær at lade de med Posten forsendte Eksemplarer afhente paa Ankomststedet og selv sørge for Distributionen og Betaalingens Inkassation, skulde der i Postafgift kun erlægges $16\frac{3}{4}$ pCt. af Abonnementsprisen, hvoraf Postkassen skulde have de 12 og den afsendende Postmester de $4\frac{3}{4}$ pCt. Afgiften til den polytekniske Læreanstalt bibeholdtes.

Som det vil ses, var de fleste Punkter i Stændernes Andragende imødekomne, men Hovedpunktet, at Adgangen til Postforsendelse for modereret Porto maatte staa aaben for alle ikke forbudte Tidender og Tidsskrifter, var ikke bevilget. Grunden hertil lagdes der ikke Skjul paa, thi i en kgl. Bekendtgørelse af 11.

Juli 1840 til Stænderne om Resultaterne af deres afgivne Betænkninger og indgivne Andragender hedder det, at der er tilstaaet Blade og Tidsskrifter de muligste Lettelser i Henseende til Forsendelse med Posten. „Dog have Vi med særdeles Hensyn til den nuværende Retning i en Del af den periodiske Presse fundet Betænkkelighed ved, saaledes at lette Afsætningen af ethvert Tidsskrift eller Blad, hvorimod saadan Lettelse ved Vor allerhøjeste Resolution vil blive tilstaaet ethvert Blad eller Tidsskrift, hvis Beskaffenhed ikke indeholder særdeles Grund til at afslaa samme. Derhos have Vi fundet det fornødent, at de Bevillinger, hvorved foranførte Lettelser tilstaaes, klausuleres saaledes, at Begunstigelsen i Henseende til Postforsendelsen igen ophører, naar Justitsaktion senere maatte blive anlagt i Anledning af nogen i samme indført Artikel, dog at den igen indtræder, saa snart Vedkommende ved endelig Dom frifindes for saadan Tiltale.“¹⁷⁾

Hvor vidt nogle af den Tids Oppositionsblade efter dette har anset det for Umagen værd at ansøge om lettet Postforsendelse og har faaet Afslag, vides ikke; der var i hvert Fald intet af dem, der blev beaaet med denne Begunstigelse. Men ikke engang de Blade, som var i Besiddelse af den, før Plakat af 10. April udkom, fik Lov at beholde den. Som i Plakaten anført, skulde Kancellierne skønne over, hvor vidt det kunde tilraades at give saadanne Bevillinger, men mærkeligt nok var ikke Kancelliernes, men kun Generalpostdirektionens Betænkning indhentet i Sagen, som derefter var afgjort i Gehejmestatsraadet. Da Plakaten var offentliggjort, androg derfor Danske Kancelli om en allerhøjeste Bestemmelse af, hvilke Regler

der skulde følges ved Ansøgninger om lettet Postforsendelse og navnlig om, hvorledes der skulde forholdes med Hensyn til Aviser, som kun var meddelt Postforsendelse for modereret Porto „indtil videre.“ Herpaa resolverede Kongen den 6. Juni, at disse Aviser kun kunde benytte den dem tilstaaede Bevilling indtil Udgangen af 1840, hvorefter der paany maatte søges herom.

Denne Bestemmelse ramte 2 Blade, nemlig „Kjøbenhavnsposten“ og „Kjøbenhavns flyvende Post“. Sidstnævnte Blad var foreløbig standset, men „Kjøbenhavnsposten“ udkom stadig. Dette Blad, der i 1827 havde faaet Postforsendelsesret „indtil videre“, var oprindelig æstetisk anlagt, men var fra 1834 gaaet over til at være væsentlig politisk. Det var et Oppositionsblad, der havde haft Orla Lehmann og Giødward til Redaktører, og nu i 1840 var under Redaktion af den ikke mindre oppositionelle J. P. Grüne. Udgiveren, A. P. Liunge, protesterede imod paany at skulle ansøge om Tilladelse til Postforsendelse og paastod, at alle med hin Tilladelse begunstigede Blade ved Res. af 22. April 1834 var blevne stadfæstede i den hidtil nydte Ret, medens denne gjordes utilgængelig for alle andre. Dette gentog han i den Ansøgning, han omsider blev nødt til at indgive, og han appellerede heri tillige til Kongens „ophøjede Følelser for og Erkendelse af Retfærdighedens og Billighedens Krav,“ ligesom han søgte Fortrøstning „i de for det danske Folk uforglemmelige Ord, som har genlydt fra alle Pressens Organer, at Trykkefriheden ikke har nogen varmere Ven end Deres Majestæt.“ Det hjalp imidlertid alt sammen intet; den 1. December meddelte Kancelliet

Kjøbenhavns Magistrat til videre Bekendtgørelse for Liunge, at det ansøgte ikke havde kunnet bevilges.¹⁸⁾

Endnu forinden denne Afgørelse var truffet, havde de i Sommerens Løb afholdte Stænderforsamlinger ladet høre fra sig med et nyt Andragende, hvori det tydeligt tilkendegaves, at man ikke var tilfreds med Plakaten af 10. April 1840. I Andragende af 22. Septbr. 1840 fra Provinsialstænderne for Sjællands Stift udtalte disse, at de paaskønnede, at der ved nævnte Plakat var taget Hensyn til den tidligere Petition ved at tilstaa flere Lettelser i Forsendelsen og ved paa ny at aabne Adgangen hertil, men af Plakatens øvrige Bestemmelser fremgik det umiskendeligt, at selve Hovedgenstanden, den almindelige Forsendelsesret, ikke havde fundet Kongens Bifald. Naar Bekendtgørelsen af 11. Juli 1840 omtalte Retningen i en Del af den journalistiske Presse som den retfærdiggørende Grund for de i Plakaten indeholdte Bestemmelser, mente Stænderne at maatte udtale, at der ved disse Bestemmelser var aabnet Vejen til en meget betydelig præventiv Indvirkning paa den ej-censurerede Journal-litteratur. Ved at betragte Forsendelsesretten som en Naadesag, saa at den uden Uretfærdighed kunde nægtes nogle, medens den indrømmedes andre, vilde der opstaa Retsulighed, men enhver havde lige Ret til Tankens uhindrede Meddelelse, og Postvæsenet burde ikke benyttes til at gøre en saadan Forskel i hin naturlige Rettighed. Efter at have gjort opmærksom paa, at Aviser, der ikke havde opnaaet lettet Postforsendelse alligevel kunde sendes med Pakkeposten, hvorved de, om de end kom senere, dog vandt Udbredelse, og at de indskrænkende Forholdsregler snarere bidrog til

at give disse Blade en Betydning, som de ifølge deres Indhold ikke altid vilde være i Stand til at forskaffe sig, sluttede Stænderne med at andrage om, at Plakaten af 10. April 1840 maatte blive forandret derhen, at alle, saavel inden- som udenlandske Tidender og Journaler, som ikke var forbudte, kunde forsendes med Posterne paa de i Plakaten iøvrigt indeholdte Betingelser.

Provinsialstænderne for Nørrejylland sluttede sig i en den 5. Decbr. 1840 dateret Petition til det af Stænderne for Sjællands Stift fremsatte Ønske. Det hedder i Petitionen: „Forsamlingen tror med den fuldeste Overbevisning at kunne give Deres Majestæt den Forsikring, at der ingen Anledning er til at befrygte skadelige Virkninger af Bladenes Indhold hos Beboerne her i Provinsen. Et sundt og kraftigt Folkeliv, Agtelse for Religion, Sædelighed og borgerlig Orden og en i Almindelighed rigtig Dom betegner Folkets Tilstand i politisk og moralsk Henseende, og der findes saaledes her ingen af de Elementer, som kunne give agitatoriske Bestræbelser, om disse nogen Sinde skulde ytre sig, nogen Næring, men Folket vilde tilbagevise dem som forbryderiske og Nationen uværdige.“ Stænderne tilføjede, at Provinsavisernes Udgivere, som lod sig de i Hovedstaden udkommende Oppositionsblade tilstille i Breve, førend de kunde ankomme med Pakkeposten, ilede med at uddrage deraf, hvad der var mest pikant og mest kunde drage Opmærksomheden til sig, saa at hvis der i Journallitteraturen indeholdtes nogen Gift, og denne skulde kunne virke paa Provinsbeboerne, maatte det netop ske paa denne Maade.

Kongen forlangte nu Danske Kancellis Betænkning angaaende de indkomne Andragender. Denne blev afgivet 22. Septbr. 1841, men Kancelliets Medlemmer var ikke enige. Flertallet, A. S. Ørsted, M. Lange, H. G. Bentzen og L. J. Holm, kunde nemlig ikke tilraade at afvise de i bægge Forsamlinger enstemmigt vedtagne Andragender, „skønt det desværre ikke kan paastaaes, at den Del af Pressen, der i den første Halvdel af forrige Aar havde taget en saadan Retning, som foranledigede Deres Majestæt til, ved iøvrigt at opfylde Roskilde Provinsialstænders ældre Petition, dog ikke at gøre den lettede Postforsendelse til Genstand for en almindelig Ret, siden den Tid har antaget en bedre Karakter.“ Efter Flertallets Formening var hin Indskrænkning i og for sig uoverensstemmende med Postvæsenets Natur og Hensigt. Hvis Postvæsenet var en privat Entreprise, vilde det befordre alle Aviser uden Forskel, og dette Anliggende burde ikke, fordi Staten havde overtaget Postvæsenet, behandles saaledes, at Publikum savnede nogen af de Fordele, det vilde have, hvis det var privat, „men hvad der med Grund synes at kunne bestrides, er, at Staten, fordi det har sat sig i Besiddelse af Postvæsenet, skal være beføjet til af Grunde, som ikke vedkommer Postvæsenet, at besværliggøre Forsendelsen af Journaler og Tidender, som ellers have uhindret Omløb.“ Regeringen var, mente Flertallet, ved hin Anordning kommet i en misligere Stilling med Hensyn til Postforsendelsen af Tidender, end den før var, thi tidligere var det anset for et Besvær for Postvæsenet at befordre Aviser, hvorfor kun saadanne, som Publikum satte Pris paa, havde Postforsendelsesret, men

nu var det erkendt, at det ingenlunde var en Opofrelse for Postvæsenet at bevilge lettet Postforsendelse; „det skal kun være for at besværliggøre Afsætningen af visse Blade, at dette ikke tilstaaes dem.“ Det blev altsaa i Grunden et Privilegium odiosum for visse Blade ikke at maatte forsendes paa foranførte Maade, i Stedet for at Adgang dertil forhen havde været Genstand for et Beneficium. Det kunde ej heller, udtalte Flertallet, bestaa med Trykkefrihedslovgivningens Aand, at Skrifter og Blade, som det ellers ikke anordningsmæssig kunde forbydes at sætte i Omløb, dog ved dette indirekte Middel skulde hemmes, og denne Ulighed foranledigede derhos den Tanke, at der var lagt an paa at benytte Pressen til at bearbejde Folket i den Retning, man ønskede. „Den omhandlede Anordning har derfor uden Tvivl bidraget til, at Deres Majestæts højmodige Tænkemaade er blevet miskendt, og den har givet dem, som arbejde paa at fordærve den offentlige Mening, en velkommen Anledning til Klage over ny trykkende Baand, der skulde være paalagte Tankernes Udveksling imellem Borgerne, imedens der dog i det hele vises en i Sandhed vidt dreven Overbærelse med Pressens Udskejelser.“ Som et Bevis paa, hvor meget denne Sag laa hele Folket paa Sinde, anførte Flertallet den Deputerede Ole Kirks Udtalelser om denne Sag i den jyske Stænderforsamling, at han fra nogle Bønder i sit Valgdistrikt havde modtaget et Andragende, hvori de henvendte sig til Folkets udkaarne Mænd med Anmodning om at petitionere Kongen om „at skænke sit Folk en sand Trykkefrihed og at tilstaa alle Blade og Aviser een og samme Ret med Hensyn til Forsendelsen med Posten.“

Flertallet maatte derfor holde for, at der burde tilstaaes alle Blade lige Ret. Den eneste Indskrænkning, der kunde være Tale om, var den, at Retten skulde bortfalde, naar Redaktøren blev fundet skyldig i Overtrædelse af Trykkefrihedslovgivningen (den blotte Tiltale burde ikke være tilstrækkelig), men ogsaa denne Indskrænkning burde helst udelades.

Kancellipræsidenten, Gehejmestatsminister Stemmann var imidlertid af en hel anden Mening og udtalte, at alle Blade i Virkeligheden havde Adgang til Forsendelse med Posten. At enkelte Blade havde faaet Ret til Forsendelse for modereret Porto var oprindeligt kun sket i Publikums og ikke i Udgivernes Interesse for at udbrede Kundskab om Verdensbegivenhederne og for at tilfredsstille et billigt Ønske om snarest muligt og for mindst mulig Bekostning at erfare disses fremskridende Gang. Det var en aldeles falsk Fremstilling, naar man i Plakat af 10. April 1840 havde villet se en Tendens til at reprimere den gavnlige Oppositionspresse, men til paa lige Maade at begunstige Udgiverne af Blade, hvis Tendens og Indhold ikke erkendtes at være almennyttig, men vel endog skadelig, og saaledes positivt at fremme disses Udbredelse, dertil fandt Stemmann ingen Grund. Det forekom ham endogsaa anstødeligt, om Postvæsenet skulde paatage sig Ansvar for den Udgiverne tilkommende Betaling for Blade, der antoges enten i politisk eller moralsk Henseende at virke fordærveligt. Den lettede Postforsendelse medførte, foruden Moderationen i Porto og den hurtigere Befordring, mange Fordele, som egentlig laa udenfor Postvæsenets naturlige Grænser, dels ved at sikre Udgiverne den fulde

Betaling af Aviserne, dels ved at besørge Distributionen af disse, saa Udgiverne var fri for at holde Kommissionærer. Disse Fordele burde ikke forundes dem, hvis Pen antoges at virke skadeligt. Stemann tilraadede derfor, at Plakat af 10. April 1840 forblev uforandret.

Efter Modtagelsen af denne Betænkning reskriberede Kongen den 2. Novbr. 1841 Danske Kancelli at korrespondere med Slesvig-holsten-lauenborgske Kancelli om Sagen, eftersom Plakaten af 10. April 1840 ogsaa gjaldt for Hertugdømmerne. Dette Kancelli udtalte sig om Sagen, væsentlig set fra Hertugdømmernes Standpunkt, hvor Forholdene i den Henseende var anderledes end i Kongeriget, men kunde dog i og for sig ikke finde nogen Anledning til at forandre Plakaten. Det eneste Moment, der kunde tale til Fordel for en Forandring, var den, at Andragendet herom var fremkommet fra Stænderne, men dette var efter Kancelliets Mening ikke tilstrækkeligt til at tilbagekalde en allerede udgiven Lov.

I en ny Betænkning, som Danske Kancelli derefter afgav i April 1842, henholdt Flertallet af Medlemmerne sig for det første til, hvad det tidligere havde fremført, og føjede dernæst til, at en Afvisning af en af Stænderne enstemmig vedtagen Petition vistnok vilde blive benyttet som et Bevis paa, at de raadgivende Stænder intet havde at betyde, „og vi tro ikke at fejle, naar vi antage, at den extreme Opposition med Hensyn hertil i Virkeligheden endogsaa vilde finde et Afslag paa hin Petition langt ønskeligere end dens Vedtagelse.“

Flertallet benyttede tillige Lejligheden til at

imødegaa Stemanns Udtalelser i den første Betænkning om det anstødelige i, at Postvæsenet skulde yde et skadeligt Blad nogen som helst Støtte, med den Bemærkning, at det anstødelige vilde bortfalde, naar det var en given Sag, at Postvæsenet befordre alle Blade. „Saa lidet, som Postvæsenet kan undgaa at befordre Breve af et umoralsk eller skadeligt Indhold, saa lidet har det at tage Hensyn til, om de Skrifter, som det befordre, ere gode eller slette“. Kun hvor en Lovstridighed var givet, kunde der være Tale om at nægte Befordringen af et Blad.

Hvis Flertallet havde indskrænket sine Bemærkninger hertil, vilde dets Mening muligvis have sejret, men uheldigvis indlod det sig paa en Imødegaaelse af Stemanns Bemærkninger om de til den lettede Postforsendelse knyttede Fordele, som mentes at ligge udenfor Postvæsenets naturlige Grænser. Vilde Publikum, udtalte Flertallet, benytte disse Fordele, burde de ikke nægtes dem, men i alt Fald burde hin Betragtning ikke føre videre, end at Udgiveren af et Blad, der ej fandtes at burde have sligt Privilegium, selv havde at besørge Distributionen af Aviserne og Inkassation af Betalingen. Hermed var Flertallet inde paa Vejen til et Kompromis, thi ganske vist tilføjede de 3 Medlemmer, Ørsted, Lange og Bentzen, „at det vilde have et odios Udseende, at udelukke den Del af Journallitteraturen, som man ej kan ynde, fra hin Bekvemmelighed“, hvortil der var saa megen mindre Grund, som man unddrog Postmesteren paa Ankomststedet en Indtægt, men det fjerde Medlem, Holm, stillede det subsidiære Forslag, at Plakat af 10. April 1840 gaves den ansøgte Udvidelse med Undtagelse af

de Bestemmelser, der angik Blade og Tidsskrifters Distribution af Postembedsmænd og disses Ansvar for Betalingen. Stemann, der principielt fastholdt sin tidligere Indstilling, sluttede sig subsidiært til Holms Forslag, og det blev dette, der gik af med Sejren.

Ved kgl. Res. af 27. April 1842, bekendtgjort ved Plakat af 6. Maj s. A., blev Plakat af 10. April 1840 forandret derhen, at indenlandske Tidender og Tidsskrifter, for saa vidt der efter Anordningerne angaaende Trykkefriheden intet var til Hinder for deres Uddeling, uden nogen særdeles Bevilling skulde kunne forsendes med Brevposterne og alle Postlejligheder imod, foruden Afgiften til den polytekniske Lærestalt, at erlægge 16 $\frac{2}{3}$ pCt. af Abonnementsprisen, hvoraf de 12 pCt. tilfaldt Postkassen og Røsten den afsendende Postmester. Derimod skulde det for Fremtiden være Udgivernes egen Sag ved en dertil antagen Kommissionær paa Ankomststedet at sørge for deres Avisers Distribution og Betalingens Inkassation, herfra dog undtaget de Aviser, hvis Udgivere allerede havde erhvervet Hjemmel til sidstnævnte Begunstigelse, idet disse beholdt denne mod som hidtil at erlægge i Porto og Gebyrer ialt 25 pCt. af Abonnementsprisen.¹⁹⁾

Nu stod altsaa Adgangen til lettet Postforsendelse aaben for alle indenlandske Tidender og Tidsskrifter, for saa vidt der ikke efter Anordningerne om Trykkefriheden var noget til Hinder for deres Udbredelse, og formodentlig har ogsaa de fleste Blade benyttet sig af denne Ret, hvorom dog ingen Oplysninger findes, eftersom der ikke mere skulde ansøges herom, men ved Bestemmelsen om, at Postvæsenet kun

paatog sig Distributionen og Abonnementsbeløbets Opkrævning for de Aviser, som allerede havde erhvervet Hjemmel hertil, var Oppositionsbladene unddragne de meget væsentlige Fordele, som dette medførte, idet det fortrinsvis var disse Blade, som hidtil havde været udelukkede fra den lettede Postforsendelse. Der skulde gaa 6 Aar, inden denne Ulighed blev hævet, thi først ved Plakat af 19. Juni 1848 blev der paa Justitsministeriets Forestilling under Henvisning til, at alle andre Indskrænkninger i Pressefriheden var hævede ved Reskript af 24. Marts, givet alle ikke forbudte Tidender og Tidsskrifter Adgang til Postforsendelse paa de tidligere Vilkaar.

Ved Plakat af 6. Maj 1842 var det kun indenlandske Aviser, som var tilstaaede den lettede Postforsendelse uden særlig Bevilling, derimod ikke udenlandske. Grunden hertil var selvfølgelig den, at man vilde have det i sin Magt som hidtil at udelukke udenlandske Aviser, hvis Indhold ikke behagede Regeringen, og man anvendte ogsaa stadig denne Fremgangsmaade. I August 1841 havde Christian den Ottende befalet, at det i Leipzig udkommende Blad „Journal für Industrie, Handel und Schiffahrt“ ufortøvet skulde betages den det forundte Postforsendelsesret paa Grund af en i Bladet optaget Artikel, hvori de Forhandlinger, som havde fundet Sted mellem Danmark og fremmede Magter angaaende Sundtolden, omtaltes „paa en højst upassende og skammelig Maade“, og endnu i 1846 blev et saadant Forbud for anden Gang udstedt mod „Hamburger Neue Zeitung“, ligesom det blev paalagt alle herværende Autoriteter ikke at tilstille bemeldte Blad de officielle Bekendtgørelser, som

skulde indrykkes i hamborgske Tidender. Grunden hertil var, at Bladet ligesom i Frederik den Sjettes Tid havde indtaget en fjendtlig Holdning overfor Regeringen, særlig siden Udstedelsen af det aabne Brev om Arvefølgen af 8. Juli 1846, og omtalte Forholdene i Hertugdømmerne paa en lidenskabelig og oprørende Maade.²⁰⁾

For udenlandske Avisers Vedkommende, de engelske dog undtagne, maatte der derfor lige indtil 1848 søges om Postforsendelsesret, og ønskede man gennem Postvæsenet at erholde en udenlandsk Avis, hvis Udgiver ikke selv havde erhvervet sig Forsendelsesretten, maatte man ved Henvendelse til Kancelliet udvirke Tilladelsen. I Sverige gjaldt der for Avisforsendelsen lignende Bestemmelser som i England, at der ikke betaltes Postafgift, men derimod et Stempelgebyr af $\frac{1}{12}$ Sk. svensk = $\frac{1}{8}$ Sk. dansk af hvert Aviseksemplar. For en Avis, som udkom dagligt, beløb dette ikke engang 48 Sk. aarlig, men for hvert Eksemplar maatte desuden betales 1 Rdl. Banco = 72 Sk. dansk til den afsendende og ligesaa meget til den modtagende Postmester. Ved den i 1847 mellem Danmark og Sverige afsluttede Postkonvention forpligtede Landene sig gensidig til at befordre de i det ene Land udkommende Aviser, som forsendtes til det andet Land, frit med Posten, dog at de med Hensyn til disse Aviser i ethvert af Landene gældende Love og Forskrifter blev at anvende som hidtil. Af svenske Aviser, der forsendtes til Danmark betaltes derfor ingen Porto, men derimod som hidtil de anordningsmæssige Gebyrer.²¹⁾

I den med det thurn- og taksiske Postvæsen i 1847

afsluttede Konvention bestemtes det, at Gebyrerne for Aviser, der udveksledes mellem de 2 Postbestyrelsens Distrikter, foreløbig skulde opkræves paa den hidtilværende Maade, indtil man kom overens om Indførelsen af et gensidigt fælles Gebyrregulativ for Aviser.

De Bestémnelser, der var gældende for Forsendelsernes Afgivelse til Postbesørgelse, deres Ekspedition og Udlevering, var i lange Tider ikke undergaaede nogen Forandring og var derfor temmelig forældede og langt fra tidssvarende.

Ved Begyndelsen af det heromhandlede Tidsrum var Postkontorerne kun aabne paa Postdagene, hvad dog, efterhaanden som Posternes Antal tiltog, for de større Byers Vedkommende betød dagligt. Indlevering af Forsendelser kunde dog kun finde Sted paa den af Postbestyrelsen for hver enkelt Posts Vedkommende fastsatte Tid. I Byer, hvorfra der ikke afgik Poster ad forskellige Router, havde dette mindre at sige, eftersom Indleveringstiden blev den samme for alle Forsendelser, men i større Byer, og navnlig i Hovedstaden, var det en stor Ulempe. Vilde man fra Kjøbenhavn afsende et Brev til Helsingør, maatte man indlevere det mellem Kl. 6 og 9 Em., hverken før eller senere. Et Brev, bestemt til et Sted paa Lollandsrouten, kunde kun indleveres Tirsdag eller Fredag, om Tirsdagen fra 11 Fm. til 5 Em. og om Fredagen fra 3—7 Em., og saaledes var der forskellige Indleveringstider til de forskellige Poster. Herover blev der ogsaa flere Gange offentlig ført Klage, men først da Grosserersocietetet i 1837 androg om, at der i Kjøbenhavn, i Lighed med hvad der fandt Sted i flere

Byer i Udlandet, maatte træffes Foranstaltning til, at Breve kunde afgives til en hvilken som helst Tid paa Dagen, da der nu afgik saa mange Poster, at det næsten var umuligt at erindre de forskellige Indleveringstider, blev der fra 1. Januar 1838 oprettet et særligt Brevindleveringskontor, hvor Breve kunde afleveres fra Kl. 9 Fm. til 8 Em., om Søndagen dog kun fra Kl. 11 Fm. til 2 Em. Saa længe den almindelige Indleveringstid til en Post vedvarede, maatte Breve, som skulde afgaa med denne, dog afgives ved det Kontor, hvorfra Posten ekspederedes, altsaa henholdsvis Brevpostkontoret eller det helsingørske-lollandske Postkontor.

Til Hovedbrevposterne ad Hamborgrouten, som afgik fra Kjøbenhavn Tirsdag og Lørdag Aften Kl. 10, sluttedes Indleveringen allerede Kl. 5 Em., medens den til de i 1834 oprettede forenede Brev- og Personposter, som afgik Kl. 9 Em., først sluttedes Kl. 7 Em. Den tidlige Afslutning af Indleveringen til Hovedbrevposterne var ikke en Nødvendighed, men den opretholdtes kun af Hensyn til Postforvalteren og Postkontrolørerne ved Brevpostkontoret, som havde en betydelig Indtægt i Dusører af Handlende for at modtage deres Breve, efter at Indleveringen var sluttet. I 1839, efter at Afgangstiden for disse Poster var udsat til Kl. 11½ Aften, fandt Generalpostdirektionen sig dog foranlediget til at erhverve en kgl. Resolution for, at Indleveringsfristen skulde udstrækkes til Kl. 7 Em., idet Direktionen ikke kunde skønne, at det vilde have nogen synderlig Forringelse af de paagældende Embedsmænds Indtægt til Følge, „da dog største Delen og de vigtigste Handlende, ligesom allerede nu finder

Sted, ville vedblive at indlevere deres Breve efter Kl. 7, ligesom de ogsaa fremdeles antages, at ville have Kontrabog og Mellemtreegning“. Af denne Mening var dog ikke Postforvalteren, der kort efter erklærede, at hans Indtægter vilde dale med mindst 1000 Rdl. aarlig, hvad dog vistnok, hvad vi senere skal komme tilbage til, var overdrevet.

Fra 1. Januar 1841 fandt der, som tidligere omtalt, en Omordning Sted af Postkontorerne i Kjøbenhavn, hvorved der kun blev et Brevpostkontor og et Pakkepostkontor. Fra samme Tid blev Embedsmændene ved Brevpostkontoret satte paa fast Gage, medens alle af Postforsendelser hidtil opkrævede Gebyrer indflød i Postkassen. Ved den Lejlighed blev det særlige Brevindleveringskontor ophævet og i Stedet for en særlig Afdeling af Brevpostkontoret holdt aaben fra Kl. 8 Morgen til 9 Aften, Søndag fra 11 Fm. til 2 Em., for Indlevering af Breve til samtlige fra Kjøbenhavn afgaaende Brevposter, for saa vidt de indleveredes udenfor den til de forskellige Poster fastsatte Indleveringstid. For Breve, der indleveredes til Afgang med en Post, efter at den almindelige Indlevering dertil var sluttet, maatte betales et Gebyr pr. Brev af 4 Sk., naar Indleveringen fandt Sted inden en Time efter, og 8 Sk. for senere indleverede Breve.²²⁾

I 1846 blev der fastsat bestemte Regler angaaende Tiden for Indskrivning af Rejsende og Indlevering af Postforsendelser ved Postkontorerne i Kongeriget. Rejsende skulde indskrives til den yderst mulige Tid før Postens Afgang, naar det ikke var nødvendigt for deres Skyld at tage Bivogn, i hvilket Tilfælde Indskrivningen maatte være sket senest en Time

før Postens Afgang. Ingen Postmester eller Postekspeditor skulde være forpligtet til at holde Kontoret aabent tidligere end fra Kl. 8 Fm. eller sildigere end Kl. 9 Em. eller under Gudstjenesten paa Søn- og Helligdage, medmindre anderledes udtrykkeligt bestemtes af Generalpostdirektionen. Indleveringstiden skulde slutte til Brevposter 1 Time og til Pakkeposter 2 Timer før Afgangen, og skulde vedvare mindst 3 Timer for hver Brevpost og 2 Timer for hver Pakkepost. Disse Bestemmelser gjaldt dog ikke for Postkontorerne i Kjøbenhavn, Helsingør, Nyborg, Odense, Kolding, Horsens, Aarhus, Randers og Aalborg, for hvilke særlige Regler fastsattes efter de lokale Forhold.²³⁾

Ekspeditionsformerne undergik ikke i det heromhandlede Tidsrum nogen Forandring, for saa vidt indenlandske Forsendelser angik. Den navnlig Kartering af hvert enkelt Brev, som havde været i Brug i umindelige Tider, og som Postbestyrelsen i 1814 foræves havde søgt at blive fri for (se Side 145), bibeholdtes fremdeles, og det skønt Brevene i Udvekslingen med det svenske og thurn- og taksiske Postvæsen i Henhold til de afsluttede Postkonventioner karteredes summarisk. I 1845 blev Postkontorerne i Kongeriget og Hertugdømmerne, for saa vidt de ikke allerede havde Brevstempler, forsynede med saadanne. Denne Foranstaltning skete af Hensyn til de fremmede Lande, med hvilke ufrankerede Breve kunde udveksles, men Stempling af alle Brevforsendelser fandt fra nu af Sted.

I de gældende Regler for Postforsendelsernes Udlevering til Adressaterne foregik der en vigtig Forandring, idet man i alle Byer gik over til Omdeling af

Forsendelserne som det almindelige og Afhentning som Undtagelsen, medens det modsatte tidligere havde været Tilfældet. Begyndelsen blev gjort med Kjøbenhavn, hvor Forholdene efterhaanden havde udviklet sig saaledes, at mindste Parten af Brevene afhentedes. Efter de gældende Bestemmelser skulde imidlertid Karterne over de ankomne Breve være opslaaede uden for Kontoret ved 3 Timers Dagslys, hvorefter først de Breve, der ikke blev afhentede, udbragtes. Skønt man i Kjøbenhavn havde indskrænket Tiden for Karternes Udhængning til 1 Time, kunde dog Karterne over de om Natten eller tidlig om Morgen indgaaende Breve ikke tages ind før Kl. 8 om Sommeren og Kl. 9 om Vinteren, og først da kunde man begynde at sortere Brevene, hvortil medgik 2 Timer. Postbudene gik saaledes tidligst ud Kl. 10 à 11 Fm., og til Omdelingen medgik 4 à 5 Timer. Flere af de Korresponderende fik dog efter Aftale med Postforvalteren mod en aarlig Godtgørelse deres Breve udlagte ved Konferencen af Karterne, hvorefter Postbudene straks bragte dem Brevene. Herved fik ofte Folk, der boede i samme Hus, deres Breve til forskellig Tid. At denne Form for Udlevering og Omdeling af den ankommende Post var højst utilfredsstillende, siger sig selv, og en Omordning heraf var da ogsaa et Led af de Forandringer i de kjøbenhavnske Postforhold, som gennemførtes fra 1. Januar 1841. I den Forestilling, der i den Anledning af Generalpostdirektionen nedlagdes for Kongen, foresloges det, at Karterne ikke mere skulde udhænges til Eftersyn, men at alle Breve og Aviser skulde udbringes om Morgen, Sommer Kl. 7 og Vinter Kl. 8. Budenes Antal skulde forøges, saa at Omdelingen

kunde tilendebringes senest i Løbet af 3 Timer. Af alle Breve, kgl. Tjenestebreve undtagne, skulde der erlægges Bærepenge, hvilke, da Postbudene skulde sættes paa fast Gage, skulde indflyde i Postkassen. Bærepengene foresloges ansatte til 2 Sk. for Breve til den indre By og Christianshavn og til 4 à 6 Sk. for Breve til de udenbyes Distrikter. Kongen bifaldt med enkelte Modifikationer de stillede Forslag om Forøgelse af Budenes Antal og Bærepenges Erlæggelse af alle Breve, men resolverede tillige, at Karternes Udhængning indtil videre burde vedblive. Dette vilde imidlertid umuliggøre det, som Forslaget netop tilsigtede, at indføre Brevombæring som den almindelige Udleveringsmaade og at lade denne foregaa tidligere. Efter at Kongen ved en mundtlig Henvendelse fra Danneskjold var gjort opmærksom herpaa, tillod han, at der maatte nedlægges en ny Forestilling, og paa denne resolveredes det da efter Direktionens Forslag, at Karterne ikke mere skulde udhænges, men at de Korresponderende, som ønskede deres Breve udlagte ved Konferencen af Karterne for selv at afhente dem, kunde anmelde dette for Direktionen, hvorefter det vilde finde Sted mod Erlæggelse af et Gebyr af 1 Sk. pr. Brev til Indtægt for Postkassen.²⁴⁾

Almindelig Brevombæring indførtes derefter fra 1. Januar 1841 i Kjøbenhavn. Til Ombæringen anvendtes 14 Bude, og da man regnede Brevantallet til ca. 430,000 aarlig, fik hvert Bud altsaa knapt 100 Breve daglig at besørge, men Distriktet strakte sig ogsaa til Stadens yderste Grænser. Fra 1843 forøgedes Antallet af Brevbærere til 17.

Den i første Afsnit (se Side 147) omtalte Fodpost

i Kjøbenhavn bestod fremdeles, men førte stadig en hensygnende Tilværelse. Det maa dog antages, at den har givet sin Indehaver, Md. Riegels, en taalelig Indtægt, thi hun vilde ikke alene nødigt miste Privilegiet, men havde endogsaa i 1821 søgt om, at dette maatte udvides til at gælde hendes Datter af første Ægteskab, Emilie Petersen, og dette var ogsaa ved kgl. Res. af 23. Juni s. A. blevet bevilget, dog saaledes, at det kun skulde gælde i 5 Aar efter Md. Riegels Død. Som tidligere nævnt, var Md. Riegels første Mand, Skibskirurg Petersen, der var antaget for død, og fra hvem hun ved Dom var skilt, vendt hjem kort efter Riegels Død. Han og Md. Riegels havde derefter samlevet som Ægtefolk, men først i 1824, da de havde erfaret, at deres Samliv ikke var lovligt, havde de faaet Bevilling til paany at blive viede, og samtidig var det blevet tilladt Md. Riegels desuagtet at beholde Privilegiet. Hendes Mand var imidlertid meget svagelig, næsten blind, og hun selv for det meste sengeliggende. Da Fodposten derhos var i stadig Tilbagegang, forstaar man, at Md. Riegels i sin Nød paa egen Haand forhøjede Portoen. Herfor fik hun imidlertid i 1828 en Mulkt paa 10 Rdl., men samtidig Tilladelse til at opkræve 4 Sk. for Breve, der besørgeades i den indre By, 7 Sk. for Breve, der fra den indre By skulde foran paa Broerne, 10 Sk. for saa vidt de skulde længere ud paa Broerne, og 12 Sk., naar de var bestemte til Frederiksberg eller Amager. Paa dette Tidspunkt var Fodposten gaaet i den Grad tilbage, at der kun holdtes eet Bud, og at Brevantallet kun udgjorde 4 à 6 Stykker daglig.

Der oprandt dog bedre Tider for Fodposten, og

dette skyldtes Md. Riegels Datter, som under Modrens Sygdom bestyrede Forretningen for hende. Hun fik ved at træffe Aftale med forskellige Handlende, indrettet flere Indleveringssteder. I 1832 var der 11 i den indre By og et paa Christianshavn, hvortil senere kom et paa Vesterbro og et paa Østerbro, og desuden gik i den indre By fra 9—12 Form. og 3—6 Eftm. et Bud, ringende med Klokken, for at modtage, hvad man ønskede besørget. Hun nedsatte ogsaa Portoen for Breve fra Handlende til 2 Sk. pr. Styk, naar der indleveredes over 50 Breve paa een Gang. Md. Riegels døde 26. Oktober 1841, og Privilegiet gik nu over til Datteren, der siden 1833 var Enke efter kgl. Kopist Ole Hannibal Due. Da hendes Privilegium i 1846 udløb, søgte hun om at faa det fornyet paa 5 Aar. Paa den Tid stod, som vi tidligere har set, Portoreformen paa Dagsordenen, og det var ikke usandsynligt, at Postvæsenet, naar den gennemførtes, selv vilde overtage Fodposten. Madam Due fik derfor Tilladelse til at beholde Fodposten indtil videre, idet der tilsagdes hende en billig Erstatning, naar den blev forlangt afstaaet. Fodposten havde stadig sit Kontor i Nærheden af Postgaarden, dels i Pilestræde, dels paa Købmagergade; i 1848 var det i Klareboderne Nr. 3.²⁵)

I Provinserne indførtes almindelig Brevombæring fra 1. Januar 1845. Fra dette Tidspunkt blev nemlig Postmestrene satte paa fast Gage og fik tillagt Kontorhold, hvori Udgiften ved Brevenes Omdeling var indbefattet. Bærepengene skulde derefter tages til Indtægt for Postkassen, men da der ikke kunde opkræves Bærepenge for Breve, som afhentedes, og det paa den anden Side vilde være umuligt for General-

postdirektionen at kontrolere, hvormange Breve der afhentedes, og hvormange der udbragtes, og altsaa hvor stort et Beløb vedkommende Postmester skulde tilsvare Postkassen i Bærepenge, erhvervede Direktionen en kgl. Resolution for, at der maatte indføres den samme Ordning i Provinserne som i Kjøbenhavn, at Karterne ikke udhængtes til Eftersyn, men at alle Breve uden Undtagelse tilbragtes Adressaterne, og at der altsaa af alle Breve, de kgl. Tjenestebreve undtagne, opkrævedes Bærepenge, hvilke overalt i Kongeriget og Hertugdømmerne sattes til 2 Sk. pr. Brev, medens det hidtil opkrævede Udleveringsgebyr af 1 Sk. pr. Brev bortfaldt.

Der var altsaa nu indført almindelig Brevombæring i alle Byer, men Landboerne maatte fremdeles afhente deres Breve ved Postkontorerne. Efter Aftale med Byens Postmester kunde dog de Landboere, som laa ved Postrouterne, baade afgive og modtage deres Breve, Aviser og Smaapakker ved Hjælp af de forbikørende Postvogne, men en saadan Udveksling skulde finde Sted i forseglede eller laasede Lædertasker.²⁶⁾

For den daglige Regnskabsføring ved Posthusene havde der ingen Sinde været foreskrevet bestemte Regler. Kun for Regnskabet, som skulde indsendes til Revision, var der foreskrevet en bestemt Form. I Kasseforordningen af 1840 bestemtes det, at enhver Kassebetjent skulde føre en Kassebog, naar der ikke paa Grund af Oppebørslernes Beskaffenhed blev gjort en Undtagelse. Det ses ikke at være paalagt Postmestrene at føre Kassebog før i 1845, da et Skema for en

saadan blev foreskrevet. Kassebogen skulde herefter i Almindelighed føres daglig, men, hvor der ikke var Tid hertil, ugentlig. Da Kasseforordningen skulde træde i Kraft, erklærede Generalpostdirektionen det for umuligt at konstatere, om en Postmesters Kasse var i Orden, saa længe det fra umindelige Tider bestaaende Kreditsystem bibeholdtes, men da dette vanskeligt kunde ophæves, vilde Direktionen have Kasseundersøgelserne indskrænkede til, at det, efter at Kvartalsregnskaberne var indkomne, saa ofte saadant skønnedes hensigtsmæssigt, undersøgtes, om de i Regnskabet beregnede Indtægter var overensstemmende med det af Regnskabsføreren efter Postprotokollerne og Karterne virkelige oppebaarne Beløb, en Undersøgelse, man skulde synes ogsaa tidligere maatte have fundet Sted. Dette vilde Kongen dog ikke gaa ind paa, men paabød, at Postmestrene skulde føre Fortegnelser over den enhver især givne Kredit, saa at de ved Kasseundersøgelser kunde godtgøre, at de ikke laa inde med de anførte Beløb.²⁷⁾

Efterhaanden som Postvæsenets Udvikling skred frem, gjorde Kravet om passende Lokaler til Postens Ekspedition og Forsendelsernes Ind- og Udlevering sig ogsaa gældende. Man havde vel ogsaa forhen søgt i større Byer at faa indrettet særlige Postgaarde, men Hensigten hermed havde, som tidligere omtalt, kun været at tilvejebringe passende Gæstgiverier. At faa passende Lokaler for Postkontorer viste sig i de Aar, her omhandles, flere Steder vanskeligt, og Postbestyrelsen maatte derfor tage Sagen i sin Haand. I 1840 købte Postvæsenet saaledes en Ejendom i Hamborg,

der hidtil havde været benyttet af det preussiske Postvæsen, og her blev det danske Postkontor etableret. I 1842 traf man Akkord med en Gæstgiver i Slagelse om Opførelsen af en Postgaard med Postmesterbolig, saaledes at Postvæsenet lejede den for 20 Aar, og i 1847 købte Postvæsenet for 15000 Rdl. en Gaard i Aalborg til Brug som Postgaard.²⁸⁾

I Kjøbenhavn havde Postvæsenet, som vi tidligere har oplyst, sin egen Ejendom, den samme, som nu er Postgaard. Her var imidlertid, efter Personposternes Oprettelse og efter at Dagvognsekspeditionen var henlagt hertil, Gaardsrummet blevet for lille, og da tilmed 2 tilstødende Ejendomme, Nr. 125 og 126 i Løvstræde, ansaas for brandfarlige Naaboer, foruden at de havde Vinduer ud til Postgaarden, hvad man fandt mindre betryggende, blev disse Ejendomme i 1843 købte af Postvæsenet og nedrevne, og i Stedet for opførtes Vognskure. Hertil medgik et Beløb af 37,000 Rdl., hvoraf 18,200 Rdl. afholdtes af Brevpostkassen og Resten af Befordringsvæsenets Fond. Samtidig blev der tilvejebragt en bedre Indkørsel fra Løvstræde.

Paa Postgaarden var i hin Tid ved Posternes Afgang og Ankomst et livligt Røre. Af en Skrivelse, som Generalpostdirektionen i 1838 sendte Politidirektøren, faar vi et Indtryk af det Liv, som Posternes Ankomst vakte. Det hedder nemlig i denne Skrivelse: „Da en Del Sjøvere ved Posternes Ankomst tage Plads med deres Bærebøre udenfor Postgaardens Port paa Fortovet og derved spærre Passagen til Gaarden, ligesom og flere Droskekuske, under Paaskud af at være bestilte af de Rejsende, søge at trænge sig ind i Post-

gaarden med deres Vogne bag efter Posterne, anmodes Politidirektøren om at foranledige posteret en Politibetjent i Postgaarden til de Tider, da de fleste Poster indtræffe, nemlig Mandag, Tirsdag, Torsdag og Fredag fra Kl. 6—9 Fm.“

I 1840 blev Postgaarden forsynet med Ur, „hvorved“, bemærker Direktionen, „et længe følt og gentagne Gange offentlig paaklaget Savn er afhjulpet.“²⁹⁾

FJERDE KAPITEL.

Befordrings- og Færgevæsen.

Vi har i forrige Afsnit set, hvor ødelæggende Dyrtiden havde været for Vognmændene i Kongeriget, og hvorledes det kun ved store Takstforhøjelser og ved at tvinge Hesteejere og Jordbrugere ind i Vognmandslavene var lykkedes nogenlunde at vedligeholde Befordringsvæsenet. Da bedre Tider oprandt, afløstes dog de fleste Steder de tvungne Vognmandslav af frivillige, og medens det i Dyrtidsaarene og længe efter havde været en Byrde for Vognmændene at præstere Kørselen for Befordringsvæsenet, lød der i de første Aar af det heromhandlede Tidsrum kun Klager over, at der var for lidt Kørsel. Amtmand Stemann i Sorø klager saaledes i 1835 over, at Postvæsenet undertiden akkorderer med andre end Vognmænd om Postkørselen, og tilføjer, at Vognmandskørselen er en af de vigtigste Næringsveje for Landkøbstæderne.¹⁾

Som tidligere omtalt, havde Postbestyrelsen, efter at der var sat Dampskib i Gang paa Store Bælt, for at drage Strømmen af Rejsende gennem Landet bestræbt

sig for at faa Vognmændene til at anskaffe bedre saavel hel- som halvlukkede Vogne, og dette var ogsaa lykkedes saa godt, at der i 1832 ved Stationer i Kongeriget fandtes 85 saadanne Vogne, hvoraf 25 i Kjøbenhavn, og hvormed der samme Aar var afgivet 3792 Befordringer. Det var imidlertid kun den velhavende Del af Befolkningen, der benyttede Ekstrapost, de mindre bemidlede maatte søge billigere Befordring, enten tage med Pakkeposten eller benytte Apostlenes Heste og undervejs lade sig hjælpe frem af en eller anden Bondevogn.*) At indrette Personbefordringer, som denne Klasse af Rejsende for en rimelig Betaling kunde benytte, vilde derfor være til Gavn baade for Vognmændene og for Befolkningen i Almindelighed og efter al Sandsynlighed drage en Del Rejsende, som ellers benyttede de billigere Dampskibe, gennem Landet. Til Oprettelse af saadanne Befordringer krævedes imidlertid Postbestyrelsens Tilladelse, idet Generalpostdirektionen holdt paa, at Vognmandslavene ifølge den bestaaende Lovgivning ikkun udelukkende var berettigede til at befordre Rejsende med Ekstrapost, hvorimod det var forbeholdt Postvæsenet som et Regale at etablere Pakke- og Personposter eller andre lignende Indretninger, hvorved flere Rejsende til visse bestemte Dage og Tider i Forening fremførtes til bestemte Steder. At Vognmandslavene havde Eneret paa Befordring af de Rejsende, der ikke fulgte med Posten, var udenfor al Tvivl, men det ses ikke, med hvilken Ret Direktionen hævdede, at Postvæsenet

*) Fra en noget tidligere Periode (1817) fortæller J. N. Madvig i sine Livserindringer, at han foretog Rejsen fra Kjøbenhavn til Hillerød paa denne Maade. (Livserindringer, S. 56).

havde Eneret paa at indrette Personbefordringer. Imod denne Opfattelse gjordes der dog fra ingen Sider Indsigelse, og det var for saa vidt ogsaa unødvendigt, som Generalpostdirektionen heller end gerne saa saadanne Befordringer etablerede, men ved at fastholde, at dens Tilladelse hertil var nødvendig, fik Direktionen det i sin Magt at foreskrive visse Betingelser herfor og erhvervede derved, hvad der i og for sig kun var til Gavn, en kontrollerende Myndighed over saadanne Befordringer.

Hvem der egentlig har taget Initiativet til Indrettelsen af de Personbefordringer eller, som deres officielle Navn var, Dagvogne, der i disse Aar opstod, om det er Postbestyrelsen, der har opfordret Vognmændene til at etablere dem, eller disse har ansøgt om Tilladelse hertil, vides ikke, men i Begyndelsen af det Tidsrum, her omhandles, kom de i Gang baade i Sjælland og Fyen. I 1831 indrettedes Dagvognsbefordring mellem København og Hillerød og mellem København og Næstved over Kjøge. I 1832 blev denne udvidet til Vordingborg og Præstø, og samme Aar etableredes Dagvogne paa Routen København, Roskilde, Ringsted og Slagelse og en kort Tid af Aaret mellem Nyborg, Odense og Middelfart, hvor de dog snart igen ophørte. I 1833 indførtes Dagvogne paa Routen København, Roskilde, Holbæk og Kallundborg, Sorø blev indlemmet i Dagvognskørselen til Slagelse, der blev udvidet til Korsør, og Præstø Dagvognen fortsat til Kallehave. Samme Aar begyndte Dagvognene paany mellem Nyborg, Odense, Assens og Strib, og en Børtfart fra de 2 sidste Steder henholdsvis til Aarøsund og Fredericia blev sat i Forbindelse hermed. Ligeledes

foretoges der Forandring med Børtdagene fra Nyborg og Korsør, saa at de sjællandske og fyenske Dagvogne dels ved Børtten og dels ved Dampskibet sættes i Forbindelse. Senere etableredes Dagvogne mellem Kjøbenhavn og Frederikssund, mellem Odense og Bogen-se, mellem Nyborg og Svendborg, mellem Fredericia, Vejle og Horsens og mellem Aarhus, Randers, Hobro og Aalborg.²⁾

Selvfølgelig kunde Dagvognsbefordring, hvor der fandtes Vognmandslav, ikke overdrages til andre end disse, eftersom de havde Eneret paa at befordre Rejsende udenfor Posten, og det var da ogsaa Lavene, der etablerede Dagvognene. Generalpostdirektionen stillede som Betingelse, at der skulde benyttes holstenske Postvogne med Fjedre under Agestolene, men, efter at det i 1832 var bestemt, at Vognmænd, som vilde anskaffe Vogne, hvis Fadding hvilede paa Fjedre, kunde faa Laan hertil af Befordringsvæsenets Fond, fordrede Direktionen saadanne Vogne anvendte til Dagvognsbefordring. Direktionen forbeholdt sig tillige at approbere Taksten for Befordringen. Paa faa Undtagelser nær fastsattes denne til 22 Sk. pro persona pr. Mil, for hvilken Betaling tillige maatte medtages en Vadsæk, Pakke eller Rejsetaske indtil en Vægt af 25 Pd. Man kunde saaledes rejse mellem Kjøbenhavn og Roskilde for 88 Sk. og mellem Kjøbenhavn og Korsør for 3 Rdl. 20 Sk., medens den tilsvarende Betaling med Pakkeposten var 1 Rdl. 25 Sk. og 3 Rdl. 84 Sk.

Dagvognene var i enhver Henseende undergivne de for Ekstrapostbefordringer gældende Bestemmelser. De skulde saaledes medføre Timeseddel, der paa hver Station paategnedes af Opsynsmanden, ligesom der af

Fragten maatte erlægges den sædvanlige Afgift til Befordringsvæsenets Fond. I Kjøbenhavn ekspederedes Dagvognene i Begyndelsen ved de mindre Gæstgivergaarde, men Klager over Lokalerne i disse foranledigede Generalpostdirektionen til at slutte Akkord med Ejeren af Hotel d'Angleterre om et passende Lokale i Hotellet, hvor Ekspeditionen af samtlige Dagvogne kunde foregaa, og samtidig blev der ansat en Dagvognsekspeditor. Udgiften herved dækkedes gennem et Gebyr af 8 Sk., som hver Rejsende maatte betale i Indskrivningspenge. Her fandt fra 1. Januar 1836 Ekspeditionen Sted, indtil den fra 1. Januar 1842 henflyttedes til Postgaarden og forenedes med Personpostekspeditionen.

Dagvognene afgik i Begyndelsen een Gang ugentlig og ikke paa Dage, hvor Pakkeposten afgik, men det viste sig snart paa de fleste Router nødvendigt, at lade dem gaa 2 Gange ugentlig. „Den Bekvemhed og Billighed, hvormed man rejser med Dagvogn“, havde, oplyser Generalpostdirektionen, forøget de Rejsendes Antal betydeligt. I 1832 befordredes der alene med Dagvogne i Sjælland 10,000 Passagerer, i 1833 16,000, og af disse gik 14,700 direkte til og fra Kjøbenhavn.³⁾

Efterhaanden som Fortjenesten for Vognmændene blev større, og der ved Vejenes Forbedring skabtes bedre Betingelser for Kørselen, stillede Generalpostdirektionen ogsaa større Fordringer til Vognmændene med Hensyn til Ekstrapostbefordringerne saavel hvad disses Beskaffenhed som den Hurtighed, hvormed de fremførtes, angik. Allerede i 1831 blev for Steder, hvor Chausseer var anlagte, Befordringstiden for Vin-

teren sat lig med den om Sommeren, nemlig til 1 Mil i Timen, og i 1832 fastsatte en kgl. Resolution, at enhver, som antoges til Interessent i det store Vognmandslav i Kjøbenhavn, skulde være pligtig, førend han maatte erholde Borgerskab og for Postvæsenets Vedkommende antages som Vognmand, at godtgøre, at han havde anskaffet sig en stor Postvogn af den Slags, hvor Faddingen hvilede paa Fjedre, samt, under Tvang af at have sit Borgerskab som Vognmand forbrudt, at anskaffe sig en lignende Postvogn inden en af Generalpostdirektionen fastsat Frist, og skulde han saaledes paa hver Rulle holde 2 Postvogne paa Fjedre. At denne Bestemmelse kun gjaldt for Kjøbenhavn, havde sin Grund i, at Haandværkerne uden for Kjøbenhavn ikke antoges at kunne reparere Fjedrene, end sige lave ny Vogne.⁴⁾

Ved kgl. Res. af 14. Decbr. 1832 blev Generalpostdirektionen bemyndiget til at tilstaa Vognmænd, som til Posternes Befordring vilde anskaffe Postvogne paa Fjedre, Laan hertil af Befordringsvæsenets Fond, men dette havde ikke den tilsigtede Virkning, hvorfor Direktionen under 28. Febr. 1834 fik Kongens Approbation paa et Forslag angaaende nærmere Bestemmelser af og Tillæg til Forordningen af 27. Januar 1804. Ved dette blev det for det første gjort Vognmændene paa Routerne Kjøbenhavn—Kolding, Kjøbenhavn—Kallundborg, Kjøbenhavn—Vordingborg og Kolding—Aalborg samt ved Stationerne Helsingør, Hillerød, Assens og Svendborg til Pligt inden Udgangen af Aaret 1834 at anskaffe og vedligeholde forsvarlige Fjedre under de 2 Agestole paa hver af deres almindelige Postvogne, men dernæst blev Direktionen bemyndiget

til, hvor den maatte finde det hensigtsmæssigt, dels at paalægge de Vognmænd, som havde 2 Ruller i et Lav, at anskaffe til den ene Rulle en Postvogn, hvis Fadding hvilede paa Fjedre, dels at gøre det til en Betingelse ved enhver Vognmandsrulles Overdragelse, at Vedkommende skulde anskaffe sig een Vogn af denne Konstruktion. De Vognmænd, der anskaffede saadanne Vogne, skulde have Forrettighed til med dem at afgive Befordring til Bivogn med Dagvognen og til Pakkepostpassagerernes Fremførelse, uden at slige Ture skulde afskrives dem i den sædvanlige Omgang. Til lige blev Forbudet mod at nogen Vognmand maatte indtegnes i et Vognmandslav for flere end 2 enkelte Ruller ophævet. Disse ny Bestemmelser havde til Følge, at der 10 Aar efter var indført Fjedervogne paa samtlige Stationer paa Hovedpostrouterne. Endvidere blev ved det nævnte Tillæg til Forordningen af 1804 Befordringstiden for Ekstraposter paa Chausseer eller paa Veje, der var lige gode med Chausseer, bestemt for Sommertiden til $\frac{3}{4}$ Time pr. Mil for Ture under 4 Mil, til $3\frac{1}{4}$ Time for Ture af 4 Mils Længde og til 1 Time pr. Mil for Ture over 4 Mil; for Vintertiden til 1 Time pr. Mil. Paa Veje, der ikke var af saa god Beskaffenhed, maatte bruges $\frac{1}{4}$ Time mere pr. Mil, dog at Pakkeposterne overalt baade Sommer og Vinter skulde befordres 1 Mil i Timen.⁵⁾

Taksten for Ekstrapostbefordring blev ligesom hidtil bestemt for hvert Kvartal, senere dog for hvert Halvaar. Den var ved Begyndelsen af det heromhandlede Tidsrum 80 Sk. pr. Mil for et Par Forspandsheste eller for en holstensk Vogn med 2 Heste, 68 Sk. for en mindre Vogn med 2 Heste eller enkelt Hest til

Estafette eller Forspand. For enkelte Amter i Jylland var Taksten dog noget lavere. Taksten blev efterhaanden noget forhøjet og sattes for Halvaaret 1. Oktbr. 1847 til 31. Marts 1848 til 1 Rdl. pr. Mil for en holstensk Vogn med 2 Heste og til 80 Sk. pr. Mil for en mindre Vogn med 2 Heste. Den Afgift af de fortjente Fragter, som Vognmændene maatte erlægge til Befordringsvæsenets Fond, blev ved kgl. Res. af 23. Juni 1843 sat til 4 Sk. af hver Rigsdaler for hele Kongeriget, medens hidtil Vognmændene udenfor Sjælland og Fyen havde maattet betale det dobbelte Beløb.⁶⁾

Ekstrapostbefordringer var, ligesaa længe Befordringsvæsenet havde eksisteret, fremførte med 2 Heste. Dette havde naturligvis sin Grund i de slette Veje, men da disse efterhaanden var blevne bedre, var der selvfølgelig intet i Vejen for ogsaa at benytte Enspænderbefordringer, og saadanne blev ogsaa ved kgl. Res. af 30. Juli 1841 paa Forslag af daværende Kronprins Frederik som Guvernør over Fyens Stift bestemt at skulle indføres ved Stationer i Sjællands og Fyens Stifter. For saa vidt Vognmandslavene ikke in corpore anskaffede Enspændervogne, skulde det være tilladt enkelte Vognmænd at afgive Befordring med saadanne udenfor den almindelige Omgang, ligesom det, saafremt Vognmændene ikke præsterede det nødvendige Antal Enspænderkøretøjer, kunde overlades til Folk udenfor Lavene at holde saadanne Befordringer saavel for Rejsende som for Byens Indvaanere. Befordringstiden for en Enspændervogn sattes til 1 Time pr. Mil, og Betalingen maatte, selv i Tilfælde af Akkord, ikke overstige $\frac{2}{3}$ af Betalingen for en mindre Vogn med 2 Heste.⁷⁾

Generalpostdirektionen fortsatte stadig sine Be-
stræbelser for at faa Vognmændene til at anskaffe luk-
kede Vogne, Wiener- og Offenbacher-Vogne, og
dette var særlig af Betydning, efter at Per-
sonposterne var indrettede, idet der ved offentlig
Bekendtgørelse var tilsagt de Rejsende, som ikke kun-
de faa Plads i Diligencen, lukkede Bivogne. Da det
i Særdeleshed var vanskeligt paa Routen gennem Sjæl-
land at skaffe det nødvendige Antal lukkede Vogne,
traf man i 1835 Akkord med Bestyreren af Personpost-
ekspeditionen i Kjøbenhavn om, at han skulde lade
forfærdige 2 som Postkareter indrettede Wiernervogne,
der kunde følges med Posten fra Kjøbenhavn, og for
hvilke Postvæsenet skulde betale i Leje 16 Sk. pr.
Mil.⁸) Flere og flere Stationer blev dog efterhaanden
forsynede med lukkede Vogne, saa at Antallet af disse
i 1842 udgjorde 143, hvormed samme Aar var afgivet
9209 Befordringer. Aaret forud var der dog afgivet
endnu flere, nemlig 10210.

Ved Udgangen af den Periode, her omhandles,
fandtes, foruden de Side 162—163 nævnte Befor-
dringsstationer, endvidere følgende: Blokhus, Fjer-
ritslev, Gjelleruplund, Hjallerup, Holsted, Hou
paa Langeland, Hvalpsund østre og vestre Side,
Ottesund nordre og søndre Side, Qværndrup, Ristinge,
Rønnede, Sallingsund østre og vestre Side, Salten,
Silkeborg, Skodborghus, Slangerup, Søbygaard, Trun-
derup, Vindbyholt, Vildsund Thy, Vildsund Mors og
Ydby.

Ved de Anstrengelser, Postbestyrelsen i disse Aar
havde udfoldet for at skaffe bedre Materiel til Befor-
dringsvæsenet samt ved Dagvognenes Etablering, var

det lykkedes at bringe Befordringsvæsenet saaledes paa Fode, at der næppe kunde stilles større Fordringer til det. Generalpostdirektionen havde sikkert Ret, da den i 1845, i Anledning af at Overhofmarskallatet forlangte Ret til uafhængig af Vognmandslavets Rettigheder at rekvirere Befordring hos den Vognmand, hvor den kunde erholdes billigst og hurtigst, udtalte, særlig med Henblik paa Københavns Vognmandslav, at Direktionen højlig maatte beklage, „om Vognmandslavet nu, da det har hævet sig til en hidtil ukendt Højde, og da det ved enhver Lejlighed har gjort Fyldest saavel med Hensyn til Orden som Hurtighed i Kørselens Udførelse, skulde berøves en væsentlig Indtægtskilde, som hidtil ubeskaaret er tilflydt samme“. Direktionens Beklagelser var imidlertid i dette Tilfælde forgæves; thi ved kgl. Res. af 27. Aug. 1845 fik Overhofmarskallatet den begærede Tilladelse.⁹⁾ Maa-neden før var det første Spadestik gjort til den Skinnevej, som efterhaanden skulde trænge Befordringsvæsenet tilbage til sin nuværende beskedne Stilling, ukendt af største Delen af Befolkningen.

For Færgevæsenets Vedkommende er der i denne Periode kun lidet at berette. Paa Store Bælt og Lille Bælt var, som tidligere omtalt, Postdampskibene overladte til Færgelavene, som herefter besørgede hele Posttransporten og fremdeles var i Besiddelse af Ene-ret paa Færgefarten ved disse Overfartssteder. I København fandtes der ikke noget Færgelav. Her havde tidligere Sten- og Pramførerlavet besørget Færgefarten og Gosdtransporten ved Toldboden, men da Lavet blev ophævet, var der i 1811 forundt Havnekapitajn

Esskildsen udelukkende Ret til for Betaling at besørge Befordringen saavel mellem Toldboden og de paa Reden liggende Skibe samt Batterierne, som mellem Nyhavn og Christianshavn. I 1816 havde Esskildsen tillige faaet Eneret paa at besørge Færgefarten til Sverige. De Handlende i Kjøbenhavn klagede imidlertid over, at der ved det Esskildsen meddelte Privilegium lagdes dem Hindringer i Vejen ved Udførelsen af deres Næring og anførte tillige, at Esskildsen ikke holdt et tilstrækkeligt Antal Fartøjer. En Kommission, som i den Anledning blev nedsat, forlangte flere og bedre Fartøjer, men da Esskildsen ikke vilde indlade sig derpaa, men hellere afstaa Privilegiet, blev dette paa Generalpostdirektionens Indstilling ved kgl. Res. af 7. Novbr. 1834 ophævet fra 1. Marts 1835, hvorefter Færgefarten her var frigivet.¹⁰⁾

FEMTE KAPITEL.

Embedsmænd og Betjente ved Postkontorerne. Lønningsforhold m. v.

Den Bedring i Pengeforholdene, som fandt Sted i det her omhandlede Tidsrum, og som havde til Følge, at Bankens Sedler i Oktober 1838 blev pari, havde selvfølgelig stor Betydning for Embedsmænd, hvis væsentlige Indtægter bestod i Sportler, der ikke, saaledes som den faste Lønning, betaltes i rede Sølv. Den almindelige Fremgang i Næringslivet og den stigende Velstand bidrog naturligvis ogsaa til, at Postembedsmændenes uvisse Indtægter forøgedes, men i nogen væsentlig Grad dog kun for Embederne i de store Byer.

Embederne som Chefer for de kjøbenhavnske Postkontorer var fremdeles meget indbringende, men, om vi end har forskellige Optegnelser at støtte os til, er det dog ikke muligt at fastslaa noget bestemt om Nettoindtægten af disse. Postforvalteren ved Brevpostkontoret, Dall, søgte stadig dels om Laan, dels om Lønningsforbedring, under Anbringende af, at hans Indtægter dalede, medens hans Forretninger tiltog, „saa at de have forvandlet mit Kontor til min anden Bopæl“. Han havde efterhaanden, som Følge af Posterne Forøgelse, faaet den ham tillagte faste Gage forhøjet fra 300 Rdl. til 1350 Rdl. i 1839. I Avisgebyrer havde han aarlig ca. 1000 Rdl., og Kontorudgifterne anslog han til 1800 Rdl. Der blev altsaa kun 550 Rdl. tilovers, men hertil kom 3aa Nytaarsdusørerne, som de større Handelshuse betalte baade til Postforvalteren og Postkontrolørerne for Adgang til at indlevere deres Breve efter den fastsatte Indleveringstid. Disse Dusører var Embedets største Indtægt, men hvor meget de har beløbet, er det ikke muligt bestemt at oplyse. For 1837 opgav Dall at have haft 1800 Rdl. imod 3500 Rdl. i 1828. Generalpostdirektionen mente dog, at han havde haft mere, og forlangte derfor en specificeret Opgørelse, men en saadan kunde Dall ikke afgive, dels fordi han ikke havde ført Regnskab over Dusørerne, dels fordi flere af de Korresponderende havde forlangt, at den Sag skulde være alene mellem dem og ham. De 2 Kontrolører opgav imidlertid at have haft i Dusører henholdsvis 1200 og 800 Rdl., og Direktionen gik derfor ud fra, at Dall havde haft mere. Da Indleveringstiden i 1839 blev forlænget, mente Dall, at hans Dusører ikke vilde beløbe mere

end 1000 Rdl., men da Kontrolørernes Dusører ikke dalede, gik Direktionen ud fra, at Dall i 1839 havde haft mindst 1850 Rdl. i Dusører, og at hans samlede Indtægt havde været omtrent 4200 Rdl. Kontorudgifterne for dette Aar ansloges til 1000 Rdl., og Nettoindtægten blev altsaa 3200 Rdl. Dette var paa den Tid en ret god Indtægt, men Dall havde alligevel Ret i, at hans Indtægter var dalede, thi i 1835 havde den ældste Kontrolør i Brevpostkontoret haft 1830 Rdl. i Dusører og i 1836 1427 Rdl., medens han i 1838 kun havde haft 1200 Rdl. I samme Forhold maa man antage, at Dalls Dusører er aftagne.¹⁾

For Embederne som Postmestre ved Pakkepostkontoret og det helsingørske-lollandske Postkontor foreligger om Embedsindtægten kun den Oplysning, at Bruttoindtægten i 1843 ved det førstnævnte udgjorde 4360 Rdl., nemlig Gage 660 Rdl. og Gebyrer 3700 Rdl., og ved det sidstnævnte 3700 Rdl., nemlig Gage 700 Rdl. og Gebyrer 3000 Rdl. Hvor meget der imidlertid er medgaaet til Kontorudgifter, vides ikke. Ved den i 1834 oprettede Personpostekspedition var ikke ansat nogen særlig Chef, men Bestyrelsen heraf var tillige med Hovedregnskabsførelsen for Personposterne overdraget til Fuldmægtig i Generalpostdirektionen. L. A. Thayssen imod et aarligt Honorar af 100 Rdl. og Indskrivningspenge 12 Sk. af hver Rejsende. Efterhaanden som Personposterne udvidedes, blev det dog nødvendigt at have en særlig Chef for Ekspeditionen, og 9. Januar 1838 blev derfor Thayssen udnævnt til Chef for og Hovedregnskabsfører ved Personpostekspeditionen i Kjøbenhavn med en aarlig Gage af 1000 Rdl. samt Indskrivningspenge af de Rejsende, og sam-

tidig fik han Karakter af Postsekretær. Til Personpostekspeditionen henlagdes som tidligere omtalt fra 1. April 1840 det lokale Befordringsvæsen (se Side 336) og fra 1. Januar 1842 tillige Ekspeditionen af Dagvognene (se Side 508).²⁾

Embedet som dansk Postinspektør i Hamborg var det mest indbringende af alle danske Postembeder. Det var, som tidligere oplyst (se Side 302) paa Grund af særlige Omstændigheder blevet delt, saa at der var een Inspektør for Brevposten og een for Pakkeposten, hvilken sidste tillige var Kasserer for begge Embeder, men i 1840 blev ved Pakkepostinspektørens Død de 2 Embeder atter forenede til et. Postinspektørens Indtægter bestod da i 10 pCt. af de ved Embedet faldende Postintrader, dog kun 2 pCt. af den Transitporto, som betaltes for Forsendelser fra andre Lande til Sverige, og dernæst af et Kommissionssalær af alle udenlandske Aviser, som i Abonnement forsendtes til Danmark, foruden selvfølgelig af de øvrige anordningsmæssige Gebyrer, som tilfaldt Postmestrene. I 1847 havde Postinspektøren i Procenter af Postintraderne ca. 7000 Rdl., og i 1840 angives hans Indtægt af Aviserne at beløbe ca. 2200 Rdl., men hvor meget Gebyrerne har indbragt, og hvor meget Udgifterne ved Embedet har andraget, foreligger der ikke fuldstændige Oplysninger om. Til Forretningernes Bestridelse krævedes der et stort Personale, hvoraf dog en Del lønnedes af Postvæsenet, men bl. a. maatte Inspektøren lønne en Avis ekspeditør med 1000 Rdl. aarlig og desuden, efter at Embedet atter var samlet, en Kasserer. Hvor stor Nettoindtægten af Embedet har været, kan derfor ikke oplyses, men at den har været betydelig fremgaar bl. a.

deraf, at Stænderforsamlingen i Roskilde i 1842 i et Andragende om fast Gage for Postmestrene udtalte, at derved vilde ogsaa den Anomali kunne undgaaes, at Overpostamtsdirektøren*) i Hamborg havde en Indtægt, „som upaatvivleligen er dobbelt saa stor som Generalpostdirektørens“.³)

De to sidste Gange dette Embede havde været ledigt, var det blevet besat med Postdirektører, i 1807 med Eggers og i 1830, da dog kun Embedet ved Brevposten var ledigt, med Thayssen. Da sidstnævnte i 1837 døde, var der ingen af de daværende Direktører, som attraaede Embedet, og af Postembedsmænd meldte der sig kun een som Ansøger, nemlig Postmesteren i Tønning, J. C. v. Sames. Skønt Generalpostdirektionen ikke kunde andet end udtale sig rosende om ham, og skønt den tidligere altid havde holdt paa Nødvendigheden af, at dette Embede beklædtes af en Mand, som var fortrolig med Postforretningerne, vilde den dog ikke indstille Sames hertil. Sagen var nemlig den, at om det end var ønskeligt, at Postinspektøren i Hamborg var Fagmand, var det dog mere nødvendigt, at han var en repræsentativ Mand, der ved Forhandlinger med de andre Landes Postkontorer kunde optræde med den fornødne Autoritet. Direktionen indstillede derfor til Embedet Kammerherre og Kompagnichef ved Livgarden Greve Julius Carl Christian v. Holck, og han blev 17. April 1838 udnævnt af Kongen. Holck synes ogsaa at have været en Mand, der forstod at hævde sin Stilling, og i Særdeleshed var det ham meget magtpaaliggende, at Embedsmændene ved det danske Post-

*) I 1840 fik Postinspektøren Titelen „Overpostamtsdirektør“.

kontor nød samme Anseelse som Embedsmændene ved de andre Landes Postkontorer i Hamborg. Medens hans Formænd saaledes havde haft Titel af Postinspektør og Embedet været benævnt „Postkontor“, dog siden 1820 „Postamt“, blev det, efter at Embedet atter var samlet, paa Forslag af Holck ved kgl. Res. af 6. Maj 1840 bestemt, at Embedet skulde benævnes „Kgl. dansk Overpostamt“ og Chefen for samme „Overpostamtsdirektør“. Aaret efter blev der, ligeledes efter Holcks Forslag, approberet et Uniformsreglement for Embedsmænd og Betjente ved det danske Overpostamt, hvorved der blev tillagt Holck en Gallauniform, bestaaende af karmesinrød Kjole med 2 guldbroderede Sløjfer paa Krave og Opslag samt Epauletter med Kongens Navnetræk og guldbroderede slyngede Posthorn. I bægge disse Forslag henviste Holck til, at de fremmede Postanstalter alle benævntes „Overpostamt“, og at deres Chefer alle bar Epauletter.⁴⁾

Af Provinsembederne var der enkelte, som gav betydelige Indtægter, for Kongerigets Vedkommende dog kun eet, nemlig Helsingør. Postmesteren her havde i 1840 en Bruttoindtægt af 6700 Rdl., men samtidig var Bruttoindtægten for Postmesterembederne i Kiel og Altona ca. 7700 Rdl. for hvert. Af de øvrige Embeder ydede de fleste ikke deres Indehavere et passende Udkomme, og der fandtes endnu i Begyndelsen af Fyrerne Postmesterembeder — i Kongeriget omtrent en Snes — hvis Indtægter ikke udgjorde mere end 3 à 400 Rdl. aarlig, og hvoraf alle Udgifter ved Embedets Bestridelse skulde afholdes. Disse Embeder kunde naturligvis som Regel kun være Bierherv, men der var

dog ogsaa Embeder, der ikke betragtedes som saadanne, men hvor Indtægterne var uforholdsmæssig smaa. Da saaledes Postmesterembedet i Sorø i 1843 var ledigt, indstillede Direktionen Kopist Boiesen her til, særlig fordi han ikke var Familieforsørger, da Indtægten var saa ringe, at den maatte anses for utilstrækkelig til en Families tarveligste Underhold.⁵⁾

For at skaffe Postmestrene et Bidrag til et anstændigt Udkomme havde Generalpostdirektionen efterhaanden overdraget flere af dem Befordringen af Brev- og Pakkeposterne, men derved fordyredes Befordringen, idet Postmestrene i Reglen ikke selv holdt Befordringer, men akkorderede med andre herom. Herved maatte ikke alene Betalingen fra Postvæsenets Side være saaledes, at der kunde blive et Overskud for Postmestrene, men disse kom tillige i et Afhængighedsforhold til deres Befordringskontrahenter, hvilket ofte havde til Følge, at Postmestrene maatte se igennem Fingre med Uregelmæssigheder. Den Maade, hvorpaa Embedsmændene fik deres Indtægter, var saaledes i flere Henseender uheldig, og herpaa havde ogsaa den paa Stændernes Foranledning nedsatte Kommission (se Side 335) haft Opmærksomheden henvendt. I den Betænkning, som Finansministeren i Januar 1840 afgav paa Grundlag af Kommissionens Undersøgelser, ytrede han, at flere Postmesterembeder var saa smaa, at de kun kunde være et Bierhverv, medens andre var saa store, at der ved Vakance maatte kunne ske Besparelser. Ved at udelukke Postmestrene fra at være Befordringskontrahenter og udbyde Postbefordringen ved Licitation vilde der sikkert ogsaa paa denne Konto kunne opnaaes betydelig Besparelse, og i Forbindelse

hermed vilde det være naturligt at sætte Postembedsmændene paa fast Gage.

Omtrent samtidig med at Generalpostdirektionen fik denne Betænkning til Erklæring, afgik, 12. April 1840, Postforvalteren ved Brevpostkontoret i Kjøbenhavn, Dall, ved Døden. Direktionen greb da Lejligheden til at gennemføre den i tredie Kapitel omtalte Reform af det kjøbenhavnske Postvæsen, hvorved det helsingørske og lollandske Postkontor ophævedes og dets Forretninger henlagdes til Brevpostkontoret og Pakkepostkontoret, samtidig med at den forældede Skik med Karternes Udhængning afskaffedes og en tidsvarende Brevombæring indførtes. I Henhold til den i Betænkningen fremsatte Udtalelse om det naturlige i, at Postembedsmændene sattes paa fast Gage, tog Direktionen tillige dette Spørgsmaal, der for Kjøbenhavns Vedkommende bedst lod sig løse samtidig med den forestaaende Forandring, under Overvejelse og erhvervede foreløbig en kgl. Resolution for, at Dalls Enke maatte forblive i Besiddelse af hans Embede mod at afholde Udgifterne ved dets Bestyrelse, indtil den paatænkte Ordning kunde træde i Kraft. Efter at derpaa ved kgl. Res. af 17. Juli 1840 Postmesteren ved det helsingørske og lollandske Postkontor, Justitsraad Hegedahl, som, efter i længere Tid at have været angrebet af den i 1836 herskende Sygdom la grippe, var blevet sindssyg, var afskediget, forelagde Direktionen for Kongen sit Forslag om den fremtidige Ordning af det kjøbenhavnske Postvæsen, hvilket Forslag under 7. Aug. s. A. erholdt kongelig Stadfæstelse. Der skulde herefter være et Brevpostkontor og et Pakkepostkontor. Chefen for Brevpostkontoret, der som hidtil skul-

de kaldes Postforvalter, skulde lønnes med 2400 Rdl. aarlig og til Lønning af Privatskrivere have 800 Rdl. samt til Kontorudgifter 300 Rdl. Ved dette Kontor skulde være 3 Postkontrolører, 6 af Direktionen ansatte Postskrivere og 14 Postbude. Den ældste Kontrolør skulde lønnes med 1200 Rdl., de 2 andre hver med 1000 Rdl., den ældste Postskriver med 500 Rdl., næstældste med 400 Rdl. og de 4 yngste med 300 Rdl. hver. Af Postbudene skulde de 4 ældste have hver aarlig 600 Rdl., de følgende 4 hver 500 Rdl. og de 4 yngste hver 400 Rdl. samt 2 Ekstrabude hver 250 Rdl.

Ekspeditionen af de fra Kjøbenhavn afgaaende Aviser havde Direktionen foreslaaet henlagt under en særlig dertil beskikket Embedsmand, hvortil var udset Fuldmægtig i Direktionen Jørgen Carl Pritzel, der skulde lønnes med 800 Rdl. og oppebære 3 pCt. af Avisernes Indkøbspris i Emballagegebyr, men da Kongen ikke ønskede nogen ny Embedsmand ansat, blev Ekspeditionen af Aviserne overdraget Pritzel i Forbindelse med hans Stilling som Fuldmægtig og mod, at hans Gage forhøjedes til 800 Rdl., samt at de 3 pCt. Emballagegebyr tilfaldt ham.

Alle de her nævnte Forandringer traadte i Kraft fra 1. Januar 1841, og fra samme Tid indflød alle Gebyrer og Bærepenge, som opkrævedes ved Brevpostkontoret, i Postkassen. Man gik i den Henseende radikalt til Værks, thi det var ikke alene de anordningsmæssige Gebyrer, som fra nu af toges til Indtægt for Postkassen, men ogsaa Nytaarsdusørerne, der havde været Embedets betydeligste Indtægt, sørgede man for at faa ind i Postkassen ved Bestemmelsen om et særligt Postkassen tilfaldende Gebyr for Breve, der ind-

leveredes efter den almindelige Indleveringstid (jvfr. Side 498).⁶⁾

Naturligvis var det Hensigten at indføre de samme Lønningsbestemmelser for Pakkepostkontorets Vedkommende, og herom fastsatte ogsaa Resolutionen de nærmere Regler, men Gennemførelsen heraf udsattes, da man helst vilde afvente et Chefsskifte. Dette fandt Sted 1. Januar 1844, da Postmesteren, Justitsraad Hecquet, blev entlediget med 2000 Rdl. i Pension, og fra samme Tid toges samtlige Gebyrer ved Pakkepostkontoret til Indtægt for Postkassen, medens Postmesteren fik tillagt i aarlig Gage 2400 Rdl. foruden 300 Rdl. til Kontorudgifter og 400 Rdl. til Lønning af Privatskrivere. Ved Kontoret ansattes 3 Postkontrolører, 6 Postskrivere og 10 Postbude samt 2 Ekstrabude, der lønnes efter samme Regler som ved Brevpostkontoret.

Ved den Lønningsreform, der altsaa nu var gennemført for hele det københavnske Postvæsen, fik Embedsmændene gennemgaaende mindre Indtægt, og det var ogsaa af den Grund, at man gennemførte Reformen ved Vakance i Chefsemlbederne, da der ellers havde maattet udredes større personlige Tillæg. Helt undgik man dog ikke dette, idet de 2 ældste Postkontrolører ved Pakkepostkontoret maatte have henholdsvis 864 og 312 Rdl. i personlige Tillæg som Erstatning for Nedgang i Indtægt. Ligeledes maatte der til Postbudene bevilges personlige Tillæg til Beløb 1254 Rdl. aarlig, foruden at Postkassen maatte overtage Udredelsen af Pensioner til afgaaede Postbude med ialt 932 Rdl. aarlig, hvilket Beløb hidtil var udredet af Postbudene.⁷⁾

Antallet af Postbude ved Brevpostkontoret forøge-

des i 1842 med 4, saa at den normerede Budløn ialt androg 8050 Rdl. aarlig, men Bærepengene, som nu indgik i Postkassen, løb op til mere, i 1844 saaledes til 10,000 Rdl. Postbudene maatte ikke alene besørge Brevombæringen, men tillige udføre Arbejdet ved de afgaaende Poster, saa at de, efter hvad Postforvalteren oplyste, var i Arbejde fra Kl. 3 $\frac{1}{2}$ à 6 Morgen til Kl. 11 à 12 Aften. Direktionen fik derfor ved kgl. Res. af 27. April 1845 Bemyndigelse til at anvende indtil 10,000 Rdl. aarlig, for saa vidt Bærepengene indbragte dette Beløb, til Lønninger og Ekstragodtgørelser til Postbude ved Brevpostkontoret.*)

For det kjøbenhavnke Postvæsens Vedkommende skal endnu kun bemærkes, at Chefen for Personpostekspeditionen fra 1. Januar 1847 blev tillagt fast Gage 2400 Rdl. og til Kontorhold 300 Rdl., hvorefter Indskrivningsgebyret tilfaldt Postkassen. Samtidig ansattes der en Postskriver og 5 Postbude ved Ekspeditionen, der fra nu af fik Navnet „Personpost- og Befordringsvæsenets Ekspeditionskontor“. Fra 1. Januar 1847 oprettedes en særlig Avisekspedition, hvis Chef fik tillagt i Gage 800 Rdl. og 3 pCt. af Abonnementsprisen af de afgaaende Aviser, hvorimod han selv havde at afholde alle Kontorudgifter, derunder nødvendig Medhjælp. Postekspeditøren ved den fra 1. Juli 1847 oprettede Jernbanepostekspedition blev der tillagt en aarlig Gage af 800 Rdl. samt 200 Rdl. til en Pakmester. Ved denne Ekspedition ansattes tillige en Postskriver.

Efter at det i 1840 var vedtaget, at Postembedsmændene i Kjøbenhavn skulde sættes paa fast Gage, laa det nær snart efter at indføre samme Lønnings-

maade for Postmestrene i Provinserne, hvorved tillige Spørgsmaalet om Postmestrenes Udelukkelse fra at være Postkontrahenter kunde blive løst, men hele Aaret 1841 og den største Del af 1842 gik hen, uden at der blev rørt ved dette Spørgsmaal. Først efter at der fra de i 1842 afholdte Stænderforsamlinger var indkommet Andragende om, at Postmestrene maatte blive satte paa fast Gage og i Forbindelse hermed en Forandring foretaget i de gældende Regler om Postgebyrer, blev Forarbejderne til denne Reform paabegyndte, idet Generalpostdirektionen i November 1842 paalagde samtlige Postmestre at indsende en samvittighedsfuld Angivelse af den Fortjeneste, de havde ved de dem overdragne Befordringer, samt at afgive Indberetning om, hvilket Antal Medhjælpere, Fuldmægtige, Skrivere, Litsenbrødre og Brevbærere de havde i deres Tjeneste, og hvilken Sum enhver af disse Folks Lønning og Underholdning aarlig kostede dem.')

Først 1½ Aar efter, i Juli 1844 forelagde Direktionen derefter et Forslag for Kongen om fast Gage og Kontorhold for samtlige Postmestre i Kongeriget og Hertugdømmerne og om Gebyrernes Inddragelse i Postkassen. Ved Udarbejdelsen af Forslaget, der var tiltraadt af Finansministeren, havde Direktionen fulgt den Regel at bestemme Gagen for enhver Postmester efter Omfanget af de ham anbetroede Ekspeditioner, det deraf følgende større eller mindre Kontorhold, Stedets Vigtighed i postalsk Henseende og de lokale Forhold. Endvidere, at Gagerne bestemtes saaledes, at ingen Postmester, om ogsaa hans Embede var af ringe Omfang, fik mindre Indtægt end forhen, og endelig, at der for at knytte Postmestrenes pekuniære Interesse

til Postkassens tillagdes dem 10 pCt. af den Sum, som Intraderne maatte overstige et vist for hvert Kontor fastsat Beløb, beregnet efter Gennemsnittet af de sidste 3 Aars Intrader. Det var nemlig Direktionens Overbevisning, at det var nødvendigt at give Postmestrene Udsigt til større Indtægter, naar de viste sig virksomme i at paaagte Postkassens Tarv, idet den Anledning, de hidtil havde haft til at søge Forsendelsernes Antal forøget og derved ogsaa deres egne Indtægter formere, bortfaldt, naar de sattes paa fast Gage, „thi at stole paa den blotte Pligtfølelse turde for alle vel ikke være tilstrækkelig.“

Som Minimum for en Postmesters Gage foreslog Direktionen 700 Rdl. og 150 Rdl. til Kontorhold. Herfra gjordes dog en Undtagelse med Hensyn til de Embeder, som enten kunde overdrages til Mænd, der beklædte andre Stillinger, eller, hvad Direktionen særlig maatte anbefale, „forbeholdes de private Postfuldmægtige, der udgøre en Klasse af Betjente, som er af yderste Vigtighed for Postvæsenet, men for hvis Fremtid der hidtil intet har kunnet gøres“, hvad ogsaa havde haft til Følge, at det var blevet mere og mere vanskeligt for Postmestrene at faa brugbare Fuldmægtige. For saadanne Embeder foreslog Direktionen Gagen sat til 400 Rdl. og Kontorholdet til 70 Rdl.

Ved kgl. Res. af 12. Juli 1844 bifaldt Kongen Forslaget, derunder ogsaa, at Embeder paa 400 Rdl. maatte forbeholdes Postfuldmægtige, dog med Undtagelse af dem, som var eller i Fremtiden maatte blive bestemte for Militære. For Postmesterembederne i Kongeriget bestemtes Lønning og Kontorhold saaledes (den først anførte Sum er Lønning, den anden Kontor-

hold, angivet i Rdl): 3000 og 1000: Helsingør; 2500 og 500: Odense; 2000 og 600: Aalborg; 1900 og 500: Kolding; 1900 og 400: Aarhus; 1600 og 400: Randers; 1600 og 200: Svendborg; 1400 og 400: Roskilde; 1400 og 250: Horsens; 1400 og 200: Nyborg; 1200 og 400: Ringsted og Slagelse; 1200 og 200: Vejle; 1100 og 200: Viborg; 1000 og 200: Assens, Holbæk, Kallundborg, Nykjøbing F. og Næstved; 900 og 200: Faaborg; 900 og 150: Hjørring og Ribe; 800 og 200: Thisted; 800 og 150: Fredericia, Nakskov, Ringkjøbing og Rudkjøbing; 700 og 150: Frederiksborg, Frederikshavn, Hobro, Holstebro, Kjøge, Korsør, Maribo, Middelfart, Præstø, Skanderborg, Skive, Sorø, Stege, Stubbekjøbing, Varde og Vordingborg; 400 og 70: Bogense, Ebeltoft, Frederikssund, Grenaa, Hørsholm, Kjerteminde, Lemvig, Lyngby, Mariager, Nykjøbing J., Nykjøbing S., Nysted, Rødby, Sakskjøbing, Skjelskør og Storehedinge. For Postekspeditionen i Nibe sattes Lønning og Kontorhold til henholdsvis 400 og 70 Rdl., og de samme Beløb tillagdes senere de i Frederiksværk og Løgstør oprettede Ekspeditioner. Postekspeditionen i Rønne var ikke optaget i Forslaget, hvorimod dette var Tilfældet med Ekspeditionen i Rønnede, der helt udenfor de fastslaaede Regler er opført med 150 Rdl. Lønning og 50 Rdl. Kontorhold.

For Hertugdømmernes Vedkommende skal kun nævnes, at Postmesteren i Altona fik i Lønning 3000 Rdl. og til Kontorhold 3000 Rdl., Postmesteren i Flensborg henholdsvis 2800 og 2000 Rdl., Postmesteren i Haderslev henholdsvis 2000 og 800 Rdl., Postmesteren i Kiel henholdsvis 3000 og 1200 Rdl., Postmesteren i Slesvig henholdsvis 2500 og 1200 Rdl. og Post-

mesteren i Ærøeskjøbing henholdsvis 700 og 150 Rdl. For Embederne ved de danske Postkontorer i Hamborg, Lybæk og Eutin skete ingen Forandring i den hidtidige Lønningsmaade.

Denne Lønningsforandring, der traadte i Kraft fra 1. Januar 1845, betød for Postmestrene ved de mindre Embeder en Indtægtsfremgang. For de større Embeders Vedkommende blev ogsaa i de fleste Tilfælde den egentlige Embedsindtægt forhøjet, men ved de Embeder, hvor Postmestrene tillige var Postkontra-henter, led de ved fremtidig at være udelukket herfra et Indtægtstab, som de daværende Postmestre dog fik godtgjort ved personlige Tillæg. Af Kongerigets 59 Postmestre fik ikke færre end 31 personlige Tillæg til Beløb ialt 10,500 Rdl., Postmesteren i Aalborg saaledes 665 Rdl., i Kallundborg 863 Rdl., i Holbæk 670 Rdl., i Holstebro 424 Rdl., i Svendborg 400 Rdl. og i Vejle 487 Rdl., men disse Postmestre havde ogsaa hidtil som Postkontra-henter haft en Biindtægt af henholdsvis 407, 945, 600, 800, 613 og 699 Rdl. Postmesteren i Helsingør fik i personligt Tillæg 2725 Rdl., men med dette Beløb var den virkelige Embedsindtægt nedsat, idet Postmesteren her ikke var Kontra-hent. Hans Indtægt maa altsaa tidligere have været 5725 Rdl. eller omtrent ligesaa meget som en Ministergage nu til Dags. Ogsaa i Hertugdømmerne maatte en stor Del Postmestre have personligt Tillæg, men her havde ogsaa de virkelige Embedsindtægter været betydelig større end i Kongeriget. Postmesteren i Slesvig fik saaledes 2934 Rdl., i Altona 2163 Rdl., i Flensborg 2000 Rdl., i Kiel 1200 Rdl. og i Haderslev 800 Rdl.¹⁰⁾

Vil man nu spørge, om de her fastsatte Lønninger

var passende, lader dette sig bedst besvare ved at sammenligne andre Embedslønninger paa hin Tid. I 1841 havde Generalpostdirektøren i Gage 3000 Rdl., første Postdirektør 2200, anden Postdirektør 2000 og Kontorchefer i Generalpostdirektionen 14 à 1600 Rdl. Naar samtidig Postmestrene i Helsingør, Odense og Aalborg var lønnede med henholdsvis 3000, 2500 og 2000 Rdl., tør man ikke paastaa, at Lønningerne var for smaa, for saa vidt Postmestrene har kunnet regne med disse Beløb som deres virkelige Indtægt, men man fristes til at spørge, om f. Eks. Postmesteren i Odense har kunnet bestride alle Kontorudgifter, derunder Husleje for Kontorlokale, Løn til Fuldmægtige, Skrivere og Postbude, for 600 Rdl. aarlig. Dette har næppe kunnet lade sig gøre, men der var ogsaa endnu, skønt Gebyrerne skulde indflyde i Postkassen, nogle uvisse Indtægter at løbe paa. De Steder, hvor der udgik Aviser, tilfaldt der fremdeles Postmesteren 3 pCt. af Abonnementsprisen i Emballagegebyr, og ligeledes havde Postmestrene for Konvoluttering af Pengebreve, Forsegling, Mærkning af Pakker m. v. Ret til at opkræve 3 Sk. for hver Ydelse, men store Summer kan dette næppe have indbragt. Derimod har sikkert de fleste Postmestre haft Indtægter i Form af Nytaarsdusører og Godtgørelser for Kreditgivning og Bogføring samt Taskeveksling med Landboere, særligt hvor der var flere Herregaarde i Omegnen, og endelig var der de 10 pCt. af det Beløb, som Intraderne oversteg den for hvert Kontor fastsatte Sum. Disse Procenter androg i 1847 for samtlige Postmestre i Kongeriget omtrent 7800 Rdl. De udgjorde for Postmestrene i efternævnte Byer de hosføjede Beløb: Aarhus 594, Aalborg 487,

Odense 477, Randers 456, Horsens 292, Helsingør 240, Thisted 228, Svendborg 225, Vejle 214, Roskilde 213 og Næstved 203 Rdl. For Postmestrene i de øvrige Byer var dette Beløb under 200 Rdl., lavest for Hørsholm med 6 Rdl.

Saaledes som Lønningerne nu var fastsatte, vedblev de at være i Resten af det Tidsrum, her omhandles, alene med Undtagelse af, at Lønning og Kontorhold for Postmesterembedet i Korsør fra 1. Januar 1847 forhøjedes til henholdsvis 1200 og 400 Rdl., foranlediget ved Etableringen af Dampskibsfarten Frederiksværn—Kiel. Selv om Jernbanen ikke blev forlænget til Korsør, og selv om Dampskibsfarten paa Aarhus ikke blev forlagt fra Kallundborg til Korsør, hvorom der førtes Forhandlinger, vilde dog, udtalte Generalpostdirektionen, Postmesterembedet i Korsør blive et af de vigtigste paa Hovedrouten. Ved Aabningen af Jernbanen mellem Kjøbenhavn og Roskilde fik Postmesteren i sidstnævnte By for Besørgelsen af Forretningerne ved den der indrettede Jernbanepostekspedition et aarligt Tillæg af 800 Rdl. og 200 Rdl. til en Pakmester. Den i Taastrup ansatte Postekspeditør fik tillagt i Lønning 400 Rdl. og til en Pakmester 200 Rdl.¹¹⁾

Ved Posthusene i Provinserne fandtes foruden Postmesteren eller Postekspeditøren ingen andre Embedsmænd. Postfuldmægtige, Skrivere og Postbude var privat antagne af Postmestrene. En Undtagelse herfra dannede Helsingør, for saa vidt som der i 1841 blev ansat en Postkontrolør her. Dette skete efter Forslag af Postmesteren, Mazar de la Garde, under Anbringende af, at han ikke kunde erholde de fornødne Medhjælpere, da de duelige vægrede sig ved at antage en

privat Ansættelse. Han foreslog derfor ansat en Postkontrolør, som skulde besørge hele Regnskabsførelsen, tilligemed Inkassationen af alle Postintraderne, ligesom han skulde forestaa alle Udbetalinger. I Gage skulde han have 800 Rdl., som vilde være at udrede af Embedets Indtægter. Efter Generalpostdirektionens Anbefaling bifaldtes Forslaget ved kgl. Res. af 24. Juli 1841, og samme Dag blev Postfuldmægtig i Helsingør Jens Peter Jensen udnævnt til Postkontrolør. Ved Lønningsreformen i 1845 tillagdes der Postkontroløren i Helsingør i fast Gage 800 Rdl.¹²⁾

Pakkeposterne paa Hovedrouterne fremførtes som hidtil af Postførerne, hvis faste Gage fra 1. Januar 1841 forhøjedes til 300 Rdl., men desuden havde de i Rejsepenge pr. Dag 1 Rdl. 58 Sk. Da Personposterne, hvormed foruden Rejsende kun fulgte Brevpost, oprettedes, blev der til Ledsagelse af disse ansat Postkonduktører, hvis Antal i 1847 var 17. Ved Altona-Kiel Jernbanens Aabning ansattes der særlige Jernbanepostførere paa denne Route. Dette fandt derimod ikke Sted ved Aabningen af Jernbanen mellem København og Roskilde, idet den Postfører eller Konduktør, som ledsagede Posten ad Landevejen til eller fra Roskilde, gjorde Jernbaneturen med fra eller til København.

Embedsbesættelserne fandt, saa længe Frederik den Sjette regerede, Sted paa samme Maade som tidligere, det vil sige, at Generalpostdirektionen kun havde liden Indflydelse i den Henseende. I Aarene 1831—39 fandt 27 Udnævnelser Sted af Postmestre i Kongeriget, København undtaget. Af disse hørte 11

til dem, der var forbeholdt Underofficerer; og de besattes derfor uden Indstilling fra Direktionen, de 7 med Officerer, de 3 med Postembedsmænd og et med den afdøde Postmesters Søn. Af de øvrige 16 blev 3 besatte uden Indstilling ved kgl. Reskript, det ene med en Officer, det andet med den afgaaede Postmesters Søn, som var Fuldmægtig i Generalpostdirektionen; og det tredie med en Godsinspektør. Om de 13 Embeder gjorde Direktionen Indstilling, og denne fulgtes ved Besættelsen af de 9, men heraf var de 5 af den Art Embeder, som kun kunde være et Bierhverv. Af de 4, hvor Indstillingen ikke blev fulgt, besattes de to med Officerer, et med en Kopist i Statsgældskontoret og et med en juridisk Kandidat. Desuden tillod Kongen Postmesteren i Kjøge at bytte Embede med en Brandinspektør i Ringkjøbing. I Virkeligheden havde Generalpostdirektionens Indflydelse ved Besættelsen af 23 Embeder kun strakt sig til de 4, thi de 5 mindre Embeder, der maatte besættes med Mænd, der var bosiddende i de paagældende Byer, kan i den Henseende holdes ude af Betragtning.

Frederik den Sjettes Forkærlighed for Militæretaten forklarer, at denne Konge favoriserede Officerne, men det er saa langt fra, at Christian den Ottende indskrænkede Officerernes Adgang til civile Embeder, at han tvertimod udvidede den. I Reskript af 28. April 1842, hvorved fastsattes forskellige Bestemmelser for Avancement, Pensionering og Belønning ved Landetaten, hedder det i Punkt 30: „Af Embederne, der efter allerh. Res. af 18. Maj 1804 og senere Bestemmelser er bestemte for Underofficerer, forbeholdes pensionsberettigede Officerer udtrykkelig dem, hvis

Indtægter overstiger 500 Rdl., og hvis Forretninger er passende for Officerer, saavel som i Reglen alle Postmester- og Branddirektørembeder, om ogsaa deres faste Indtægter ikke udgør den nys nævnte Sum. Foruden bemeldte Embeder vil derhos fra Tid til anden betydeligere og mere indbringende Embeder i Post- og Toldfaget og under Rentekammeret blive besatte med ældre pensionsberettigede Officerer.“ Hermed var i Virkeligheden alle Postmesterembeder forbeholdte Officerer, men derved var Postvæsenets egne Embedsmænd berøvede Udsigten til Avancement, og dette havde ganske naturligt til Følge, at yngre fremadstræbende Mænd ikke gav sig i Postvæsenets Tjeneste. Overalt klagede Postmestrene over Vanskeligheden ved at faa brugbare Fuldmægtige, da ingen vilde ofre deres Arbejde i en Etat, hvor Udsigten til Forfremmelse var saa ringe. Dette var ogsaa Aarsagen til, at man, som tidligere omtalt, ved Lønningsreformen i 1844 forbeholdt en Del af de smaa Postmesterembeder for Postfuldmægtige. Samme Aar har Generalpostdirektionen stillet Forslag om en forandret Bestemmelse med Hensyn til de Tjenester, der var forbeholdte Militære, men uden andet Resultat, end at Kongen resolverede, at Konduktørposterne fremtidig skulde forbeholdes Underofficerer, medens Postfører-tjenesterne ikke skulde reserveres Militære, men besættes efter Forestilling af Direktionen. At foretage nogen Forandring i Bestemmelsen om visse Postmesterembeders Besættelse med Militære fandt Kongen derimod ingen Anledning til.¹³⁾

I Christian den Ottendes Regeringstid besattes 35 Postmesterembeder i Kongeriget, Kjøbenhavn und-

taget. Ikkun i 2 Tilfælde, nemlig ved Besættelsen af de Underofficerer forbeholdte Embeder, fandt Udnævnelsen Sted uden Indstilling. Om de 33 gjorde Direktionen Indstilling, men denne fulgtes dog kun ved Besættelsen af de 20, og heraf hørte de 3 til de tidligere omtalte smaa Embeder, der kun var Bierhverv. De 17 Embeder besattes alle med Postfunktionærer. Af de 13, hvor Indstillingen ikke fulgtes, og hvortil Postembedsmænd var indstillede, blev 7, deriblandt Aarhus, besat med Officerer, 2 med private Postfuldmægtige og 4 med Mænd i andre civile Stillinger. At Embederne flere Gange blev besatte med Mænd i civile Stillinger udenfor Postetaten eller med Postfunktionærer, som ikke var indstillede af Direktionen, skyldtes naturligvis formaaende Mænds Indflydelse.*)

Afstaaelsen af Embeder havde været ukendt i mange Aar, men i 1842 fandt en saadan Sted. Adjungeret Postmester Wolder i Horsens søgte nemlig om at maatte forundes Horsens Postmesterembede, som hans Onkel, Postmester Mallings, i saa Fald vilde fratræde, imod at han af Wolder fik en passende Pension. Generalpostdirektionen anbefalede Ansøgningen, og ved kgl. Res. af 17. Aug. 1842 blev derefter Mallings ent-

*) Da Postmesterembedet i Præstø i 1845 var ledigt, erklærede Direktionen det for nødvendigt, at en yngre kraftfuld Mand fik dette Embede, da Postmesteren 2 Gange ugl. skulde ledsage Posten til det $1\frac{1}{4}$ Mil fra Præstø liggende Krosted, Tappernøje, for der at udveksle Post med den lollandske Hovedpakkepost. Ikke desto mindre udnævnte Kongen Fuldmægtig ved Møens Amtstue og Stege Postkontor, Black, der var henved 60 Aar gammel. Som Nr. 1 henh. Nr. 3 havde Direktionen indstillet de daværende Kopister Th. Castenschield og H. G. Petersen, bægge senere Overpostmestre i Kjøbenhavn. (Gpdir. Res. Pr. 1845 $2^{\frac{1}{2}}$.)

lediget under den udtrykkelige Betingelse, at han ikke, saa længe Wolder, der samtidig udnævntes til Postmester, var i Besiddelse af Embedet, kunde faa Pension af Statskassen. Wolder døde dog allerede 12. Decbr. Aaret efter, og Statskassen maatte derfor yde Mallings Pension til hans Død i Februar 1846.¹⁴⁾

Ved Udgangen af den Periode, her omhandles, beklædtes ikke mindre end 23 Postmesterembeder i Kongerigets Provinser af Mænd, hvis oprindelige Livsstilling havde været Militær, 12 af Mænd, der tidligere havde været ansatte i andre civile Stillinger eller endnu beklædte saadanne, og 25 af Mænd, der fra deres Ungdom havde været ansatte i Postvæsenet. Af de sidste var 9 Embeder paa 400 Rdl., 7 paa 700 Rdl. og 9 paa 800 Rdl. og derover. Af de 23, der var besat med Militære, var derimod kun 3 paa 400 Rdl. og 6 paa 700 Rdl., medens 14 var paa 800 Rdl. og derover, hvad der tilstrækkeligt viser, hvilket Fortrin der var givet Militære.

En stor Del af de Officerer, der ansattes som Postmestre og særlig de, der var i en fremrykket Alder, betragtede naturligvis Postmesterstillingen som en Retrætepost, i hvilken de skulde nyde en velfortjent Hvile og have et bedre Udkomme. At de med Lyst og Iver skulde sætte sig ind i Postforretningerne, som de stod fuldstændigt fremmede for, og som de vel til Dels betragtede som noget underordnet i Sammenligning med deres tidligere Beskæftigelse, var ikke at vente, og der foreligger da ogsaa Vidnesbyrd nok om, hvor lidet Forstand en stor Del af disse Postmestre har haft paa at forestaa et Postkontor. En fhv. Oberstløjtnant, der var Postmester i Ringsted, indberettede saa-

ledes i 1834, at han havde en Underbalance af 4 à 500 Rdl. paa de af ham oppebaarne Intrader, „men at det, naar han ved Aarets Slutning har afsluttet med enhver i Postdistriktet, vil vise sig, at denne Skyld er langt mindre.“ Han søgte dog om Tilladelse til at afdrage Gælden med 16 Rdl. om Maaneden, saa at han naturligvis i Virkeligheden har haft Kassemangel, men han har sikkert ikke haft meget Begreb om Regnskabsvæsen og blev senere stadig idømt Mulkter for Udeblivelser med Regnskaber og Erklæringer, indtil han i 1836 blev afskediget. Efter at Kasseforordningen i 1840 var traadt i Kraft, og der blev foretaget regelmæssige Kasseeftersyn, fik flere Postmestre, mest fhv. Officerer, Skrivelser fra Direktionen, hvori det tilkendegaves dem, at det havde været Direktionen ukært at erfare den mindre gode Orden, hvori Regnskabsvæsenet var befundet. I Modsætning hertil fik f. Eks. Postmestrene Sørensen i Aalborg og Wiborg i Hobro Skrivelser, hvori Direktionen, efter at have erfaret den gode Orden, hvori Regnskabsvæsenet ved deres Kontorer var befundet, bevidnede dem sin særdeles Tilfredshed. Da der senere blev ansat Postinspektører, som jævnlig inspicerede Postkontorerne, er det heller ikke lutter Ros, der bliver de fhv. Militære til Del. Hos flere fandtes Regnskaberne ikke førte, ved et Eftersyn den 4. Juni i Aarhus saaledes ikke for hele det løbende Kvartal. I Sakskjøbing havde Postmesteren, en fhv. Underofficer, gjort Udlaan af Kassebeholdningen, og i Faaborg, hvor det var en fhv. Kaptajn, der var Postmester, holdtes ingen Litsenbroder, og Brevombæringen besørgedes af en gammel Kone. I Præstø forefandtes

gentagne Gange saa betydelige Uordener, at Generalpostdirektionen paalagde Postmesteren, en fhv. Løjtnant, uopholdelig at antage en duelig og forretningskyndig Fuldmægtig, „da han ikke selv er i Besiddelse af den Forretningsduelighed, som udfordres for at kunne forestaa Bestyrelsen af det ham anbefoede Embede.“ Efterkom han ikke dette Paalæg, vilde der uden videre blive beskikket ham en Adjunkt.¹⁵⁾

Manglende Officererne Kendskab til Postforretningerne, synes de paa den anden Side at have været i Besiddelse af stor Selvfølelse, der i et Par Tilfælde gav sig Udslag i manglende Respekt for den dem overordnede Autoritet. Saaledes tilskrev i 1834 Postmesteren i Flensborg, Major Schwarz, Generalpostdirektionen et i en meget pligtstridig Tone affattet Brev, i Anledning af, at Direktionen ved Øvrigheden havde ladet anstille Undersøgelser om en bortkommen Pengeforsendelse. Sligt frabad Majoren sig, da hans Autoritet derved blev nedbrudt; Direktionen havde, tilføjede han, alene at holde sig til Postmesterens Erklæring. Direktionen indberettede Sagen til Kongen, hvorefter Schwarz fik en Tilkendegivelse om, at han ved sin Optræden havde paadraget sig Kongens allerhøjeste Mishag med Tilføjende, at, naar han denne Gang slap for at blive suspenderet, var det kun paa Grund af hans aabenbare Ukendskab til sine Forretninger og med de Pligter, der paahvilede ham.¹⁶⁾ Frederik den Sjettes Vrede gik imidlertid hurtigt over; 4 Maaneder efter fik Schwarz, der som Officer kun var naaet til Premierløjtnant, men senere havde faaet Afskedspatent, først som Kaptajn og derefter som Major, et nyt Afskedspatent som Oberstløjtnant.

Endnu mere respektstridigt optraadte dog Postmesteren i Rudkjøbing, Premierløjtnant Baggesen, overfor Generalpostdirektionen. Han har uden Tvivl haft store Tanker om sig selv og sin Dygtighed som Postmester, thi kun faa Aar efter at han var indtraadt i denne Stilling, tilsendte han Direktionen et af ham forfattet Udkast til en Instruks for Postmestre. Direktionen tilbagesendte ham dog Udkastet, idet den tilkendegav ham, at man med Tilfredshed havde lagt Mærke til hans Embedsvirksomhed og paaskønnede den gode Villie og Hensigt, som havde været Bevægelsen til hans Arbejde, men at man, efter de fra flere praktiske Postmestre indhentede Erklæringer, ikke ansaa det for skikket til Anvendelse som almindelig Instruks for Postmestre. Denne Mangel paa Anerkendelse af hans Arbejde er naturligvis ikke blevet godt optaget, og muligt er han ogsaa senere paa anden Maade blevet skuffet i sine Forhaabninger. Et Par Aar efter, i Novbr. 1841, søgte han om at faa overdraget Postbefordringen, men da han ikke straks fik Svar herpaa, sendte han i December en Ansøgning herom til Kongen. I Slutningen af samme Maaned fik han fra Direktionen en Ordre om at lade Posten, der skulde afgaa fra Rudkjøbing, vente paa den lollandske Post til Kl. 2 om Natten, dog ikke naar det med Sikkerhed kunde skønnes, at denne Post aldeles vilde udeblive. Af denne Ordre tog han Anledning til at sende Direktionen et Brev, hvis Indhold og Tone vidner om, at det var en længe undertrykt Harme, han gav Luft, men rigtignok i en saa uforskammet Form, at man maa tvivle om, hvorvidt han har været ved sine

fulde fem.*) Dette Brev sendte Direktionen til Kon-

*) Brevet lød i sin Helhed saaledes:

Den kongelige Generalpostdirektion.

Til behageligt Gensvar paa den høje Direktions Skrivelse af 11. ds. tillader jeg mig underdanigst at fremføre: Det er en Selvfølge, at den høje Direktions Ordre af 28. f M. ville blive nøjagtigen udførte, for saa vidt at de indholde noget til Udførelse menneskeligt, men da nu en Del af disse høje Ordres indbefatte en moralsk Umulighed og noget umenneskeligt: at skulle kunne skønne med Sikkerhed, hvad der kan ske eller ikke ske i 5 Miles Afstand, det hedder nemlig: „hvorhos det dog bliver en Selvfølge, at Posten fra Rudkjøbing ej skal opholdes længere end nu sker, naar det med Sikkerhed kan skønnes, at Posten fra Lolland aldeles vil udeblive“ — maa jeg underdanigst protestere imod det Ansvar, som den høje Direktion efter hin meningsløse og uforstaaelige Sætning maatte muligen behage i høje Bevaagenhed at paalægge mig. Vanskeligt er det at opfatte hin den høje Direktions Ideassociation, medmindre at man skulde tænke sig den som en subjektiv Slutning fra den Dygtighed non plus ultra, hvilken den høje Direktion besidder, en distance at varetage Postvæsenets Tarv og mene, dette er opnaaet, naar jeg faar nogle Natteekspeditioner til Skade for den sildige Indtræffen til sit Bestemmelsessted af en Post fra en Befolkning paa omtrent 18.000 Indvaanere?

At den høje Direktion tiltroer sig en Habilitet, comme il faut en distance at administrere Postvæsenets sande Interesse synes underdanigst bevist derved, at jeg har i de 7 Aar, jeg har tjent som Postmester, ikke nydt den store Ære, her at se nogen af de høje Herrer, og er derved berøvet Lejlighed til af Dem at lære: hvorledes man hurtigst ekspederer Breve til Udlandet efter den udenlandske Brevposttakst med sine mange Supplementer, hvorledes man ekspederer Pakkepostsager til England, og hvorledes man i Rudkjøbing kan skønne med Sikkerhed, om Posten fra Taars kan overføres eller ikke m. m.

Den høje Direktion kan opstilles som et lysende Paradigma, og for at dette Lys ikke skal staa under en Skæppe, føler jeg det min Pligt imod den høje Direktion for den Humanitet, den Retfærdighed og den Billighed Højstsamme altid har bevist mig, at udarbejde en ræsonnerende Over-

gen samtidig med, at den erklærede sig over Baggesens Andragende om at faa Postbefordringen overdraget. Selvfølgelig blev Andragendet afslaaet, og det blev tillige paalagt Direktionen at tilkendegive Baggesen, at Kongen med allerhøjeste Mishag havde erfaret, hvorledes han i en Skrivelse til Direktionen havde tilladt sig at bruge en højst usømmelig og den skyldige Respekt for den ham overordnede Autoritet tilsidesættende Skrivemaade, hvorhos det blev at betyde ham, at han, hvis han atter skulde give Direktionen Anledning til Klage over lignende upassende For-

sigt over Postvæsenets indre Bestyrelse; med Arbejdet, som vil blive reelt faktisk, skal jeg gøre mig den største Flid; det vil faa følgende Form: i Margina: Contentum, paa Siden Principperne med oplysende Eksempler, hvortil frivillige Bidrag ikke ville udeblive; Begyndelsen vil sandsynligt ske med: hvad er Aarsagen til Postvæsenets Deficit ved Pakkeposten? Om Arbejdet vil blive indleveret til Hs. Maj. Kongen, Hs. kgl. Højhed Kronprinsen, de høje Stænder, udgaa som Brochure eller som en Serie i Bladene — med underdanigst Motto og Dedication til den høje Direktion — derover har jeg endnu ikke fattet nogen Beslutning, og hvilken ganske vilde forandres, naar den høje Direktion opfyldte Løftet af Paaskønnelse af min Embedsvirksomhed, om hvilket jeg har modtaget Tilsagn, og naar jeg fik Svar paa min underdanigste Skrivelse af 19. Novbr. — herpaa har jeg forgæves ventet, uagtet at man vel paa en høflig Forespørgsel kan i al Underdanighed fordre et høfligt Svar, og uagtet at jeg har haft den Tro: ¹⁾ at meget højtstaaende Herrer havde megen Æresfølelse, noble sentiments, finfølende Takt og en over alle smaalige Hensyn ophøjet Humanitet; og ²⁾ at disse høje Egenskaber vare ligesaa gældende i Civil- som Militær-Etaten.

Rudkjøbing Postkontor, d. 14. Januar 1842.

Underdanigst

Baggesen.

hold, kunde forvente uden videre at blive entlediget fra sit Embede.¹⁷⁾

Skønt det, efter hvad vi her har set, ikke kan paastaaes, at Officererne og Underofficererne i Almindelighed blev dygtige Postmestre, hvorved ogsaa maa tages i Betragtning, at det vel i Reglen ikke netop var de dygtigste Officerer, der forlod Militæretaten, var der dog af de Officerer, der blev Postmestre, flere, som med Iver og Interesse satte sig ind i Postforretningerne, og som blev virkelig dygtige Postmestre. Dette anerkendte ogsaa Generalpostdirektionen ved at indstille flere af dem til Forfremmelse til bedre Embeder, og da der i 1843 skulde konstitueres 2 Postinspektører, faldt, som vi har set, Valget paa fhv. Officerer.

De bedre økonomiske Forhold, hvorunder Postembedsmændene i det heromhandlede Tidsrum levede, havde ganske naturligt til Følge, at den tidligere almindelige Uefterrettelighed med Indsendelsen af Intrader og Aflæggelse af Regnskaber efterhaanden blev sjældnere og sjældnere. Kasseforordningen af 1840 med sine ualmindelig skrappe Bestemmelser, hvorefter bl. a. Kassemangel, foruden Embedsfortabelse, kunde medføre Fæstningsarrest paa Livstid eller til Mangelen blev dækket, skulde ogsaa nok virke afskrækkende, og tillige indførtes der ved denne regelmæssige Kasseeftersyn. Efter 1840 ses kun een Postmester at være suspenderet paa Grund af Kassemangel, nemlig Postmesteren i Storehedinge, Højer, som for misligt Embedsforhold blev dømt til at have sit Embede forbrudt.¹⁸⁾ Derimod blev et Par Postmestre suspenderede og idømte Mulkter for Mangel paa pligtmæssig Tilsyn, fordi deres Fuldmægtige havde gjort

sig skyldige i mislig Omgang med indleverede Penge-
summer.

Det Sparesytem, som Statens daarlige finansielle Tilstand havde nødvendiggjort, medførte, at man for at undgaa forøgede Udgifter til Pensioner kun nødigt afskedigede Embedsmændene, som paa den anden Side kun ugerne tog deres Afsked. Man var i den Henseende i høj Grad liberal, hvad der selvfølgelig ikke altid var heldigt med Hensyn til Forretningernes for-
svarlige Udførelse. Ved Pakkepostkontoret i Kjøbenhavn, hvor der foruden Postmesteren var ansat 2 Postkontrolører og 2 Postskrivere, var saaledes den ene af Kontrolørerne og de 2 Postskrivere mer eller mindre utjenstdygtige, men af Hensyn til, at der kun vilde tilfalde dem en ringe Pension, hvis de blev afskedigede, hjalp man sig, som man bedst kunde, indtil Forretningernes Tiltagen dog i 1836 gjorde en Forandring nødvendig. Ved denne indskrænkede man sig dog til at afskedige Postkontroløren og i Stedet for ansætte 2 Postskrivere, som maatte afgive en Del af deres Indtægt til Pensionsforbedring for den afgaaede Postkontrolør, medens de 2 til Dels utjenstdygtige Postskrivere foreløbig blev i deres Embeder.*)¹⁹⁾

*) I Forestillingen til Kongen angaaende disse Forandringer oplyser Direktionen, at Kontroløren, Schwermann, i flere Aar som Følge af Gigt har været fuldkommen blind paa det ene Øje, hvilken Sygdom tillige har afficeret det andet Øje i den Grad, at der er al Grund til at antage, at han vil blive sit Syn aldeles berøvet, ligesom han desuden lider af Vattersot og af en ved et apoplektisk Tilfælde fremvirket Svækkelse i Underkroppen, saa at han ikkun med megen Besværlighed kan gaa. De 2 kgl. Postskrivere ere i en saadan Stilling, at de ikke, uagtet de efter Evne be-

Af Postmestrene i Provinserne var der flere, som paa Grund af Alder eller Svagelighed ikke var i Stand til at bestride deres Embeder, men i saadanne Tilfælde ikke alene tillod Generalpostdirektionen, at Embedet blev bestyret af en adjungeret Postmester, men den gjorde sig endogsaa Anstrengelser for at bringe en saadan Ordning i Stand. Saaledes fik f. Eks. i 1845 Postmester Limschou i Kolding, der da var 80 Aar gammel, sin Svigersøn, Postfører Worch, adjungeret, da Kolding Postmesterembede, som Direktionen udtalte, var et meget besværligt og ansvarsfuldt Embede, som det var vanskelig for Limschou i hans høje Alder at forestaa. Direktionen udvirkede endogsaa en kgl. Resolution for, at Worch, som maatte ophøre at være Postfører, fik Tilsagn om i sin Tid at komme i Betragtning ved Besættelsen af et for ham passende Postmesterembede.

Efter at Normalbudgetterne var indførte, maatte Pensionsbyrden ikke overstige den bevilgede Sum, og man traf ret usædvanlige Dispositioner for at overholde dette. Da saaledes i 1843 Postmester Müller i Randers fik sin Ansøgning om Afsked bevilget, og Finansdeputationen oplyste, at den Afgang, der Aaret forud havde fundet Sted paa Pensionsreglementet, ikke vilde være tilstrækkelig til at fyldestgøre alle de Krav om Pension, der var stillede, resolverede

stræbe sig derfor, kan virke saaledes til Forretningernes Fremme, som disses Omfang udfordrer, idet den ene lider af et i høj Grad svækket Syn tilligemed en med sin Alder af over 60 Aar tiltagende Svækkelse i de forskellige Aandsevner, og den anden jævnlig ved Sygdomstilfælde sættes ud af Stand til at overtage sin Tjeneste.

Kongen, at Postmesterembedet i Randers foreløbig skulde bestyres ved Konstitution, og at den konstituerede af Indtægten skulde afgive et saa stort Beløb, som den afgaaede Postmester kunde tilkomme i Pension. Embedet stod ledigt i omtrent 7 Aar, idet det først blev besat fra 1. Januar 1850.²⁰⁾

Det er tidligere omtalt (se Side 185), at der ved kgl. Res. af 25. Marts 1808 var fastsat en Uniform for Postembedsmændene. Hvor vidt det har været Meningen, at denne skulde bæres under Udførelsen af den daglige Tjeneste, fremgaar ikke af Resolutionens Ordlyd, men det var, efter hvad Generalpostdirektionen i 1841 oplyste, kun ved højtidelige Lejligheder, at den blev baaret. Direktionen fandt det imidlertid rimeligt, at Embedsmændene under Tjenestens Udførelse bar Uniform og indstillede til Kongen, at denne kom til at bestaa af en mørkeblaa Frakke, for Postmestre med et gulbroderet Posthorn med Krone og for Postkontrolører og Postskrivere med et gulbroderet Knaphul, alt anbragt paa Kraven. Kongen resolve-rede imidlertid 31. Juli 1841, at Uniformen skulde bestaa af en mørk karmesinrød Frakke med Vaabenknapper og opstaaende Krave, forsynet for Postmestres Vedkommende med Guldtræsse om Krave og Opslag og for Postkontrolørers og Postskriveres Vedkommende med et guldtræsset Knaphul paa hver Side af Kraven og 2 Knapper paa Opslagene. Den for Postkontrolører og Postskrivere anordnede Uniform tillo-des det ogsaa de adjungerede Postmestre at bære.

Ved kgl. Res. af 3. Marts 1843 blev den ved Res. af 25. Marts 1808 for Postmestre approberede Uni-

form, der altsaa fremdeles maa være bibeholdt som Stadsuniform, forandret til karmesinrød Kjole med 2 Rader Vaabenknapper, gul Klædes Krave og Opslag med 2 gulbroderede Sløjfer paa hver Side, hvid Casimirs Vest, mørkeblaa Klædes Benklæder med Guld-tresser, trekantet Hat med Guldkrampe og Cordons samt Kaarde med civil Port d'epee. Denne Uniform maatte ogsaa bæres af Postkontrolører, dog at disse kun maatte have een Sløjfe paa hver Side af Kraven. Efter Tegningen til Uniformen hørte der ogsaa til denne Sporer.

Ved kgl. Res. af 24. Novbr. 1843 blev det gjort Postinspektørerne til Pligt under Udførelsen af deres Embedsforretninger at bære en Uniformsfrakke af mørkeblaat Klæde med opstaaende Krave og paa hver Side af denne 2 guldbroderede Sløjfer. Samtidig bestemtes det, at de af Generalpostdirektionen ansatte Postskrivere skulde bære samme Uniform som de kgl. Postskrivere.

De her beskrevne Uniformer gjaldt for Postembedsmændene saavel i Kongeriget som i Hertugdømmerne. For den danske Overpostamtsdirektør i Hamborg var der, som tidligere nævnt, fastsat en særlig Uniform. De øvrige Embedsmænd ved det danske Overpostamt i Hamborg bar samme Uniform som Postembedsmændene i Danmark; Postbudene bar derimod karmesinrød Frakke.²¹⁾

SJETTE KAPITEL.

Statistik. Indtægt og Udgift, Overskuddets Anvendelse.

Den økonomiske Opgang og den betydelige Udvidelse af Postgangen, som betegner denne Periode, bragte selvfølgelig ogsaa Antallet af Postforsendelser og Rejsende til at stige, ligesom ogsaa Postvæsenets Indtægter forøgedes, men naar man ser bort fra den Tilvækst, som Indrettelsen af Personposterne medførte i de Rejsendes Antal samt den derved foranledigede Indtægtsstigning og alene tager Postforsendelserne som Maalestok for Fremgangen, er det dog først fra 1838, at der er en virkelig Fremgang at spore, hvad der falder godt i Traad med Gangen i den materielle Udvikling og, som vi tidligere har set, ogsaa med Udvidelsen af Postgangen. Medens der ikke for tidligere Perioder er udarbejdet statistiske Opgørelser over Antallet af Rejsende og Postforsendelser, foreligger der saadanne for Aarene 1833—46, dog ikke for Tidender og Tidsskrifters Vedkommende, og vi er derfor i Stand til for disse Aar at bedømme, hvilken Virkning de opadgaaende Tider og den stærke Udvikling af Postgangen har haft paa Postvæsenets Virksomhed. Da Brevpostens og Pakkepostens Regnskaber som hidtil er holdte hver for sig, og der ligeledes er ført særligt Regnskab for Personposterne, kan vi tillige se, hvorledes de forskellige Brancher af Postvæsenet betalte sig.

De statistiske Opgørelser omfatter de fra Postkontorerne i Monarkiet samt de danske Postkontorer i Hamborg, Lybæk og Eutin saavel til Indlandet som

til Udlandet afsendte og de til Monarkiet fra Udlandet ankomne Forsendelser.

Antallet af Breve udgjorde:

i Aaret	Private Breve	Kgl. Tjeneste-Breve	Ialt
1833	2.129.133	362.704	2 491.837
1834	2.171.298	362.690	2.533.988
1835	2.155.278	358.025	2.513.303
1836	2.233.562	372.035	2.605.597
1837	2.285.010	376.341	2.661.351
1838	2.301.514	388.986	2.690.500
1839	2.472.749	404.776	2.877.525
1840	2.580.265	432.465	3.012.730
1841	2.638.010	435.683	3.073.693
1842	2.784.295	466.571	3.250.866
1843	2.893.373	484.730	3.378.103
1844	3.048.749	486.103	3.534.852
1845	3.119.141	493.350	3.612.491
1846*)	3.359.508	507.265	3.866.773

Om Antallet af Værdiforsendelser (Guldstænger og Guldmønt, Sølvbarrer og Sølv mønt, Bankosedler og Obligationer samt andre kostbare Sager) haves der ingen Oplysning, men derimod foreligger der Opgørelser over Værdien af disse Forsendelser. Denne beløb:

i Aaret	Private Sager Rd.	Kgl. Tjeneste-Sager Rd.	Ialt Rd.
1833	21.852.155	12.795.314	34.647.469
1834	23.388.009	13.088.101	36.476.110
1835	21.814.787	13.304.239	35.119.026
1836	25.185.475	13.986.879	39.172.354
1837	27.752.649	12.588.891	40.341.540
1838	31.876.616	13.263.118	45.139.734
1839	33.832.684	13.943.899	47.776.383

*) I 1846 var Kjøbenhavns Brevantal 684.292.

i Aaret	Private Sager Rdl.	Kgl. Tjeneste- Sager Rdl.	Ialt Rdl.
1840	33.845.287	16.224.597	50.069.884
1841	31.845.870	17.038.742	48.884.612
1842	34.293.281	18.670.821	52.964.102
1843	34.376.630	15.676.477	50.053.107
1844	35.607.349	19.781.574	55.388.923
1845	40.045.623	19.585.327	59.630.950
1846	39.698.320	19.938.541	59.636.861

Antallet og Vægten af Sager, som takseredes efter
Vægten, udgjorde:

i Aaret	Private Sager	Kgl. Tjeneste- Sager	Ialt	Vægt Pd.
1833	72.116	11.150	83.266	1.056.660
1834	72.035	13.533	85.568	1.045.142
1835	72.492	12.729	85.221	982.118
1836	72.455	14.187	86.642	977.092
1837	82.638	14.394	97.032	1.179.600
1838	92.444	14.953	107.397	1.315.767
1839	119.105	15.398	134.503	1.563.403
1840	137.572	14.354	151.926	1.652.628
1841	144.963	13.685	158.648	1.667.844
1842	153.157	16.335	169.492	1.730.971
1843	161.183	15.637	176.820	1.741.419
1844	182.874	17.660	200.534	2.024.075
1845	187.529	18.273	205.802	2.019.677
1846	194.472	17.760	212.232	2.088.662

Antallet af Pakker med Akter og Dokumenter ud-
gjorde:

i Aaret	Private Sager	Kgl. Tjeneste- Sager	Ialt
1833	2728	1965	4693
1834	2961	1945	4906
1835	2984	2064	5048
1836	3325	1930	5255
1837	4132	2098	6230
1838	4474	2262	6736
1839	5149	2810	7959

i Aaret	Private Sager	Kgl. Tjeneste- Sager	Ialt
1840	5724	2769	8493
1841	5782	3151	8933
1842	5614	3195	8809
1843	5929	2544	8473
1844	5574	2432	8006
1845	5356	2210	7566
1846	5775	2227	8002

Det vil af disse Opgørelser ses, at Brevantallet, naar undtages Aaret 1835, da der er en mindre Nedgang, er i fortsat Stigning. Det vil ogsaa ses, at Forøgelsen er størst i de sidste Aar af Perioden, idet Brevantallet fra 1833 til 1838 altsaa i 5 Aar stiger med 200,000 Breve, medens det fra 1838 til 1846, altsaa i 8 Aar, forøges med 1,200,000. Et lignende Forhold viser sig for Pakkepostforsendelsernes Vedkommende, kun at de første Aar omtrent er uden Stigning, og at den stærke Forøgelse allerede finder Sted fra 1837. Aarsagen hertil er imidlertid den Takstnedsættelse, som Pakkeposttaksten af 9. Decbr. 1836 medførte, og heri kan ogsaa Aarsagen søges til, at Stigningen i Pakkepostforsendelsernes Antal forholdsvis er langt større end i Brevantallet. I de 13 Aar fra 1833 til 1846 er hele Brevantallet steget med ca. 55 pCt., de private Breve med ca. 58 pCt. og de kgl. Tjeneste-Breve med ca. 40 pCt. I samme Tidsrum er for de private Forsendelsers Vedkommende Værdibeløbet steget med 81,7 pCt., Antallet af Pakkesager med 169,7 pCt., Vægten af disse med 100,2 pCt. og Antallet af Dokumentpakker med 111,7 pCt. For de kgl. Tjeneste-Forsendelser er Stigningen henholdsvis 55,8, 59,3, 66,4 og 13,3 pCt.

Vil man sammenligne Antallet af Forsendelserne med Postintraderne, maa man, for saa vidt Brevposten angaar, holde den for svenske og norske Breve erlagte Transitporto udenfor Beregningen. For Aarene indtil 1840 er den særligt opført i Regnskaberne og kan altsaa fradrages, hvorefter Intraderne for den danske Korrespondance har udgjort:

i 1830.....	382,968 Rdl.
i 1831	387,956 -
i 1832.....	384,490 -
i 1833.....	381,325 -
i 1834.....	349,818 -
i 1835.....	345,758 -
i 1836.....	354,965 -
i 1837.....	363,696 -
i 1838.....	350,210 -
i 1839..	351,772 -
i 1840.....	370,077 -

Som det vil ses, er der i Aaret 1834 en pludselig Nedgang i Intraderne af ca. 32,000 Rdl., men dette har sin Grund i, at den i Danmark oppebaarne udenrigske Porto i Aarene indtil 1833 er medregnet i Intraderne, medens den sammen med andre Beløb er ført til Udgift under Kontoen „Udgiftsordre mod Indtægtsordre“, saa at man ikke kan se, hvor meget denne Porto har beløbet. Fra 1834 er den udenrigske Porto imidlertid fradraget Intraderne, inden disse er førte til Indtægt. For Aaret 1834 er fradraget 31,015 Rdl. Vilde man lægge dette Beløb til Intraderne, vilde disse have udgjort 380,833 Rdl., altsaa kun ca. 500 Rdl. mindre end i 1833. Vi maa derfor ved Sammenligning af Portoindtægten med Brevantallet lægge Aaret 1834 til Grund. Sammenligner man herefter

ter Brevantallet og Intraderne for Aarene 1834 og 1837, viser det sig, at medens Antallet*) stiger med 5,2 pCt., stiger Intraderne kun med 3,9 pCt. I Aaret 1838 er der en Nedgang i Intraderne af omtrent 13,000 Rdl., men Aarsagen hertil er den fra 1. Juli s. A. indførte forandrede Takseringsmaade af Brevene efter Vægten, hvorfor dette Aar maa holdes udenfor Sammenligning. Fra 1839 til 1840 er der en Stigning i Antallet af 4,3 pCt. og i Indtægten af 5,2 pCt.

I Aarene efter 1840 er der en fortsat Stigning i Indtægten**), men denne kan dog ikke alene tilskrives en Forøgelse af de egentlige Intrader, thi fra 1841 er i Indtægten medregnet Ind- og Udleveringsgebyret samt Bærepenge m. v. for Kjøbenhavns Vedkommende, og fra 1845 for hele Landet. I 1846 beløb Brevpostintraderne 614,021 Rdl. Anslaaer man Transportoen for svenske og norske Breve til ca. 65,000 Rdl. og Bærepenge m. v. til ca. 92,800 Rdl.***), bliver Portointægten for danske Breve 456,221 Rdl. I Forhold til 1834 har Stigningen i Indtægt herefter været 30,4 pCt., medens Tilvæksten i Brevantallet har udgjort 54,7 pCt. I Forhold til 1839, det første Aar hvori den forandrede Takseringsmaade, der betød en Takstnedsættelse, er anvendt for hele Aaret, bliver Forskellen ikke saa stor, idet Stigningen i Indtægt herefter udgør 29,6 pCt. og Forøgelsen i Antal 35,8

*) Her tages selvfølgelig kun Antallet af private Breve i Betragtning.

**) Se Oversigten Side 565.

***) For 1847 findes Oplysninger om disse Beløb, og herefter er Beregningen foretaget i Forhold til det samlede Beløb af Brevpostintraderne.

pCt. Stigningen i Antallet er dog i ethvert Tilfælde større end Stigningen i Indtægt eller med andre Ord, Gennemsnitsportoer pr. Brev er dalet. Den var i 1834 15,46 Sk., i 1837 15,27 Sk., i 1839, det første Aar efter Takstforandringen, 13,65 Sk. og i 1846 13,03 Sk. Herefter maa man gaa ud fra, at Korrespondancen mellem nærliggende Steder, for hvilke der gjaldt en lavere Porto, er tiltaget forholdsvis mere, end Korrespondancen mellem fjernere liggende Steder, hvorved dog maa bemærkes, at den i 1841 foretagne Nedsættelse i Portoer til det halve for Breve, som forsendtes med Dampskibe mellem disses Anløbssteder, har haft Indflydelse.

For Pakkepostens Vedkommende vil en Sammenligning mellem Antal og Intrader være uden Betydning, thi dels er det foreliggende Materiale ikke fyldigt nok, og dels vil man ikke af Stigningsprocenten, der er forskellig for de forskelligartede Forsendelser, kunne slutte, hvor meget Indtægten burde stige. Pakkepostintraderne viser for Aarene 1831—36 vekselvis Stigning og Nedgang, men ogsaa her gælder det, at den udenrigske Porto indtil 1833 er medregnet i Intraderne. Denne udgjorde i 1834 ca. 7500 Rdl. Det første Aar, i hvilket Pakkeposttaksten af 9. Decbr. 1836 med sine lavere Takster var gældende, dalede Intraderne til 122,133 Rdl., et saa lavt Beløb, at man skal tilbage til Aarhundredets Begyndelse for at finde et tilsvarende. De lavere Takster havde imidlertid den tilsigtede Virkning at forøge Forsendelsernes Antal, og Indtægten er da ogsaa efter 1837 i fortsat Stigning og udgjorde for Aaret 1847 248,212 Rdl., men heri er medregnet Gebyrer og Bærepengene til et Beløb

af 37,303 Rdl., saa at de egentlige Intrader kun udgjorde 210,909 Rdl. mod 139,563 Rdl. i 1830.

Den Forøgelse, der fandt Sted i Antallet af Rejsende, var dog forholdsvis langt større end Forøgelsen i Forsendelsernes Antal, men dette har sin naturlige Aarsag i Oprettelsen af Personposterne og Udvidelsen af Pakkeposten. Det samlede Antal af Rejsende steg fra 1833 til 1846 med 681 pCt., Antallet af Rejsende med Personposten med 1612 og med Pakkeposterne med 135 pCt. Medens Antallet af Rejsende med Personposterne er i fortsat Stigning som Følge af, at saadanne indrettedes paa flere og flere Router, daler i enkelte Aar Antallet af Rejsende med Pakkeposterne, men dette er netop en Følge af Personposternes Oprettelse. I Aaret 1838 er der saaledes en Nedgang af 41 pCt. i Antallet af Rejsende med Pakkeposten, men en Stigning af 90 pCt. af Rejsende med Personposten, hvortil Aarsagen var, at den 3 Gange ugentlige Pakkepost mellem København og Helsingør blev erstattet med en daglig Personpost. Fra 1842 er der dog en fortsat Stigning i Antallet af Rejsende baade med Personposterne og med Pakkeposterne, enkelte Aar endogsaa en meget betydelig. I 1842 steg Antallet af Personpostrejsende med 71 pCt., hvilken Stigning maa tilskrives dels den da foretagne Takstnedsættelse, dels den da indrettede 2 Gange daglige Personpost mellem København og Roskilde. I 1843 steg Antallet af Rejsende med Pakkeposten med omtrent 50 pCt., hvad der skyldes Udvidelsen af Pakkeposten mellem København og Kolding samt mellem Haderslev og Aalborg til 2 Gange ugentlig. Samme Aar forøgedes Antallet af Personpostrejsende med ca. 29 pCt.,

hvad der for en Del maa tilskrives Oprettelsen af en Personpost paa den vestjydske Route.

Antallet af Rejsende udgjorde i Aarene 1833—46:

Aar	med Pakkepost	med Personpost	Ialt
1833	5.226	3.064	8.290
1834	5.207	5.137	10.344
1835	6.337	6.332	12.669
1836	6.130	8.194	14.324
1837	7.052	8.646	15.698
1838	4.163	16.451	20.614
1839	4.746	18.054	22.800
1840	4.551	18.895	23.446
1841	4.599	21.168	25.767
1842	5.349	36.220	41.569
1843	8.020	46.590	54.610
1844	9.833	48.868	58.701
1845	11.233	48.910	60.143
1846	12.294	52.470	64.764

Indtægten ved Personposten*) holder ikke Skridt med Stigningen i Antallet af Rejsende, hvad der vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt.

Aar	Den procentvise Forøgelse fra Aar til Aar		Gennemsnitlig Indtægt af	
	af Rejsende	af Indtægten	hver Rejsende	
			Rdl.	Sk.
1833	—	—	5	88
1834	67,7	116,3	7	61
1835	23,3	60,7	9	92
1836	29,4	7,6	8	27
1837	5,5	5,5	8	27
1838	90,3	36,4	5	90
1839	9,7	7,7	5	80
1840	4,7	÷ 3,9	5	34
1841	12,0	4,6	5	„
1842	71,1	÷ 1,02	2	85
1843	28,6	16,2	2	58
1844	4,9	÷ 1,6	2	42
1845	0,1	÷ 12,4	2	13
1846	7,3	10,8	2	20

*) Se Oversigten S. 565.

Som det vil ses, er for Aarene 1834—35 Stigningen i Antallet af Rejsende ledsaget af en forholdsvis større Stigning i Indtægt, medens i de følgende Aar Forøgelsen i Antallet gennemgaaende giver en forholdsvis mindre Forøgelse i Indtægt, i nogle Aar endogsaa en ligefrem Nedgang i Indtægten. Følgelig bliver ogsaa Gennemsnitsindtægten for hver Rejsende stigende i 1834—35 og derefter dalende. For de Aar, hvor Takstforandringer ikke har fundet Sted, maa Stigning i Gennemsnitsindtægten skyldes en Forøgelse, Nedgang i Gennemsnitsindtægten en Formindskelse af den gennemsnitlige Længde af Rejserne, og dette kan ogsaa paavises at være Aarsagen. I 1833, da Gennemsnitsindtægten pr. Rejsende var 5 Rdl. 88 Sk., gik der kun Personpost mellem Kiel og Altona, altsaa paa en forholdsvis kort Route, i 1834, da Gennemsnitsindtægten stiger, begyndte Personposten paa den længere Route Kjøbenhavn—Hamborg, og i 1836, da Gennemsnitsindtægten daler, tilkom den kortere Route Kjøbenhavn—Kallundborg. I 1838, da Antallet af Rejsende stiger med 90, men Indtægten kun med 36 pCt., begyndte Personposten paa den korte Route Kjøbenhavn—Helsingør, og i 1842, da der er en Opgang i Antallet af 71 pCt., men en Nedgang i Indtægten af 1 pCt., tog den 2 Gange daglige Personpost mellem Kjøbenhavn og Roskilde sin Begyndelse. I dette Aar fandt der tillige en Takstnedsættelse Sted, hvorved det forklares, at der foruden Nedgang i Gennemsnitsindtægten ogsaa er en mindre Indtægt trods den stærke Forøgelse i Antallet af Rejsende. I Slutningen af Aaret 1844 toges Banen Kiel—Altona i Brug, hvorfor Diligenceforbindelsen paa denne Route

indskrænkedes, og det følgende Aar, da Sidebanen Rendsborg—Neumünster aabnedes, nedlagdes Personposten paa Strækningen Rendsborg—Hamborg, ligesom Diligencen mellem Kiel og Altona ophørte. Disse Forandringer er Aarsagen til Indtægtsnedgangen i 1844 og 1845 og til, at Gennemsnitsindtægten for Rejsende i disse Aar daler.

Brevposten var stadig den Branche af Postvæsenets Virksomhed, som gav den største Indtægt, og den, hvoraf Overskuddet indvandt; Pakkeposten, der gav langt mindre Indtægt, men krævede større Udgifter, gav derimod fremdeles Underskud, og trods det, at der fra 1833 betaltes halv Porto af kgl. Tjenestesager, senere et fast aarligt Bidrag af 17,000 Rdl., lykkedes det dog ikke at opnaa Balance. Naar Pakkepostens Regnskaber imidlertid for Aarene 1831—37 viser et Underskud af 27,550 Rdl., som i Henhold til kgl. Res. af 31 Aug. 1838 blev dækket ved Salg af de Pakkepostkassen tilhørende Aktiver,¹⁾ var der dog i Virkeligheden intet Underskud, thi i disse Aar havde Pakkeposten udredet til Botanisk Have 8400 Rdl. og til Fødselsstiftelsen 25,200 Rdl., men disse Udgifter betragtedes, som tidligere nævnt, som reglementerede Udgifter, der skulde afholdes. For Aarene 1838—40 gav Pakkeposten et Underskud af 14,430 Rdl., men, saafremt den ikke skulde have udredet de nævnte Bidrag med ialt 14,400 Rdl., vilde der have været Balance. Fra 1841 blev de oftnævnte Bidrag overførte til Finanskassen, men det lykkedes dog ikke at opnaa Balance paa Pakkepostens Regnskaber, der i de følgende Aar opviser endnu større Underskud, hvortil større Befordringsudgifter, væsentlig som Følge af stigende

Foderpriser, var Aarsagen. For Aarene 1841—47 var Pakkepostens Underskud 99,038 Rdl., som tilligemed Underskuddet for Aarene 1838—40 maatte dækkes af Brevpostkassen.

Diligence- og Personposterne gav indtil 1839 Overskud, saa at der ved Udgangen af dette Aar var opsamlet et Fond paa 16,380 Rdl., men i de følgende Aar gav de Underskud, for Aaret 1847, da Foderpriserne var meget høje, endogsaa 12,700 Rdl. Ikke alene det opsparede Fond gik derved med, men Brevpostkassen maatte yde et Tilskud af 20,947 Rdl., hvad dog ikke kan anses som Tab, naar det tages i Betragtning, at Brevposterne var befordrede gratis med Personposterne.

Tager man samtlige Postintrader under eet, viser Aaret 1831 en Indtægt af 580,784 Rdl., hvori dog maa fradrages ca. 35,000 Rdl. for udenrigsk Porto, og Aaret 1847 en Indtægt af 1,033,756 Rdl. Fradrager vi for Sammenligningens Skyld i sidstnævnte Beløb Gebyrer og Bærepeng 134,783 Rdl., bliver der en Fremgang i de egentlige Postintrader af 353,189 Rdl. eller ca. 65 pCt. Udgifterne til Posternes Befordring udgjorde i 1831 169,314 Rdl. mod 446,341 Rdl. i 1847, altsaa en Stigning heri af 277,027 Rdl. eller ca. 164 pCt. I 1831 udgjorde Befordringsomkostningerne ca. 31 pCt. af Postintraderne, i 1847 derimod ca. 50 pCt., hvad der viser, at Postvæsenets Indtægter i de senere Aar af denne Periode mere end forhen er anvendte til Forbedring af Postgangen, om man end fremdeles beregnede, at Postvæsenets Overskud skulde dække en Del af Pensionsudgiften.

Overskuddet*) maatte derved ganske naturligt blive forholdsvis mindre, og dette viser sig ogsaa at være Tilfældet. Overskuddet udgjorde gennemsnitlig pr. Aar i Aarene

1819—30: 298,351 Rdl. eller ca. 51 pCt. af Intraderne

1831—40: 264,107 — — - 43 — —

1841—47: 244,077 — — - 31 — —

I Aarene 1831—47 afgaves af Postkassen til Udredelse af Pensioner ialt 4,329,166 Rdl. Hertil maa lægges de i Aarene 1831—40 til Botanisk Have og Fødselsstiftelsen betalte Beløb, ialt 48,000 Rdl., men fradrages 7809 Rdl., hvormed Kassebeholdningen er forringet, samt de til Dækning af Pakkepostens Underskud af Aktiverne tilskudte 27,550 Rdl., hvorefter det virkelige Overskud bliver 4,341,807 Rdl. Postkassens Beholdning var ved Udgangen af 1847 11,612 Rdl., der dels var anvendt til Udlaan, dels som Gageforskud til Embedsmænd. Af det Finanserne for 1847 god-

*) Ved Opgørelsen af Overskuddet er lagt til Grund de til Pensionsvæsenet afgivne eller anviste Beløb. Disse svarer ikke altid til de i Regnskaberne som Overskud opførte Beløb, dels fordi det som Kassebeholdning tilbageholdte Beløb varierer, dels fordi der undertiden af Overskuddet er afholdt ekstraordinære Udgifter, som f. Eks. ved Reparationer af Dampskibe eller ved Bygningsarbejder. Disse Beløb maa imidlertid ligesaa vel som andre Driftsudgifter fradrages, og det virkelige Overskud fremkommer derfor ved at sammenlægge de til Pensioner udrede Beløb og tillægge eller fradrage Forskellen i Kassebeholdningen. For Aarene 1831—40 er de til Botanisk Have og Fødselsstiftelsen ydede Bidrag medregnede som Overskud, medens det Beløb, der af Pakkepostkassens Aktiver er anvendt til Dækning af dennes Underskud, er fradraget. Fra Intraderne er draget Gebyrer og Bærepenge samt for Aarene 1819—33 den udenrigske Porto.

skrevne Overskud, 230,984 Rdl., henstod ved Regnskabet's Opgørelse endnu 169,817 Rdl. ved Postkassen.

Det ved Hjælp af Ind- og Udleveringsgebyret opsparede særlige Fond blev ved Omordningen af Finansvæsenet i 1840 ophævet og Aktiverne til Beløb 18,200 Rdl. foreløbig inddragne i Brevpostkassen, men i 1843 anvendte ved Indkøbet af de 2 til Udvidelse af Postgaarden i Kjøbenhavn indkøbte Ejendomme. Pensionskassens Formue, der var tilvejebragt ved Postvæsenets Overskud og derfor stadig henregnedes til Postkassens Aktiver, udgjorde i 1840 4,297,611 Rdl. Renten heraf i Forbindelse med de aarlige Overskud af Postvæsenet og et aarligt Tilskud fra Statskassen anvendtes til Pensionernes Udredelse. Ved Reskript af 27. Febr. 1840 blev der imidlertid nedsat en Kommission til at gøre Udkast til en almindelig Pensionslov, og paa Forslag af denne Kommission blev i Henhold til kgl. Res. af 10 Januar 1841 hele den forannævnte Formue, der bestod dels af kgl. Obligationer, dels af Rigsbank- og Nationalbankobligationer, afgivet til Finanserne, hvorefter de kgl. Obligationer blev afskrevne paa Statsgælden og Bankobligationerne optagne blandt de under Statsgældsdirektionen hørende Aktiver. Herefter tilskød Statskassen aarlig det Beløb, som de bevilgede Pensioner oversteget Summen af Postvæsenets Overskud. Pensionerne udbetaltes fremdeles gennem Postkassen.²⁾

Befordringsvæsenets Fond udgjorde ved Udgangen af 1830 224,310 Rdl. Renten heraf skulde, som tidligere omtalt, anvendes til Befordringsvæsenets Forbedring, medens det aarlige Overskud, Befordringsvæsenet gav, skulde afgives til Pensionskassen.

Ved Omordningen af Finansvæsenet blev det bestemt, at ogsaa Overskuddet skulde anvendes som foran nævnt og altsaa intet heraf afgives til Pensionskassen, hvortil der i Aarene 1831—39 var indbetalt ialt 58,397 Rdl. Skønt der stadig af dette Fond afholdtes større ekstraordinære Udgifter, som f. Eks. til Anskaffelse af Dampskibet paa Lille Bælt, til Ombygning af Postgaarden i Kjøbenhavn o. s. v., og skønt der ogsaa ydedes aarlige Bidrag til Befordringsvæsenets Fremme, saaledes f. Eks. til Gæstgiveriers Vedligeholdelse ca. 1500 Rdl., til Chausseers Anlæggelse 1000 Rdl., til Understøttelse og Belønninger for Postilloner m. v., voksede Fondets Formue dog stadig og udgjorde ved Udgangen af 1847 250,872 Rdl., der var anbragte som Laan i Gæstgivergaarde, Postgaarde og Postholderier samt Postbefordringer.

SLUTNING.

Vi har nu fulgt Postvæsenets Udvikling gennem fyrretyve Aar. Vi har set, hvorledes det under de forskellige Forhold, under Krig og Dyrtid, men ogsaa i Tider, hvor der var Fremgang i alle Samfundsforhold, har løst sin Opgave. Uden at ville gentage, hvad der i dette Skriffs forskellige Afsnit er sagt om Lys- og Skyggesiderne ved Ledelsen i dette Tidsrum, skal her blot fremhæves den Kendsgerning, at Postvæsenet er blevet hemmet i sin Udvikling ved den Anvendelse, der paa Bekostning af Fremskridt, gjordes af dets Overskud til Fordel for et det uvedkommende Øjemed. Uheldigvis var tillige i den største Del af det Tidsrum, vi har omhandlet, Flertallet af de Mænd, der sad i Postbestyrelsen, Tilhængere af den Anskuelse, at det mere kom an paa, at Postvæsenet gav et rigeligt Overskud til Pensioners Udredelse end paa at skabe en hurtig og hyppig Postforbindelse til Gavn for Befolkningen. Det er derfor saa langt fra, at Anvendelsen af Postkassens Indtægter paa den anførte Maade mødte Modstand hos Postbestyrelsen, at den tvertimod blev sat i Højsædet af denne, som da Generalpostdirektionen i 1814 udtalte, at Postkassens Midler ikke tillod nogen ny Indretnings Organisation, „hvis man ikke vil tabe dens langt vigtigere Øjemed og Bestemmelse af Sigte.“

Overfor denne Opfattelse hjalp det kun lidet, at en enkelt af Direktørerne, David Monrad, var mere fremskridtsvenlig og holdt paa Nødvendigheden af, at Postvæsenet fulgte med Tiden, om end hans Udhol-

denhed i Kampen herfor paa visse Punkter bar Frugter. Vi har flere Gange fremhævet Monrads fortjenstfulde Virksomhed, og det kan kun beklages, at han ikke, medens han endnu stod i sin Manddoms bedste Aar, blev Postvæsenets Chef, hvad der sikkert vilde have været til Held for dets Udvikling. Vel stod Monrad ikke afvisende overfor det nedarvede Princip, at Postvæsenet skulde og maatte afgive et passende Overskud til Pensionskassen, af hvis Direktion han var Medlem, til den kort før hans Afgang som Generalpostdirektør ophævedes, men han saa dog ikke heri Postvæsenets vigtigste Opgave. Kunde et betydeligt Fremskridt gøres selv paa Bekostning af en Mindreindtægt, veg han ikke tilbage for at foreslaa det gennemført. I de 7 Aar, han beklædte Embedet som Generalpostdirektør, gjordes der ogsaa, som vi har set, ikke faa Fremskridt, men det blev dog hans Eftermand, Grev Danneskjold-Samsøe, der gennemførte de store og omfattende Reforme, som fandt Sted i Fyrrerne.

Danneskjold var, da han tiltraadte Generalpostdirektørembedet, endnu en ung Mand, kun 38 Aar gammel, men han havde da allerede i 18 Aar, den meste Tid dog kun som Assessor, haft Sæde i Direktionen og havde derved haft Lejlighed til at erhverve sig et indgaaende Kendskab til Postvæsenets hele Organisation. At han, før han endnu var blevet Generalpostdirektør, havde en fra de øvrige Medlemmer af Direktionen afvigende Mening om Postvæsenets Forpligtelse til at tilvejebringe en bedre Kommunikation, selv om heraf skulde resultere et mindre Overskud, kan man se af hans Optræden under Forhandlingerne om Etablering af en Postdampskibsforbindelse mellem

Kjøbenhavn og Stettin (se Side 390). Med en levende Interesse for Postvæsenets Fremgang forbandt han derhos den Myndighed, som i hin Tid var nødvendig for overfor Regeringen og særlig Finansstyrelsen at faa det Princip anerkendt, at Postvæsenets Udvikling ikke skulde være afhængig af en større eller mindre Indtægt for Statskassen. Straks efter hans Tiltrædelse som Generalpostdirektør lod han tage fat paa Udarbejdelsen af en Plan for Ordning af hele Postgangen, og, som vi har set, fandt der i de følgende Aar gennemgribende Forbedringer og Udvidelser Sted. Snart efter toges Spørgsmaalet om en Nedsættelse af Portoen op, og det var kun de politiske Forhold, der gjorde, at Sagen ikke gennemførtes. Aarene efter at Danne-skjold havde overtaget Styrelsen betegner derfor i det hele en fortsat Reformperiode for Postvæsenet, og om end selvfølgelig Tidsaanden med sine videregaaende Krav har øvet Indflydelse, er det dog saa langt fra, at Direktionen maatte tvinges til at gennemføre Reformen, at man mere end een Gang ser Regeringen af Hensyn til Statskassens Balance holde igen overfor Direktionens Reformiver.

Det vilde være urimeligt at antage, at Danne-skjold personlig skulde have været medvirkende ved Planlæggelsen af alle de Forandringer og Forbedringer, der i disse Aar foretoges, men han forstod at vælge de rette Mænd til at udføre dette, og blandt disse maa særlig fremhæves Assessor Jessen og Fuld-mægtig Klee. Af Direktionens Medlemmer har G. H. Monrad med sit indgaaende Kendskab til Hertugdømmernes Post- og Befordringsvæsen sikkert taget virksom Del i Reformernes Gennemførelse, medens Winge,

der stadig var uden noget særligt Departement, efter alt at dømme næppe har ydet noget væsentlig Bidrag hertil. Hovedæren for det i disse Aar udførte Reformværk tilkommer dog Danneskjold, der ikke alene havde et aabent Øje for Nødvendigheden af gennemgribende Reformer i Postvæsenet, hvis det skulde løse sin Opgave paa fyldestgørende Maade, men ogsaa med Kraft og Omsigt ledede Arbejdet paa at føre Postvæsenet frem til et saadant Standpunkt, at det fuldt ud kunde opfylde de Fordringer, Befolkningen med Rette kunde stille til det. Hvad han i den Retning gennemførte eller forberedte, har vi i det foregaaende set, og hans Virksomhed som Generalpostdirektør i disse Aar vil derfor altid sikre ham et Navn som en af Postvæsenets Fremgang og Udvikling højt fortjent Mand.

Hvor betydelige de Udvidelser var, der fandt Sted i Postforbindelsen i de sidste Aar af det Tidsrum, vi her har omhandlet, faar man bedst et Indtryk af ved at sammenligne de Side 84 ff, og 418 ff. meddelte Oversigter over Postforbindelsen henholdsvis i 1814 og 1848. Det vil vistnok indrømmes, at det var store Fremskridt, der var gjorte, men den efterfølgende Tid med de forbedrede Kommunikationsmidler skulde dog blive Vidne til en Udvikling og Fremgang, som langt overgaar den, der er omhandlet i dette Skrift.

OVERSIGT

over Postintraderne, Udgifter til Lønninger og Postens Befordring samt de til Udredelse af Pensioner afgivne Beløb.

Jvfr. forøvrigt de Side 188—191, 320—323 og 557—559 meddelte Oplysninger.

Aar	Porto ved Brevposten	Postafgift af Aviser	Porto og Fragt ved Pakke- posten	Indvunden Agio	Lønninger		Udgifter ved Postens Befordring	Afgivet til Udredelse af Pensioner
					Direk- tionens Embeds- mænd	Embeds- mænd ved Post- kontorerne		
	Rdl. Kurant	Rdl. Kurant	Rdl. Kurant	Rdl. Kurant	Rdl. Kurant	Rdl. Kurant	Rdl. Kurant	Rdl. Kurant
1808	211.222	12.299	194.373	—	16.970	24.136	181.145	140.706
1809	205.829	9.612	185.123	—	16.031	23.097	162.226	160.651
1810	293.095	10.641	286.146	337.472	22.344	33.466	233.730	493.825
1811	314.300	14.575	394.486	229.363	27.818	31.993	276.359	463.036
1812	454.930	17.976	662.834	257.629	20.548	37.656	541.270	728.480
	Rdl. Rm.	Rdl. Rm.	Rdl. Rm.	Rdl. Rm.	Rdl. Rm.	Rdl. Rm.	Rdl. Rm.	Rdl. Rm.
1813	276.712	12.034	259.574	10.765	30.863	42.831	314.795	150.000
1814	553.121	4.161	259.442	199.374	37.222	60.919	283.905	508.802
1815	670.198	14.272	267.365	303.419	35.716	53.187	297.854	721.621
1816	758.478	11.517	237.655	267.025	44.714	56.595	311.846	760.084
1817	678.204	12.410	261.019	182.638	47.176	59.053	335.522	599.976
1818	566.745	10.785	270.241	26.116	29.233	45.895	286.668	402.929
1819	474.653	10.618	225.152		20.250	42.211	239.885	317.241
1820	479.645	13.452	206.551		20.042	42.466	233.239	323.503
1821	451.989	10.177	175.637		20.393	42.971	197.798	311.470
1822	453.273	9.106	180.136		18.766	41.573	199.227	306.386
1823	447.177	8.136	147.713		19.028	40.692	188.938	295.038
1824	439.598	6.389	146.752		19.761	40.758	172.087	291.801
1825	433.729	5.972	139.824		19.409	41.668	156.247	296.473
1826	448.360	6.895	148.109		19.107	41.940	167.038	307.397
1827	446.068	6.722	137.002		19.550	42.236	202.105	262.461
1828	441.210	7.016	143.436		19.406	41.019	199.091	263.855
1829	421.421	7.292	150.744		20.726	40.734	173.886	278.423
1830	427.339	9.286	139.563		19.341	39.679	174.229	268.570
1831	438.239	9.873	132.672		19.505	37.115	169.314	271.321

Aar	Porto ved Brevposten	Postafgift af Aviser	Porto og Frugt ved Pakke- posten	Frugt ved Person- posten	Lønninger		Udgifter ved Postens Befordring	Afgivet til Udredelse af Pensioner
					Direk- tionens Embeds- mænd	Embeds- mænd ved Post- kontorerne		
	Rdl.	Rdl.	Rdl.	Rdl.	Rdl.	Rdl.	Rdl.	Rdl.
1832	433.932	9.792	136.115	10.957	19.441	40.790	181.931	285.573
1833	429.591	9.921	149.138	18.140	19.096	40.263	191.424	264.688
1834	399.050	7.929	135.913	39.245	17.800	40.563	216.640	277.209
1835	399.189	7.833	137.027	63.071	18.910	40.653	250.517	255.980
1836	414.838	7.802	132.907	67.884	20.374	43.097	257.728	263.175
1837	424.610	6.915	122.133	71.649	20.251	43.209	272.529	247.621
1838	412.604	7.250	127.932	97.787	21.053	43.993	305.117	257.146
1839	413.304	9.959	145.661	105.379	21.674	44.044	317.611	242.968
1840	429.740	7.947	153.070	101.216	21.437	42.972	321.397	254.942
1841	448.402	7.193	149.487	105.894	27.865	56.707	317.038	232.606
1842	465.156	7.837	152.512	104.601	29.269	58.299	347.005	252.267
1843	464.748	8.564	164.113	121.564	28.569	58.904	363.080	242.043
1844	488.910	9.626	206.371	119.557	27.168	69.325	399.589	243.452
1845	580.980	16.090	221.657	104.731	28.110	214.995	368.166	235.251
1846	614.021	16.666	228.220	115.933	29.124	219.457	392.552	271.940
1847	644.608	18.266	248.212	122.670	30.641	236.981	446.341	230.984

POSTEMBEDSMÆND

1808—1848.

(De paagældende Embedsmænds tidligere Stilling er anført i Parantes efter Navnet. Naar der foran Navnet er anført en anden Stilling, beklædte den paagældende denne samtidig med at være Postembedsmand. Hvor Embedsmanden er overgaaet til en anden Stilling, er dette anført i Parantes efter Aarsallet for hans Afgang fra det Embede, hvori han nævnes.)

I. Postbestyrelsens Kontorer og Cheferne for samme.

Danske Sekretariat. David Monrad — $\frac{7}{2}$ 1809 (Postdirektør). Rasmus Bruun Boiesen (Chef for danske Befordrv. Revisionskt.) $\frac{23}{3}$ fra $\frac{1}{4}$ 1809 — $\frac{31}{3}$ 1830 (Postdirektør). Jens Obdrup (Fuldm. i Sekretariatet) $\frac{16}{3}$ fra $\frac{1}{4}$ 1830.

Norske Sekretariat, ophævet ved Res. $\frac{12}{4}$ 1814. Vilhelm Bernhoft — $\frac{5}{5}$ 1812 entl. Anders Svendsen Frimann (Chef for Revisionskontoret) $\frac{5}{5}$ 1812 — $\frac{12}{4}$ 1814 entl. med Vartpenge senere Chef for Befordrv. Sekretariat.

Tyske Sekretariat, fra 1817 Slesvig-holsten-lauenborgske Sekretariat. Peter Thyssen — $\frac{15}{3}$ 1823 (Postdirektør). Georg Herman Monrad (Auscultant i Rentekammeret) $\frac{15}{3}$ 1823 — $\frac{31}{12}$ 1833 (Postdirektør). Ludvig Vilhelm Gerhardt Aschenfeldt (Fuldm. i Sekretariatet) konst. til $\frac{31}{12}$ 1837, udnævnt til Chef $\frac{30}{1}$ fra $\frac{1}{1}$ 1838 — $\frac{31}{12}$ 1846 (entl.). Gustav Conrad Struve (Fuldmægtig i Sekretariatet) $\frac{18}{11}$ 1846 fra $\frac{1}{1}$ 1847.

Bogholderkontoret, fra $\frac{1}{4}$ (Res. $\frac{23}{3}$) 1809 Assignations- og Bogholderkontoret. Fra $\frac{1}{1}$ (Res. $\frac{30}{1}$) 1841 atter **Bogholderkontoret.** Frederik Nissen — $\frac{25}{8}$ 1832 (entl.) Hans Christian Andersen (Fuldm. i Kontoret med Prædikant af Underbogholder) $\frac{29}{9}$ 1832.

Hoved- og Kontrabogholderkontoret, oprettet ved Res. $\frac{23}{3}$ fra $\frac{1}{4}$ 1809, hævet ved Res. $\frac{30}{1}$ 1841 fra $\frac{31}{12}$ 1840 at regne. Iver Petersen Amlund (Fuldm. i Bogholderkont.) $\frac{23}{3}$ fra $\frac{1}{4}$ 1809 — † $\frac{17}{4}$ 1811. Hans Christian Hansen (Fuldm. i Kontoret) $\frac{3}{5}$ 1811 — $\frac{31}{12}$ 1840 (entl.).

Postvæsenets Revisionskontor, oprettet ved Res. $\frac{4}{1}$ 1810.

Anders Svendsen Frimann (Fuldm. i Norske Sekretariat) $\frac{7}{2}$ 1810 — $\frac{5}{5}$ 1812 (Chef for Norske Sekretariat); forestod dog Kontoret til $\frac{31}{12}$ 1812. Eiler Hagerup Tregder (Møntrevisor) $\frac{23}{11}$ 1812 fra $\frac{1}{1}$ 1813 — $\frac{25}{10}$ 1847 (entl.). Frederik Alexander Klee (Fuldm. i Kontoret) $\frac{25}{6}$ fra $\frac{25}{10}$ 1847.

Sekretariatet for det danske Landbefordrings- og Vandtransportvæsen, oprettet ved Res. $\frac{12}{12}$ 1810, hævet ved Res. $\frac{30}{1}$ 1841 fra $\frac{31}{12}$ 1840. Peter Vogt (Fuldm. i Danske Sekretariat) $\frac{12}{12}$ 1810 — $\frac{14}{4}$ 1815 (entl., blev norsk Undersaat). Anders Svendsen Frimann (fhv. Chef for Norske Sekretariat) $\frac{15}{7}$ 1815 — $\frac{31}{3}$ 1828 (entl.). Ludvig Clausen Reimer (Fuldm. i Kontoret) $\frac{5}{4}$ fra $\frac{1}{4}$ 1828 — † $\frac{8}{5}$ 1833. Severin Adrian Boiesen (Fuldm. i Kontoret) $\frac{16}{11}$ 1833 — $\frac{31}{12}$ 1840 (entl.).

Det danske Befordringsvæsens Revisionskontor, hævet ved Res. $\frac{7}{3}$ fra $\frac{31}{3}$ 1840. Rasmus Bruun Boiesen — $\frac{31}{3}$ 1809 (Chef for Danske Sekretariat). Caspar Berndt Købke (Fuldm. i Kontoret) $\frac{23}{3}$ fra $\frac{1}{4}$ 1809 — † $\frac{4}{11}$ 1826. Thomas Lange (Fuldm. i Befordringsvæsenets Sekretariat) $\frac{2}{12}$ 1826 — $\frac{31}{3}$ 1840 (entl.).

II. Postkasserere.

Hans Rye Honningdal — $\frac{31}{12}$ 1834 (entl.). Bent Christian Grønberg (Kassekontrolør og Fuldm. i Hoved- og Kontrabogholderkont.) $\frac{4}{11}$ 1834 fra $\frac{1}{1}$ 1835.

III. Postkontorerne i Kjøbenhavn og Cheferne for samme.

Kjøbenhavns danske Brevpostkontor, fra $\frac{1}{1}$ 1840 **Kjøbenhavns Brevpostkontor**. Frederik Ephraim Almer — † $\frac{23}{6}$ 1814. Elias Johannes Svane v. Støcken (Postmester ved Kontoret for den indgaaende Pakkepost) $\frac{12}{8}$ fra $\frac{1}{10}$ 1815 — † $\frac{20}{10}$ 1827. Jacob Frederik Dall (Postmester ved Lollandske og helsingørske Postkontor) $\frac{1}{12}$ 1827 fra $\frac{1}{1}$ 1828 — † $\frac{12}{4}$ 1840. (Embedet bestridt af Enkens Regning ved Postkontrolør Tillge til $\frac{31}{12}$ 1840). August Peter Tillge (Postkontrolør) $\frac{7}{8}$ 1840 fra $\frac{1}{1}$ 1841.

Kjøbenhavns norske Postkontor, hævet ved Res. $\frac{12}{4}$ 1814. Wilhelm Wraatz — $\frac{31}{12}$ 1811 (Postmester i Kristiania), Rasmus Jørgensen (Postkontrolør ved Kontoret) $\frac{22}{10}$ 1811 fra $\frac{1}{1}$ 1812 — $\frac{12}{4}$ 1814. entl. med Vartpenge, senere Postmester i Aalborg.

Altonaisk-jydske agende Postkontor. Bastian Hammond — † $\frac{9}{11}$ 1809. Ved kgl. Res. $\frac{4}{1}$ 1810 blev Kontoret fra $\frac{1}{3}$ s. A. delt i 2 Kontorer, nemlig **Det danske Postkontor for den indgaaende Pakkepost** med Elias Johannes

Svane v. Støcken (Kontrolør ved det norske Postkontor) som Postmester og Det danske Postkontor for den udgaaende Pakkepost med Carl Frederik Hecquet (Fuldm. i Generalstabens Bur.) som Postmester. Ved kgl. Res. $^{12}/_8$ 1815 blev fra $^{1}/_{10}$ s. A. disse 2 Kontorer atter forenede under Navn af **Kjøbenhavns danske Pakkepostkontor** med ovennævnte Hecquet som Postmester — $^{31}/_{12}$ 1843 (entl.). Fra $^{1}/_x$ 1841 forandredes Kontorets Navn til: **Kjøbenhavns Pakkepostkontor**. Frantz Christopher v. Jessen (Assessor i Generalpostdirektionen). $^{30}/_{12}$ 1843 fra $^{1}/_1$ 1844.

Lollandske og helsingørske Postkontor. Knud Landorph Schæffer — $^{16}/_1$ 1812. Ved kgl. Res. $^7/_4$ 1812 blev Kontoret fra $^{1}/_7$ s. A. delt i 2 Kontorer, nemlig **Kjøbenhavns helsingørske Postkontor** med Rottger Frederik Schwings (Postkontrolør) som Postmester, og **Kjøbenhavns lollandske Postkontor** med Jacob Frederik Dall (fhv. norsk Ekspresse) som Postmester. $^{26}/_1$ 1822 blev Schwings suspenderet og Kontorerne paa Forsøg atter forenede. Ved kgl. Res. $^{16}/_4$ s. A. blev Schwings entlediget og ved Res. 30. s. M. Kontorerne definitivt forenede under Navnet **Kjøbenhavns helsingørske og lollandske Postkontor** med forannævnte Dall som Postmester — $^{31}/_{12}$ 1827 (Postforvalter ved Brevpostkontoret). Hans Seidelin Benzøn (Postkontrolør) $^{2}/_2$ fra $^{1}/_4$ 1828 — $^{17}/_{12}$ 1830. Christopher Hegedahl (Postkontrolør) $^{1}/_2$ fra $^{1}/_4$ 1831 — $^{31}/_7$ 1840 (entl.). Kontoret hævet fra $^{31}/_{12}$ 1840.

Personpostekspeditionen i Kjøbenhavn, oprettet fra $^{1}/_7$ 1834. Fung. Bestyrer: Fuldmægtig i Generalpostdirektionen Ludvig Adolph Thayssen, som $^9/_1$ 1838 udnævntes til Chef for Ekspeditionen, der fra $^{1}/_3$ 1847 fik Navnet: **Personpost- og Befordringsvæsenets Ekspeditionskontor**.

Avisekspeditionen i Kjøbenhavn, oprettet ved Res. $^2/_{12}$ 1846 fra $^{1}/_1$ 1847. Jørgen Carl Pritzel (Fuldm. i Generalpostdir.) fra $^{1}/_1$ 1847.

Jernbanepostekspeditionen i Kjøbenhavn, oprettet fra $^{1}/_7$ 1847. Frederik Christian Georg Haxthausen $^{26}/_6$ fra $^{1}/_7$ 1847 konst. Postekspeditør.

IV. Postkontorer i Provinserne (Hertugdømmerne undt.) og Postmestrene ved samme.

Aalborg, Hovedpostkontor. Johan Jacob Bruun — $^{31}/_7$ 1815 (Toldkasserer i Aalborg). Fra $^{1}/_5$ 1808 — $^5/_8$ 1814 forestodes Embedet af Postfører Tornschoou, medens Bruun som Major gjorde

Tjeneste ved Generalkommandoen i Jylland. Rasmus Jørgensen (fhv. Postmester ved det norske Postkontor i Kbhvn.) $^{20}/_7$ fra $^{1}/_{10}$ 1815 — $^{1}/_6$ 1826. Hans Sørensen (Postmester i Roskilde) $^{15}/_8$ fra $^{1}/_{10}$ 1826.

Aarhus, Hovedpostkontor. Peter Theilade — $^{3}/_9$ 1808. Jørgen Christoph Lund (fhv. Etablissementsbestyrer i Grønland) $^{4}/_1$ 1809 — $^{10}/_3$ 1822. Jørgen Tersling (Ritmester) $^{14}/_5$ fra $^{1}/_7$ 1822 — $^{6}/_5$ 1842. Carl Frederik Düring (Ritmester) $^{5}/_8$ fra $^{1}/_{10}$ 1842. $^{24}/_9$ 1845 adlet under Navnet Düring-Rosenkrantz.

Assens, Hovedpostkontor. Rasmus Ludvig Nellemann — $^{30}/_6$ 1812 (entl.). Søren Anthon v. d. Aa Kyhle (Premierløjtnant) $^{13}/_4$ fra $^{1}/_7$ 1812 — $^{17}/_4$ 1847. Gustav Adolph Eduard Würtzen (Ritmester) $^{17}/_7$ fra $^{1}/_{10}$ 1847.

Bogense, Hovedpostkontor. Christian Døllner — $^{1}/_{11}$ 1815. Toldkasserer Peter Georg Aarestrup (Premierløjtn. i Søetaten) $^{27}/_2$ fra $^{1}/_4$ 1816 — $^{30}/_4$ 1827 (Toldkasserer i Nyborg). Toldinspektør Martinus Bartholdt Brünnich $^{15}/_9$ fra $^{1}/_{10}$ 1827 — $^{23}/_4$ 1840. Toldkasserer Truels Voltenberg Truelsen $^{17}/_7$ fra $^{1}/_{10}$ 1840.

Ebeltoft, Bipostkontor; fra $^{1}/_1$ 1810 Hovedpostkontor. Niels Sinding — $^{30}/_6$ 1844 (entl.). Ludvig Conrath Møller (adj. Postmester i Nyborg) $^{16}/_6$ fra $^{1}/_{10}$ 1844.

Faaborg, Bipostkontor; fra $^{1}/_{10}$ 1810 Hovedpostkontor. Christian Hempel — $^{5}/_6$ 1809. Andreas Bennedsen (Postfuldmægtig i Ribe) $^{4}/_7$ fra $^{1}/_{10}$ 1810 — $^{31}/_{12}$ 1818 (Postmester i Ribe). Johannes Lorenzen (fhv. dansk Postkommissær i Helsingborg) $^{15}/_{12}$ 1818 fra $^{1}/_1$ 1819 — $^{30}/_7$ 1830. Gabriel v. Lorentzen (Kaptein) $^{5}/_9$ fra $^{1}/_{10}$ 1830.

Fredericia, Hovedpostkontor. Niels Lorentzen — $^{10}/_{12}$ 1819. Samuel v. Clausson (Stabskaptajn) $^{29}/_{12}$ 1819 fra $^{1}/_2$ 1820 — $^{31}/_3$ 1839 (entl.). Carl Lindam Fibiger (Transportforvalter ved Snoghøj) $^{27}/_1$ fra $^{1}/_4$ 1839 — $^{23}/_9$ 1840. Gustav Ferdinand Mechlénburg (Toldkontrolør i Holnis) $^{2}/_{11}$ 1840 fra $^{1}/_1$ 1841.

Frederiksborg, Hovedpostkontor. Terchel Mørch — $^{30}/_6$ 1817 (entl.). Fuldmægtig ved Frederiksborg Amtstue Søren Røder $^{25}/_5$ fra $^{1}/_7$ 1817 — $^{31}/_{12}$ 1826 (entl.). Hospitalsforstander Hans Dahlerup $^{28}/_4$ fra $^{1}/_7$ 1827 — $^{17}/_2$ 1835 (entl.). Christian Børre (kst. Postmester, Prokurator) $^{17}/_2$ 1835.

Frederikshavn (til 1818 Fladstrand), Hovedpostkontor. Toldinspektør, Dr. phil. Hans Wolters — $^{7}/_2$ 1831. Ludvig Faber (Premierløjtnant) $^{4}/_6$ fra $^{1}/_{10}$ 1831.

Frederikssund, Hovedpostkontor, oprettet $^{1}/_7$ 1833 ved at Postkontoret i Slangørup henflyttedes hertil. Frederik Christen-

sen (se Slangerup) — $^{31}/_5$ 1841 (entl.). Christian Ludvig Lange (Mølleforpagter) $^1/_8$ fra $^{1}/_{10}$ 1841.

Frederiksværk, Postekspedition, oprettet ved Res. $^{19}/_5$ fra $^1/_7$ 1845. Birkedommer Hjorth — $^{30}/_9$ 1846 (Herredsfoged i Løve Herred). Carl Christian Johannes Hanson (Volontør i Generalpostdir.) $^{21}/_{10}$ 1846 fra $^1/_1$ 1847.

Grenaa, Bipostkontor; fra $^1/_1$ 1810 Hovedpostkontor. Jacob Aagaard -- $^{31}/_{12}$ 1836 (entl.). Forligskommissær Søren Schmidt $^6/_5$ fra $^1/_7$ 1837.

Helsingør, Hovedpostkontor. David Ulrik Sommer — $^4/_8$ 1808. Hans Top (Premierløjtnant i Søetaten) $^{31}/_{12}$ 1808 -- $^30/_{10}$ 1833. Anton Alexander Benjamin Mazar de la Garde (Postmester i Holbæk) $^{11}/_2$ fra $^1/_4$ 1834.

Hjørring, Hovedpostkontor. Johan Ludvig Hartmann — $^24/_{11}$ 1809. (Major og Branddirektør Johan Mangelsen Orning blev $^{19}/_3$ 1810 beskikket til Postmester, men tiltraadte ikke). Henrik Hartmann (forrige Postmesters Søn) $^{10}/_5$ 1810.

Hobro, Hovedpostkontor. Lambert Frederik Weis — $^{26}/_3$ 1815. Elieser Kierulff (Vagtmester ved Rytteriet) $^{11}/_6$ fra $^1/_7$ 1815 — $^3/_1$ 1822. Opsynsmand ved Befordringsvæsenet Købmand Andreas Brendstrup $^{13}/_4$ fra $^1/_7$ 1822 — $^{13}/_{11}$ 1840. Christian Peter Schack Wiborg (Fuldm. ved Ringsted Postkontor) $^{10}/_2$ fra $^1/_4$ 1841.

Holbæk, Bipostkontor; fra $^1/_5$ 1809 Hovedpostkontor. Hans Christian Lund — $^16/_{10}$ 1808. Passkriver Christian Schouboe $^{18}/_3$ fra $^1/_5$ 1809 — 1 1816. Grev Hans Henrich August Platen (Prmltn. af norske Livregiment) $^6/_8$ fra $^1/_{10}$ 1816 — $^{31}/_{12}$ 1826 (Postmester i Roskilde). Anton Alexander Benjamin Mazar de la Garde (karakt. Kapt. i Kongens Livkorps) $^{11}/_{11}$ 1826 fra $^1/_1$ 1827 — $^{31}/_3$ 1834 (Postmester i Helsingør). Johan Christian Baron Haxthausen (Premierløjtnant) $^{18}/_2$ fra $^1/_4$ 1834.

Holstebro, Hovedpostkontor. Niels la Cour — $^{30}/_6$ 1810 (Postmester i Randers). Fuldm. ved Ringkjøbing Amtstue Willads Mehl $^{15}/_8$ 1810 — $^25/_2$ 1817. Jens Christopher Bay (Sekondløjtnant) $^3/_6$ fra $^1/_7$ 1817.

Horsens, Hovedpostkontor. Frederik Harboe — $^{13}/_1$ 1812. Jens Michael Malling (Postmester i Roskilde) $^{23}/_4$ fra $^1/_7$ 1812 — $^{17}/_8$ 1842 (entl.). Hans Henrik Wolder (adj. Postmester) $^{17}/_8$ 1842 — $^12/_{12}$ 1843. Carl Christian Smidt (Postmester i Ringsted) $^{13}/_4$ fra $^1/_7$ 1844.

Hørsholm, Hovedpostkontor. Peter Salomon Martin — Decbr. 1816 suspenderet, $^{28}/_4$ 1818 entlediget. Forligskommissær, Litterat Johan Werfel $^{28}/_5$ fra $^1/_7$ 1818 — $^{30}/_{10}$ 1821 (borttrømt).

Gæstgiver Johan Frederik Reinhard $27/_{11}$ 1821 — $\dagger$ $16/_{9}$ 1826. Postfuldm. Hauberg kst. — $\dagger$ Aug. 1828. Eksam. jur. Jens Madsen Hvidberg kst. — $30/_{9}$ 1829, Postmester $28/_{7}$ fra $1/_{10}$ 1829 — $31/_{12}$ 1845 (entl.). Wilhelm Christian Ely Tüchsen (Postskriver i Kbhvn.) $25/_{11}$ 1845 fra $1/_{1}$ 1846.

Kallundborg, Bipostkontor; fra $1/_{5}$ 1809 Hovedpostkontor. Hans Peter Funder — $\dagger$ $17/_{8}$ 1831. Hans Andreas Wilhelm Lund (Kaptajnløjtnant) $4/_{10}$ 1831 fra $1/_{1}$ 1832.

Kjerteminde, Bipostkontor; fra $1/_{7}$ 1839 Hovedpostkontor. Ingeborg Nicoline Bendz — $\dagger$ $1/_{4}$ 1808. Gæstgiver og Apoteker Christian Andreas Dammann $19/_{12}$ 1808 — $\dagger$ $17/_{12}$ 1818. Jeppe Peter Ibsen (afsk. Løjtnant) $5/_{3}$ fra $1/_{4}$ 1819 — $30/_{8}$ 1845 (entl.) Frederik Emil Lausen (Fuldm. ved Odense Postkt.) $23/_{7}$ fra $1/_{10}$ 1845.

Kjøge, Hovedpostkontor. Mathias Thye — $31/_{12}$ 1809 (entl.) Peder Wittrup (Premierløjtnant) $25/_{12}$ 1809 fra $1/_{1}$ 1810 — $\dagger$ $25/_{6}$ 1829. Johan Andreas v. Mühlensteth (Ritmester) $14/_{7}$ fra $1/_{10}$ 1829 — $27/_{1}$ 1835 (Branddirektør i Ringkjøbing, byttede Tjeneste med Eftermanden). Henning Andreas Gether (Ritmester, Branddirektør i Ringkjøbing) $27/_{1}$ 1835.

Kolding, Hovedpostkontor. Peter Limschou.

Korsør, Hovedpostkontor. Hedevig Johanne Bagger — $31/_{12}$ 1809. Gæstgiver Knud Carlheim (Købmand og Kommandersergent ved det borgerlige Artilleri i Helsingør) $28/_{7}$ 1809 fra $1/_{1}$ 1810 — $\dagger$ $17/_{9}$ 1817. Overtелеграфинспектør ved Bælttelegrafen Holger Frederik Paludan $13/_{10}$ 1817 fra $1/_{1}$ 1818 — $31/_{3}$ 1845 (entl.). Embedet bestyret ved Konstitution paa Grund af paatænkt Lønningsforandring for Postmesteren. Niels Christian Petersen (Kopist i Generalpostdir. kst. Postmester i Randers) $30/_{1}$ fra $1/_{4}$ 1847.

Lemvig, Hovedpostkontor. Rasmus Andrup — $\dagger$ $25/_{7}$ 1843. Andreas Vitalius Andrup (foregaaendes Søn) $4/_{11}$ 1843 fra $1/_{1}$ 1844.

Lynghy, Hovedpostkontor. Claus Jørgensen — $\dagger$ $28/_{12}$ 1828. Niels Lauritzen Hvidt (adj. Postmester) $24/_{2}$ fra $1/_{4}$ 1829 — $31/_{3}$ 1843 (entl.). Jens Kraft Bøeg (Postfuldmægtig) $6/_{5}$ fra $1/_{7}$ 1843.

Løgstør, Postekspedition, oprettet ved Res. $19/_{5}$ fra $1/_{7}$ 1845. Landinspektør Christopher Møller — $\dagger$ $19/_{5}$ 1846. Søren Andersen (Fuldm. ved Aarhus Postkt.) $21/_{10}$ 1846 fra $1/_{1}$ 1847.

Mariager, Postekspedition i Forbindelse med Bipost, opr. Maj 1814. Bipostentreprenør og Postekspeditør: Opsynsmand ved Befordringsv. Schaarup til $31/_{3}$ 1823, derefter Apoteker Christian Frederik Baadsgaard til $30/_{6}$ 1831. Ved kgl. Res. $11/_{3}$ 1831

Hovedpostkontor fra $\frac{1}{7}$ s. A. Baadsgaard udnævnt til Postmester $\frac{3}{4}$ 1831.

Maribo, Hovedpostkontor. Jacob Møller — $\frac{31}{3}$ 1834 (entl.) Ditlef Pentz Møller (adj. Postmester, foregaaendes Søn) $\frac{16}{2}$ fra $\frac{1}{4}$ 1834.

Middelfart, Hovedpostkontor for Pakkeposten, fra $\frac{1}{1}$ 1824 tillige for Brevposten. Jens Brandt — $\frac{30}{9}$ 1814 (entl., vedblev som Bipostentreprenør for Brevposten — $\dagger$ $\frac{19}{2}$ 1823). Albrecht Achen (Postfuldm.) $\frac{1}{8}$ fra $\frac{1}{10}$ 1814 — $\frac{31}{12}$ 1841 (entl.). Rasmus Fleischer Høhling (Premierløjtn.) $\frac{20}{12}$ 1841 fra $\frac{1}{2}$ 1842 — $\frac{30}{9}$ 1844 (Postmester i Ringsted). Frederik Vilhelm Storm (afsk. Kaptajn) $\frac{21}{10}$ 1844 fra $\frac{1}{1}$ 1845.

Nakskov, Hovedpostkontor. Hans Henrik Bentzen — $\frac{31}{3}$ 1813 (entl.). Opsynsmand ved Befordringsv. Thomas Ludvig Brixen $\frac{16}{3}$ fra $\frac{1}{4}$ 1813 — $\frac{30}{9}$ 1826 (Toldinspektør i Stubbekjøbing). Konsumptionskasserer Hans Jørgen Klemp $\frac{24}{9}$ 1826 fra $\frac{1}{1}$ 1827 — $\dagger$ $\frac{19}{6}$ 1838. Carl Emil v. Lind (Premierløjtn.) $\frac{5}{8}$ fra $\frac{3}{10}$ 1838.

Nibe, Postekspedition, oprettet ved kgl. Res. $\frac{23}{3}$ 1844 fra $\frac{1}{7}$ s. A. Opsynsmand ved Befordringsv. Jens Christian Jensen $\frac{16}{6}$ fra $\frac{1}{7}$ 1844 — $\dagger$ $\frac{1}{9}$ 1847. Heinrich Christian Ludvig Bastrup (Postskriver i København) $\frac{3}{12}$ 1847 fra $\frac{1}{1}$ 1848.

Nyborg, Hovedpostkontor. Johan Sigismund Johnne — $\dagger$ $\frac{5}{1}$ 1829. Wilhelm Møller (Kaptajn i Søetaten) $\frac{21}{3}$ fra $\frac{1}{4}$ 1829 — $\dagger$ $\frac{22}{10}$ 1842. Eduard v. Storch (Postmester i Roskilde) $\frac{31}{12}$ 1842 fra $\frac{1}{4}$ 1843.

Nykjøbing F., Hovedpostkontor. Adam Frederik Jantzen — $\frac{30}{9}$ 1836 (entl.). Carl Ulrich Jantzen (Fuldm. i Generalpostdir., foregaaendes Søn) $\frac{24}{8}$ fra $\frac{1}{10}$ 1836.

Nykjøbing Jyll., Hovedpostkontor, oprettet ved kgl. Res. $\frac{21}{10}$ 1825 fra 1. April 1826. Landinspektør Christian Gylding $\frac{31}{12}$ 1825 fra $\frac{1}{4}$ 1826 — $\dagger$ $\frac{12}{4}$ 1838. Carl Frederik Eduard Nordberg $\frac{13}{10}$ 1838 fra $\frac{1}{1}$ 1839.

Nykjøbing Sjæll., Bipostkontor; fra $\frac{1}{8}$ 1836 Hovedpostkontor. Cornelius Lind — $\frac{31}{12}$ 1812 (entl.). Konsumptionsbetjent Peder Mortensen Holm $\frac{14}{12}$ 1812 fra $\frac{1}{1}$ 1813 — $\dagger$ $\frac{3}{11}$ 1844. August Ferdinand v. Holstein (Kaptajn) $\frac{15}{2}$ fra $\frac{1}{4}$ 1845.

Nysted, Hovedpostkontor. Hans Nielsen Gierding — $\frac{30}{6}$ 1817 (entl.). Hans Jørgen Bierring (afsk. Kaptajn) $\frac{1}{6}$ fra $\frac{1}{7}$ 1817 — $\frac{30}{9}$ 1822 (entl.). Toldkasserer Hans Henrich Petersen $\frac{14}{9}$ fra $\frac{1}{10}$ 1822 — $\dagger$ $\frac{20}{4}$ 1827. Exam. juris. Hans Wolff $\frac{2}{6}$ fra $\frac{1}{7}$ 1827 — $\frac{31}{3}$ 1836 (Postmester i Saksjøbing). Thomas Smidth (fh. Inspektør ved det Classenske Fideikommis's Godser) $\frac{6}{1}$ fra

$\frac{1}{4}$ 1836 — † $\frac{6}{3}$ 1840. Eksam. jur. Carl Magnus Staffeldt $\frac{11}{5}$ fra $\frac{1}{7}$ 1840.

Næstved, Hovedpostkontor. Hans Christian Misleth — † $\frac{1}{5}$ 1813. Jacob Benzon (Kopist ved Kbhvns. norske Postkontor) $\frac{9}{7}$ fra $\frac{1}{10}$ 1813 — † $\frac{3}{1}$ 1830. Iver Nicolaj Witte (adj. Postmester, Forligskommissær) $\frac{12}{1}$ 1830.

Odense, Hovedpostkontor. Peter Christopher Lausen — † $\frac{10}{3}$ 1843. Niels Martin Lausen, foregaaendes Søn, tiltraadt Embedet ved Faderens Død i Henhold til kgl. Res. $\frac{8}{6}$ 1798. Bestalling udfærdiget $\frac{24}{3}$ 1843.

Præstø, Hovedpostkontor. Hans Jørgen Grove — April 1808 (Postkontrolør ved Kbhvns. Brevpostkontor). (Opsynsmand ved Befordringsvæsenet Andreas Fischer udnævnt til Postmester $\frac{15}{4}$ fra $\frac{1}{7}$ 1808, men ikke tiltraadt, da han ikke kunde stille Kautionen og tillige var svag). Johan Ferdinand Badstuber (fhv. Landeværnslejt. n.) $\frac{19}{8}$ 1808 — $\frac{30}{9}$ 1842 (entl.). Mauritz Friederich Mackeprang (Løjtnant) $\frac{3}{11}$ 1842 fra $\frac{1}{1}$ 1843 — † $\frac{16}{3}$ 1845. Herman Dyssel Black (Fuldmægtig ved Stege Postkontor og Møens Amtstue) $\frac{23}{5}$ fra $\frac{1}{7}$ 1845.

Randers, Hovedpostkontor. Johan Henrik Stabell — $\frac{30}{6}$ 1810 (entl.). Niels la Cour (Postmester i Holstebro) $\frac{17}{5}$ fra $\frac{1}{7}$ 1810 — † $\frac{10}{5}$ 1827. Christian Andreas Müller (Kancellist i Generalstabens Bureau) $\frac{31}{7}$ fra $\frac{1}{10}$ 1827 — $\frac{31}{3}$ 1843 (entl.). Embedet bestyret ved Konstitution af N. C. Petersen fra $\frac{1}{4}$ 1843 — $\frac{31}{3}$ 1847 (Postmester i Korsør), af Ludvig Frederik Thomsen (Fuldm. i Generalpostdir.) fra $\frac{1}{4}$ 1847.

Ribe, Hovedpostkontor. Anders Hansen — † Oktbr. 1818. Andreas Bennedsen (Postmester i Faaborg) $\frac{15}{12}$ 1818 fra $\frac{1}{1}$ 1819 — † $\frac{27}{4}$ 1825. Peter Gotfred Neumann (Postfører) $\frac{5}{8}$ 1825 fra $\frac{1}{1}$ 1826 — † $\frac{16}{6}$ 1842. Christian August Eyben (Kanalkontrolør i Tønning) $\frac{14}{10}$ 1842 fra $\frac{1}{1}$ 1843.

Ringkjøbing, Hovedpostkontor. Thomas Iversen Koed — † $\frac{8}{8}$ 1846. Prokurator, Landvæsen- og Sandilugtskommissær Niels Bygom Krarup (adj. Postmester) $\frac{21}{10}$ 1846 fra $\frac{1}{1}$ 1847.

Ringsted, Hovedpostkontor. Jacob Henriksen — $\frac{30}{9}$ 1811 (entl.). Niels Tingberg Thomsen $\frac{16}{7}$ fra $\frac{1}{10}$ 1811 — $\frac{30}{9}$ 1830 (Postmester i Roskilde). Cay Frederik Tønder Krebs (Oberstlejt. nant) $\frac{16}{11}$ 1830 fra $\frac{1}{1}$ 1831 — $\frac{31}{12}$ 1836 (entl.). Carl Christian Smidt (Kapt. ved Kongens Livkorps, cand. jur. og Kopist under Dir. f. Statsgælden) $\frac{11}{3}$ fra $\frac{1}{7}$ 1837 — $\frac{30}{6}$ 1844 (Postmester i Horsens). Rasmus Fleischer Høhling (Postmester i Middelfart) $\frac{16}{6}$ fra $\frac{1}{10}$ 1844.

Roskilde, Hovedpostkontor. Jens Michael Malling — $\frac{30}{6}$

1812 (Postmester i Horsens). Hans Sørensen (Postmester i Rudkjøbing) $\frac{23}{4}$ fra $\frac{1}{7}$ 1812 — $\frac{31}{12}$ 1827 (Postmester i Aalborg). Grev Hans Henrich August Platen (Postmester i Holbæk) $\frac{7}{11}$ 1826 fra $\frac{1}{1}$ 1827 — $\frac{21}{1}$ 1829 (suspenderet). Ved Højesteretsdom $\frac{12}{5}$ 1830 fradømt Embedet. (Under Suspensionen var Postkontrolør J. F. Tillge konstitueret). Niels Tingberg Thomsen (Postmester i Ringsted.) $\frac{21}{8}$ fra $\frac{1}{10}$ 1830 — $\frac{10}{5}$ 1834 (Postmester i Svendborg). Eduard v. Storch (Postmester i Rudkjøbing) $\frac{12}{8}$ fra $\frac{1}{10}$ 1834 — $\frac{31}{3}$ 1843 (Postmester i Nyborg). Jens Henrich Curtz (Fuldm. i Generalpostdir.) $\frac{25}{2}$ fra $\frac{1}{4}$ 1843.

Rudkjøbing, Bipostkontor; fra $\frac{1}{1}$ 1809 Hovedpostkontor. Niels Havndrup — † 1808. Hans Sørensen (tjent ved Odense Postkontor i 12 Aar) $\frac{22}{10}$ 1808 fra $\frac{1}{1}$ 1809 — $\frac{30}{6}$ 1812 (Postmester i Roskilde). Ludvig Ilse (Trompeter ved Garden) $\frac{30}{9}$ 1812 — † $\frac{5}{8}$ 1821. Søren Thorsen Lind (Fuldm. i Generalpostdir.) $\frac{7}{10}$ 1821 fra $\frac{1}{1}$ 1822 — † Septbr. ? 1826. Eduard v. Storch (Premierløjtn.) $\frac{31}{10}$ 1826 fra $\frac{1}{1}$ 1827 — $\frac{30}{9}$ 1834 (Postmester i Roskilde). Frederik Wilhelm Magert v. Baggesen (Premierløjtn.) $\frac{9}{8}$ fra $\frac{1}{10}$ 1834.

Rødby, Hovedpostkontor. Frantz Wogelius Klein — $\frac{30}{3}$ 1822 (entl.). Opsynsmand ved Befordringsvæsenet Frederik Suhr (adj. Postmester) $\frac{5}{3}$ fra $\frac{1}{4}$ 1822 — † $\frac{27}{11}$ 1844. Theodor Emil Tidemand (kst. Ekstrapostfører) $\frac{9}{2}$ fra $\frac{1}{4}$ 1845.

Rønne, Postekspedition, oprettet ved Res. $\frac{3}{5}$ 1840 fra $\frac{1}{5}$ 1841. Toldkasserer Hans Frederik Heggelund fra $\frac{1}{5}$ 1841.

Rønnede, Postekspedition, oprettet ved Res. $\frac{18}{2}$ fra $\frac{1}{5}$ 1843. Forpagter af Rønnede Kro N. Højer kst. Postekspeditor. Fra $\frac{1}{4}$ 1844 foregaaendes Enke kst.

Sakskjøbing, Hovedpostkontor. Carl Hartmann — † $\frac{27}{11}$ 1826. Lars Junior $\frac{13}{12}$ 1826 fra $\frac{1}{4}$ 1827 — † $\frac{22}{11}$ 1835. Hans Wolff (Postmester i Nysted) $\frac{6}{1}$ fra $\frac{1}{4}$ 1836 — $\frac{30}{6}$ 1842 (entl.). Franz Henrich Osborn (Vagtmester ved Dragonerne) $\frac{22}{8}$ fra $\frac{1}{10}$ 1842.

Skanderborg, Hovedpostkontor for Pakkeposten, fra $\frac{1}{5}$ 1824 tillige for Brevposten. Christian Schandorf — † 1812. Opsynsmand ved Befordringsvæsenet Jens Nicolaj Boserup $\frac{14}{12}$ 1812 fra $\frac{1}{1}$ 1813 — † $\frac{25}{11}$ 1819. Organist Anders Jensen Schou $\frac{19}{2}$ fra $\frac{1}{4}$ 1820 — † $\frac{24}{11}$ 1834. Jens Schou (Postfuldm., foregaaendes Søn $\frac{27}{12}$ 1834 fra $\frac{1}{1}$ 1835.

Skive, Hovedpostkontor; oprettet ved Res. $\frac{21}{10}$ 1825 fra $\frac{1}{4}$ 1826. Apoteker Johan Diderik Beckmann $\frac{31}{12}$ 1825 fra $\frac{1}{4}$ 1826 — † $\frac{27}{2}$ 1835. Cand. phil. kst. Organist Ingvar Blegvad Holm $\frac{18}{7}$ fra $\frac{1}{10}$ 1835.

Skjelskør, Bipostkontor, fra $\frac{1}{7}$ 1844 Hovedpostkontor. Apoteker Gerhard Wilhelm Mau.

Slagelse, Hovedpostkontor. Ole Femmer — † $\frac{25}{1}$ 1817. Jens Christian Lundager (Postfører) $\frac{5}{4}$ fra $\frac{1}{7}$ 1817 — † $\frac{18}{10}$ 1830. Henrik Johannes Krebs (Postmester i Vordingborg) $\frac{18}{1}$ fra $\frac{1}{4}$ 1831 — $\frac{31}{3}$ 1841 (entl.). Niels Krabbe Krogh (fhv. Birkedommer ved Thorseng Birk) $\frac{11}{9}$ fra $\frac{1}{10}$ 1841.

Slangerup, Bipostkontor. Johan Riis — † $\frac{20}{3}$ 1830. Frederik Christensen (Prokurator ved Retterne i Fyens Stift og Vejle Amt) $\frac{11}{9}$ fra $\frac{1}{10}$ 1830 (dog først tiltraadt $\frac{1}{4}$ 1831). Fra $\frac{1}{7}$ 1833 er Kontoret henflyttet til Frederikssund.

Sorø, Hovedpostkontor. Apoteker Magnus Hosum Klein — † $\frac{4}{2}$ 1815. Johan Christopher Schnabel (Underofficer ved Livgarden) $\frac{11}{6}$ fra $\frac{1}{7}$ 1815 — † $\frac{27}{9}$ 1827. Peter Enevold Braes (Postfører) $\frac{20}{11}$ 1827 fra $\frac{1}{1}$ 1828 — † $\frac{15}{4}$ 1829. Christian Peter Lebel (Fuldm. ved de militære Uldmanufaktur) $\frac{6}{6}$ fra $\frac{1}{7}$ 1829 — $\frac{31}{12}$ 1842 (entl.). Dominico Boiesen (Kopist i Postv. Revisionskt.) $\frac{13}{1}$ fra $\frac{1}{4}$ 1843.

Stege, Hovedpostkontor. Tugthuskriver Jørgen Schiødt — $\frac{31}{12}$ 1808 (entl.). Toldkasserer Simon Møller (tillige udn. til Tugthuskriver) $\frac{20}{9}$ 1808 fra $\frac{1}{1}$ 1809 — † $\frac{17}{5}$ 1812. Toldkasserer Frederik Wilhelm Barth $\frac{20}{10}$ 1812 fra $\frac{1}{1}$ 1813 — $\frac{31}{3}$ 1823 (Toldinspektør i Skjelskør). Toldkasserer Adam Christopher Dahl $\frac{27}{5}$ fra $\frac{1}{7}$ 1823 — $\frac{30}{6}$ 1836 (entl.). Grev Axel Scheel (Volontør i Generalpostdir.) $\frac{6}{8}$ fra $\frac{1}{10}$ 1836.

Storehedinge, Hovedpostkontor; oprettet ved Res. $\frac{16}{8}$ 1822 fra $\frac{1}{1}$ 1823. Apoteker Johan Frederik Christian Sünckenberg $\frac{3}{9}$ 1822 fra $\frac{1}{1}$ 1823 — † $\frac{24}{8}$ 1831. Christian Høyer (Kontorist paa By- og Herredsfogedkontoret) kst. Postm. fra $\frac{24}{8}$ 1831, udnævnt til Postmester $\frac{17}{3}$ 1832 — Decbr. 1843 (suspenderet og senere fradømt Embedet). Andreas Petrus Jespersen (Fuldm. ved By- og Herredsfogedkont., kst. Postmester fra Decbr. 1843) $\frac{9}{2}$ fra $\frac{1}{4}$ 1845.

Stubbekjøbing, Hovedpostkontor. Samuel Halvardus Nicolaj Jæger — † $\frac{11}{1}$ 1814. Marcus Raben (Underofficer) $\frac{4}{3}$ fra $\frac{1}{4}$ 1814 — $\frac{30}{10}$ 1818 (efter Ansøgning dispenseret fra Embedet, fra $\frac{13}{4}$ 1824 entl.). Vragter, Vejer og Maaler Carl Adolf Biering (Kaptajn, konst. under Rabens Dispensation) $\frac{1}{5}$ 1824 — † $\frac{26}{6}$ 1838. Cand. jur. Harald Hother Edvard Holstein $\frac{13}{10}$ 1838 fra $\frac{1}{1}$ 1839 — † $\frac{6}{1}$ 1846. Carl Banner (Premierløjtn. i Garden) $\frac{1}{4}$ fra $\frac{1}{7}$ 1846.

Svendborg, Hovedpostkontor. Frederik Grebys (i 1814 Be-

villing til at føre Navnet Syberg*) — † $^{29}/_4$ 1834. Niels Tingberg Thomsen (Postmester i Roskilde) $^{10}/_5$ 1834.

Taastrup, Postekspedition; oprettet fra $^{1}/_{10}$ 1847. Løjtn. og Postholder Christensen $^{28}/_9$ fra $^{1}/_{10}$ 1847.

Thisted, Hovedpostkontor; oprettet ved Res. $^{21}/_{10}$ 1825 fra $^{1}/_4$ 1826. Otto Fabricius Carstensen (privat Postekspeditør og Ekstrapostfører) $^{31}/_{12}$ 1825 fra $^{1}/_4$ 1826.

Varde, Hovedpostkontor. Hans Wulf Øllgaard — $^{31}/_{12}$ 1836 (entl.). Peter Rostrup, exam. jur. (Kopist i Statsgældskont.) $^{26}/_4$ fra $^{1}/_7$ 1836.

Vejle, Hovedpostkontor. Christian Maltha Kragballe — † $^{21}/_8$ 1826. Overkrigskommissær Erik Saabye $^{20}/_9$ 1826 fra $^{1}/_1$ 1827 — † $^{24}/_{10}$ 1830. Generalkrigskommissær Poul Marcussen $^{25}/_1$ fra $^{1}/_7$ 1831 — † $^{11}/_4$ 1835. Enken kst. til $^{31}/_{12}$ 1835. Peter Christian v. Hansen (Oberstløjtnant) $^{18}/_{11}$ 1835 fra $^{1}/_1$ 1836.

Viborg, Hovedpostkontor. Mathias Tonboe — $^{31}/_{12}$ 1812 (entl.). Hans Herman Weller Hansen (Fuldm. i Postv. Revisionskt.) $^{1}/_{12}$ 1812 fra $^{1}/_1$ 1813.

Vordingborg, Hovedpostkontor. Niels Amos Amundin — † $^{3}/_{11}$ 1818. Henrik Johannes Krebs $^{18}/_{11}$ 1818 fra $^{1}/_1$ 1819 — $^{31}/_3$ 1831 (Postmester i Slagelse). Hans Jørgen Christian Høegh-Guldberg (Sekondløjtn.) $^{15}/_2$ fra $^{1}/_4$ 1831 — $^{3}/_{12}$ 1847 (entl.).

Ærøskjøbing, Bipostkontor; fra $^{1}/_7$ 1810 Hovedpostkontor. Frederik Kehlet — † $^{2}/_9$ 1809. Branddirektør Christian Anton Wilhelm Honemann $^{12}/_6$ fra $^{1}/_7$ 1810 — † Oktbr. 1830. Frederik Theodor v. Reichwein (Premierløjtn.) $^{14}/_{11}$ 1830 fra $^{1}/_1$ 1831.

*) Hans Slægt har vist oprindelig baaret Navnet Syberg, men senere forandret dette til Grebys, som det vil ses, det omvendte af Syberg.

HENVISNINGER.

Almindelig brugte Forkortninger er: B. L. = Biografisk Leksikon. G. C. = Generalpostdirektionens Cirkulære (trykte og omsendte til Posthusene). G. K. = Generalpostdirektionens danske Sekretariats Kopibog eller Korrespondanceprotokol. G. R. = Generalpostdirektionens Resolutionsprotokol. Hvor ikke andet er anført, findes de citerede utrykte Aktstykker i Rigsarkivet i København.

Første Afsnit.

Første Kapitel.

- 1) Se mit Skrift „Postvæsenet i Danmark 1711—1808“ 151, 226 og 233.
- 2) Om Direktionens Lønninger m. v. se. s. St. 242 ff.
- 3) S. St. 243.
- 4) B. L. XVIII., 240
- 5) G. R. 1808, 195.
- 6) B. L. XVIII., 240, Kanc. 2 Dptm. Reg. 1809, 27.
- 7) Kanc. 2 Dptm. Reg. 1809, 45.
- 8) B. L. VII., 300.
- 9) G. R. 1809, 75, 85, 95.
- 10) B. L. VII., 142. G. R. 1810, 589.
- 11) G. R. 1805, 273 ff.: 1808, 287; 1809, 87 ff.; 1810, 789. Personalh. T. 2. R. 3. B. 244 f.
- 12) B. L. IX., 354.
- 13) G. R. 1809, 202; 1810, 325; 1813, 488.
- 14) G. R. 1812, 194 og 196.
- 15) G. R. 1809, 198 og 512.
- 16) G. R. 1808, 100; 1809, 682; 1810, 394, 607; 1811, 635; 1812, 967.
- 17) jvf. M. Rubin, 1907—14, 565.
- 18) G. R. 1809, 624.
- 19) G. R. 1809, 152.
- 20) G. R. 1810, 19 og 779.
- 21) G. R. 1809, 144.

- 22) G. R. 1812, 37, 722, 871.
- 23) G. R. 1814, 170.

Andet Kapitel.

- 1) Se mit Skrift „Postvæsenet i Danmark 1711—1808“ S. 379.
- 2) En fuldstændig Fortegnelse over Postforbindelsen i 1807 findes i nævnte Skrift S. 260 ff. og 272 ff.
- 3) Se om Biposterne s. St. S. 49 f.
- 4) Om Forbindelsen med Norge se s. St. S. 276 f. og 301 f.
- 5) Gpamt. Rendsborg Afd. Kopibog.
- 6) M. Rubin, 1807—14 S. 322.
- 7) G. C. $\frac{3}{11}$ 1807. G. R. 1807, 306.
- 8) M. Rubin, anf. St. S. 325 f.
- 9) Brevkopibøger 1807 $\frac{23}{11}$.
- 10) G. C. $\frac{5}{12}$ 1807, $\frac{3}{5}$ 1808.
- 11) M. Rubin, anf. St. S. 327.
- 12) Brevkopibøger 1807 $\frac{6}{10}$.
- 13) G. R. 1812, 163. G. C. $\frac{13}{3}$ 1812.
- 14) H. G. Garde, Den dansk-norske Sømagts Historie 1700—1814, 524 f.
- 15) G. R. 1808, 86. Pl. $\frac{14}{3}$ 1808.
- 16) G. R. 1807, 389; 1810, $\frac{23}{11}$, 1811, 422. G. C. $\frac{4}{11}$ 1806.
- 17) Udtog af gældende Befalinger, Feltposten vedkommende, Kbhvn. 1810. G. R. 1810, 763. G. C. $\frac{23}{6}$ $\frac{24}{11}$ 1810, $\frac{18}{6}$ 1811.
- 18) J. G. Rist, Levenserinnerungen II. 118 f.
- 19) G. R. 1808, 61, 90.
- 20) H. G. Garde, anf. St. S. 499. G. R. 1808, 112, 116, 126.
- 21) G. R. 1808, 189.
- 22) G. R. 1808, 259. Personalh. T. III. S. 13.
- 23) G. R. 1808, 269, 271, 277 og 294.
- 24) G. K. 1808 Nr. 1862.
- 25) Sager ang. forulykkede, i Fjendevold komne og røverisk overfaldne Poster 1808—38.
- 26) Danske Postsekretariats Ekstrakt Pr. 1808 Nr. 1131.
- 27) G. R. 1808, 314, 322. Diverse Sager vedr. Posternes Befordring 1794—1836.
- 28) G. R. 1808, 363, 367, 390, 611, 615. G. K. 1808, Nr. 3459. H. G. Garde, anf. St. S. 512.
- 29) G. C. $\frac{10}{7}$ 1809, G. K. 1813, Nr. 1825—30.
- 30) G. R. 1809, 292, 454, 544, 576; 1810, 122. G. C., $\frac{28}{3}$ 1812, $\frac{6}{11}$ 1813.
- 31) G. R. 1812, 778. G. K. 1812 Nr. 2461 og 2743.

- 32) G. K. Novbr. 1810.
- 33) G. R. 1812, 690.
- 34) G. R. 1808, 392; 1809, 546; 1810, 433 B.
- 35) G. R. 1808, 310. G. K. 1827 Nr. 1747.
- 36) G. R. 1808, 341. G. K. 1810 Nr. 2424. Berl. Tid. $^{19}/_4$ 1907.
- 37) G. R. 1812, 456.
- 38) C. Moeller i Jahrbücher des Mecklenb. Vereins für Gesch. 62. Jahrg. 251 ff.
- 39) G. R. 1808, 193, 430, 506.
- 40) C. Moeller anf. St. S. 268. Rist, Lebenserinnerungen II. S. 117 f.
- 41) G. R. 1811, 133. G. C. $^{12}/_3$ 1811.
- 42) G. R. 1808, 134.
- 43) G. R. 1808, 37, 43, 94, 203.
- 44) G. R. 1808, 290, 291.
- 45) H. Berrum, Norges Posthistorie 1720—1814, S. 193 f.
- 46) G. R. 1808, 384, 406, 502.
- 47) H. Berrum, anf. St. S. 196.
- 48) G. R. 1809, 37, 351.
- 49) G. R. 1809, 411.
- 50) H. Berrum, anf. St. S. 200.
- 51) G. R. 1809, 322, 330. Kabinettets Forest. Pr. Nr. 4 for 1809 Januar Nr. 1507.
- 52) H. Berrum, anf. St. S. 201.
- 53) G. R. 1808, 108 og 133; 1809, 101, 414, 416.
- 54) G. R. 1809, 388, 765, 775. G. C. $^{19}/_{12}$ 1809.
- 55) G. R. 1811, 1.
- 56) En nærmere Beretning om Ekspresen findes hos H. Berrum anf. St. S. 439 ff.
- 57) G. R. 1809, 781; 1810, 431. Hist. Tidsskr. 7 R. I., S. 358.
- 58) G. R. 1811, 1034. G. C. $^{11}/_2$ og $^{22}/_2$ 1812.
- 59) G. R. 1813, 448, 450, 454. C. T. Sørensen, Kampen om Norge I. S. 215 ff.
- 60) G. R. 1813, 450.
- 61) G. R. 1813, 663. H. Berrum, anf. St. S. 236 f.
- 62) G. R. 1815, 25. G. K. 1813 Nr. 3332, 3337, 3340, 3402, 3501.
- 63) G. K. 1814 Nr. 218. G. C. $^1/_2$ og $^8/_2$ 1814.
- 64) G. R. 1814, 5. G. C. $^8/_2$ og $^{19}/_2$ 1814.
- 65) G. K. (slesvig-holst.) 1814 Nr. 62 og 76. G. C. $^1/_2$, $^{19}/_2$ og $^{16}/_4$ 1814.
- 66) G. C. $^{17}/_5$, $^{24}/_5$ og $^{21}/_6$ 1814.
- 67) G. K. 1814 Nr. 218. H. Berrum, anf. St. S. 238.

- 68) G. R. 1814, 170. G. C. $\frac{24}{9}$ og $\frac{22}{10}$ 1814. Norsk Kopihog m. v. efter Adskillelsen, Pakken 1814—15.
- 69) G. R. 1814, 270, 544.
- 70) Sager ang. svenske Posters Befordring gennem de danske Stater 1805—29. G. R. 1814, 103, 234.
- 71) G. R. 1814, 15, 73, 97. G. C. $\frac{8}{2}$ og $\frac{5}{7}$ 1814.
- 72) G. R. 1810, 3, 388 B.; 1812, 216.
- 73) G. R. 1811, 965.
- 74) G. R. 1813, 633.
- 75) G. R. 1808, 476; 1809, 126, 724; 1810, 378, 444; 1812, 568; 1813, 372.
- 76) G. R. 1809, 231, 407; 1811, 828; 1814, 250, 560.
- 77) G. R. 1811, 446; 1812, 190; 1813, 127.
- 78) G. R. 1810, 581; 1811, 734; 1812, 482, 843, 973; 1814, 63.
- 79) G. R. 1811, 337; 1812, 641; 1813, 400. G. K. 1811 Nr. 3074; 1815 Nr. 2677. P. N. Skougaard, Bornholm S. 181.
- 80) G. K. 1813 Nr. 920. G. C. $\frac{23}{3}$ 1813 og $\frac{8}{2}$ 1814.
- 81) G. R. 1809, 522; 1814, 170; 1815, 354. G. K. 1813 Nr. 2957.
- 82) G. R. 1814, 341.
- 83) G. R. 1811, 703; 1812, 971; 1814, 170, 506; 1816, 316.
- 84) G. R. 1810, 304.
- 85) G. R. 1809, 27, 59; 1810, 410; 1811, 941.
- 86) G. R. 1812, 29, 487. G. K. 1811 Nr. 2578.
- 87) G. R. 1814, 170; 1816, 316.
- 88) G. R. 1816, 419.
- 89) G. R. 1809, 49, 173; 1812, 206. G. K. 1809 Nr. 25.
- 90) Hist. Tidsskr. 4 R. IV. 337.
- 91) G. R. 1814, 45, 202, 256.
- 92) G. R. 1814, 440; 1815, 447, 473.
- 93) G. R. 1816, 529. Diverse Sager Sprogø vedk. 1815—28.

Tredie Kapitel.

- 1) I mit Skrift „Postvæsenet i Danmark 1711—1808“ S. 306 L. 12—13 er Vægtprogressionen fejlagtig angivet til $\frac{1}{2}$ Lod i Stedet for 1 Lod. Ordene „indtil $\frac{3}{4}$ Lod“ i Linie 13 bør derhos udgaa.
- 2) G. R. 1808, 615.
- 3) G. R. 1809, 134. M. Rubin, 1807—14 S. 214 f.
- 4) G. R. 1809, 224, 374.
- 5) M. Rubin, anf. St. S. 230. Pl. $\frac{8}{11}$ 1810.
- 6) G. R. 1810, 786.
- 7) G. R. 1811, 892; 1812, 706; 1813, 27.

- 8) G. R. 1804, 249. Kanc. 3. Dptm. Forest. Pr. 1813—14 Nr. 180. Pl. $\frac{28}{9}$ 1813.
- 9) M. Rubin, anf. St. S. 163 ff., 167 ff., 171, 218, 221, 226, 233 f. 235, 245.
- 10) G. R. 1814, 186.
- 11) G. R. 1809, 393.
- 12) G. R. 1811, 965.
- 13) G. R. 1809, 740; 1810, 304; 1811, 57; 1812, 486. G. K. 1812 Nr. 1230.
- 14) G. R. 1808, 438.
- 15) G. R. 1809, 650.
- 16) M. Rubin, anf. St. S. 268 f., 272, 275.
- 17) G. R. 1813, 81, 109; 1818, 181. G. C. $\frac{28}{1}$, $\frac{7}{2}$, $\frac{6}{3}$ 1813.
- 18) M. Rubin, anf. St. S. 299 f., 302.
- 19) G. C. $\frac{7}{8}$ 1813.
- 20) M. Rubin, anf. St. 301.
- 21) G. C. $\frac{7}{8}$ 1813, $\frac{24}{5}$ 1814.
- 22) G. C. $\frac{25}{7}$ 1815.
- 23) G. R. 1809, 336; 1810, 158; 1812, 774. Pl. $\frac{22}{8}$ 1811. G. C. $\frac{10}{8}$ 1813.
- 24) G. R. 1810, 720; 1811, 514. G. C. $\frac{28}{1}$ og $\frac{7}{8}$ 1813. Pl. $\frac{24}{11}$ 1811.
- 25) Pl. $\frac{23}{5}$ 1812. G. C. $\frac{7}{8}$ 1813.
- 26) Indenl. og svenske Tid. Fors. med Posten 1748—1824. G. R. 1808, 617; 1810, 118, 130, 807. Kanc. 2. Dpt. Reg. 1808, 276; 1811, 94. Kabinettets Forest. Pr. 1810 Nr. 600. Berl. Tid. Jubilæums Nr. $\frac{3}{1}$ 1899.
- 27) G. R. 1808, 617; 1809, 348; 1811, 264. G. C. $\frac{30}{9}$ 1811, $\frac{14}{8}$ og $\frac{18}{9}$ 1813.
- 28) G. R. 1809, 588. G. C. $\frac{30}{9}$ 1809, $\frac{27}{8}$ 1811.
- 29) M. Rubin anf. St. S. 21 f., 546 f., 550 f. G. C. $\frac{28}{2}$ 1809.
- 30) G. R. 1814, 348. G. C. $\frac{23}{1}$ 1810, $\frac{13}{3}$ 1813, $\frac{23}{1}$ 1816.
- 31) G. R. 1814, 490.
- 32) G. K. 1812 Nr. 950; 1813 Nr. 2119.
- 33) G. R. 1809, 87, 111; 1811, 729; 1814, 128.

Fjerde Kapitel.

- 1) G. R. 1809, 245; 1810, 304, 410.
- 2) G. R. 1810 $\frac{12}{12}$; 1811, 204, 358, 848; 1813, 390.
- 3) G. R. 1811, 57.
- 4) G. R. 1811, 1894; 1812, 131, 360, 959. Befordr. Brevbog 1811—12 og 1813. M. Rubin, anf. St. S. 493.
- 5) G. R. 1813, 587.

- 6) G. R. 1813, 7.
- 7) G. R. 1811, 763, 904, 959.
- 8) G. R. 1811, 328, 904 o. fl. St. i samme Pr.
- 9) G. R. 1811, 530, 579, 597.
- 10) G. R. 1814, 303.

Femte Kapitel.

- 1) G. K. 1824 Nr. 1455. Instrukser og Bestallinger vedk. de københavnske Postkt. 1771—1847.
- 2) G. R. 1811, 874.
- 3) G. R. 1809, 273.
- 4) G. R. 1808, 55; 1811, 470, 520. G. K. 1811 Nr. 2736. G. C. 18/6 1811. M. Rubin 1807—14, S. 491, 534.
- 5) G. R. 1811, 39; 1815, 211.
- 6) G. R. 1812, 330.
- 7) G. R. 1811, 516.
- 8) G. R. 1808, 619; 1809, 1; 1810, 3, 335, 341.
- 9) G. R. 1808, 476; 1810, 378, 388 B, 444; 1812, 236.
- 10) G. R. 1811, 914; 1812, 219, 220, 265, 269.
- 11) G. R. 1809, 97, 379, 389, 604. G. K. 1809 Nr. 3169.
- 12) G. R. 1811, 613, 830.
- 13) G. R. 1808, 114; 1812, 43. G. K. 1808 Nr. 562 og 890. Befordrv. Kopi Pr. 1808 Nr. 280.

Sjette Kapitel.

- 1) Se mit Skrift „Postvæsenet i Danmark 1711—1808“ S. 131 og 375.
- 2) G. R. 1810, 150.
- 3) G. R. 1812, 390.
- 4) M. Rubin, anf. St. S. 534.
- 5) Budget for 1841 samt Normalreglm. for Statens Indtægter og Udgifter.
- 6) G. R. 1814, 440.
- 7) G. R. 1816, 346.

Andet Afsnit.

Indledning og første Kapitel.

- 1) G. R. 1824, 312.
- 2) G. R. 1824, 325.
- 3) G. R. 1820, 430.
- 4) G. R. 1823, 35, 37. B. L. XI., 462.

- 5) G. R. 1811, 805; 1830, 37. Erslews Forfatterleksikon.
- 6) G. R. 1824, 333, 357 a. Erslews Forfatterleksikon.
- 7) G. R. 1830, 37, 53. Kabinetsark. Forest. Pr. 1830 B. Nr. 157.
- 8) G. R. 1830, 89.
- 9) G. K. 1826 Nr. 474 og 1626. Sager vedr. Overbestyrelsens Organisation.
- 10) G. R. 1824, 137; 1826, 339.

Andet Kapitel.

- 1) G. K. 1817 Nr. 1424, 1462 og 1894.
- 2) G. R. 1819, 263 ff.
- 3) G. R. 1815, 300; 1822, 177.
- 4) G. R. 1819, 388, 564, 696; 1820, 327, 460. G. C. $2\frac{1}{3}$ og $1\frac{17}{6}$ 1820.
- 5) G. R. 1820, 41; 1822, 318; 1827, 143.
- 6) G. R. 1815, 33; 1823, 206, 244. G. K. 1826 Nr. 1535.
- 7) G. R. 1825, 338; 1827, 99. G. K. 1824 Nr. 1191.
- 8) G. R. 1817, 105, 321, 369, 454, 460, 662 a, 674; 1819, 109, 348.
- 9) Sager ang. Dampskibsfarten Kbhvn.—Kiel 1816—32. G. K. 1819 Nr. 1535 ff., 1822, Nr. 881. M. Rubin, Frederik VI.'s Tid, S. 142 f.
- 10) G. R. 1824, 192; 1825, 37.
- 11) G. R. 1808, 436; 1814, 170; 1823, 60; 1824, 15, 161; 1825, 400. G. K. 1823 Nr. 351.
- 12) G. R. 1825, 138. G. K. 1825 Nr. 841.
- 13) G. K. 1827 Nr. 1166. Kom. Koll. Forest. Pr. 1825 Nr. 107.
- 14) G. R. 1827, 197, 372, 438; 1828, 164, 188, 192, 234, 260; 1830, 149, 185. Sager ang. Anskaffelse af Dampskib paa Store Bælt.
- 15) G. R. 1828, 91, 133; 1830, 400. Sager ang. Dampskibsfarten Kbhvn.—Kiel.
- 16) Komm. Koll. Forest. Pr. 1821 Nr. 77; 1828 Nr. 243. Sager ang. Dampskibsfarten Kbhvn.—Kiel 1816—32. M. Rubin, anf. St. S. 142 f.
- 17) G. R. 1825, 37; 1829, 357.
- 18) G. R. 1830, 337, 367, 369.
- 19) G. R. 1815, 79; 1819, 273.
- 20) G. R. 1818, 33. G. K. 1818 Nr. 390.
- 21) G. R. 1818, 784; 1825, 233; 1831, 486. G. K. 1820 Nr. 544. H. Stephan, Geschichte der preussischen Post, S. 575 f.
- 22) G. R. 1820, 281.
- 23) G. R. 1827, 105, 195; 1828, 71. G. C. $1\frac{10}{4}$ 1827 og $2\frac{20}{6}$, 1828.
- 24) G. R. 1828, 382. H. Stephan, anf. St. S. 576.
- 25) G. R. 1830, 115.

- 26) G. R. 1815, 327. G. K. 1816 Nr. 1459; 1819, Nr. 786, 978, 981.
1820 Nr. 1321; 1824, 32; 1825, Nr. 34, 638, 1668, 2021, 2107
f; 1829 Nr. 1465. G. C. $\frac{17}{6}$ 1820.
- 27) G. R. 1815, 195; 1817, 9; 1820, 594. G. K. 1816 Nr. 116.
- 28) G. R. 1815, 354; G. K. 1815 Nr. 1594; 1817 Nr. 40, 1063;
1818 Nr. 1007, 2683. Die Heimat, 11. Aarg. S. 244.
- 29) G. R. 1820, 319; 1823, 218; 1824, 169; 1833, 79. G. K. 1820
Nr. 1900.
- 30) Edv. Holm, Danmark-Norges Hist. 1720—1814 V 474 ff.
- 31) G. R. 1822, 490; 1830, 87, 193. G. K. 1822 Nr. 237; 1824 Nr.
79, G. C. $\frac{28}{3}$ 1818.
- 32) G. R. 1820, 325. G. K. 1820 Nr. 1946; 1822 Nr. 649. G. C.
 $\frac{9}{3}$ 1819.
- 33) Kancell. 3. Dptm. Brevbog A for 1819. G. R. 1819, 130,
205, 209, 385, 840. G. C. $\frac{8}{12}$ 1818.
- 34) G. R. 1820, 442. G. K. 1820 Nr. 697, 733, 802. Sager ang.
bortkomne Pengefustager 1820—30.
- 35) G. R. 1830 $\frac{30}{4}$; 1836, 532. Sager ang. bortkomne Penge-
fustager.
- 36) G. R. 1819, 318, 319, 455, 495; 1825, 85.
- 37) G. R. 1820, 191; 1821, 9.
- 38) G. R. 1818, 113; 1821, 28, 115; 1822, 426. G. K. 1817 Nr.
2559; 1820 Nr. 2895. Diverse Sager Sprogø vedk. 1815—28.

• **Tredie Kapitel.**

- 1) G. C. $\frac{5}{10}$ 1816.
- 2) G. R. 1818, 181.
- 3) G. R. 1818, 181, 527. G. C. $\frac{18}{7}$ 1818.
- 4) G. R. 1815, 322; 1818, 181; 1819, 608.
- 5) G. R. 1816, 28.
- 6) G. R. 1842 $\frac{2}{12}$. G. C. $\frac{20}{2}$ 1821.
- 7) G. R. 1819, 590; 1822, 1.
- 8) G. R. 1811, 311; 1817, 553; 1823, 120; 1829, 105.
- 9) G. R. 1820, 179, 373. G. C. $\frac{9}{1}$ 1819.
- 10) G. R. 1817, 3, 571. G. C. $\frac{27}{1}$ 1818.
- 11) G. R. 1823, 43, 116, 405.
- 12) G. R. 1821, 455; 1826, 106; 1827, 356; 1829, 13, 284, 391;
1834, 187.
- 13) G. C. $\frac{18}{8}$ 1818.
- 14) G. C. $\frac{1}{12}$ 1829. M. Rubin, anf. St. S. 313.
- 15) G. K. 1820 Nr. 726.
- 16) G. K. 1815 Nr. 2083; 1816 Nr. 2929; 1821, Nr. 1180.
- 17) G. R. 1829, 289.

- 18) G. R. 1816, 184; 1817, 155. G. K. 1816 Nr. 2929; 1817 Nr. 1597.

Fjerde Kapitel.

- 1) G. R. 1816, 1 a; 1827, 265.
- 2) G. R. 1828, 162; 1830, 333; 1831, 264, 476.
- 3) G. R. 1815, 483.
- 4) G. R. 1824, 252; 1831, 388.
- 5) G. R. 1820, 458; 1824, 268; 1826, 100; 1828, 270; 1830, 49.

Femte Kapitel.

- 1) J. G. Rist, Lebenserinnerungen I. S. 26. M. Rubin, Frederik VI.s Tid, S. 275.
- 2) G. R. 1817, 249.
- 3) G. R. 1819, 608. M. Rubin, anf. St. S. 275.
- 4) G. R. 1818, 297; 1820, 377; 1821, 159.
- 5) G. R. 1825, 392.
- 6) G. R. 1818, 40, 359; 1820, 363; 1821, 255; 1822, 310.
- 7) G. R. 1820, 353, 502; 1821, 309. M. Rubin, anf. St. S. 276.
- 8) G. R. 1816, 278; 1824, 91, 97; 1827, 374; 1830, 23, 37; 1831, 266. Postv. Normalbudget.
- 9) G. K. 1819 Nr. 215 ff., 1063 ff, 2410, 2458 ff., 1820 Nr. 274, 375, 2939.
- 10) M. Rubin, anf. St. S. 236, 254 ff., 279.
- 11) G. R. 1820, 525, 841; 1830, 200, 215, 243; 1831, 85. G. K. 1820 Nr. 370; 1821 Nr. 2071.
- 12) G. R. 1818, 93; 1821, 407. G. K. 1818 Nr. 1434, 1926, 2770, 2772; 1824 Nr. 1543. B. L. XVIII., 398.
- 13) G. R. 1822, 29, 41, 99, 121. G. K. 1821 Nr. 2251, 2388. G. C. $\frac{12}{5}$, $\frac{30}{6}$, $\frac{25}{8}$ og $\frac{1}{9}$ 1821.
- 14) G. R. 1815, 431; 1816, 233; 1822, 482; 1826, 174, 176.
- 15) G. R. 1827, 247, 390; 1829, 156.
- 16) G. R. 1815, 171; 1816, 106; 1818, 422; 1822, 198; 1827, 247.
- 17) G. R. 1826, 57, 283; 1829, 212.
- 18) G. R. 1815, 300.
- 19) G. R. 1815, 346.

Sjette Kapitel.

- 1) G. R. 1815, 392.
- 2) G. R. 1828, 374. G. K. 1824 Nr. 1455.
- 3) G. R. 1820, 510.

Tredie Afsnit.**Første Kapitel.**

- 1) G. R. 1832, 147.
- 2) G. R. 1833, 504, 510.
- 3) G. R. 1835, 69. Indl. til D. Kancel. 2. Dptm. Reg. 1835 Nr. 130—35.
- 4) G. R. 1835, 69. B. L. XIX., 36.
- 5) G. R. 1835, 73.
- 6) G. R. 1839, 165, 282.
- 7) G. R. 1836, 294; 1840, 20, 23.
- 8) G. R. 1840, 98, 287.
- 9) G. R. 1841, 26. Gpdir. Normalreglem.
- 10) G. R. 1841, 132. Kgl. Res. $\frac{1}{6}$ 1841.
- 11) Kancel. 2. Dptm. Res. Pr. 1. Halvaar 1842 Nr. 103.
- 12) G. R. 1842 $\frac{5}{7}$, 1843 $\frac{30}{12}$. Gpdir. Budget 1843.
- 13) G. R. 1845 $\frac{21}{5}$ og $\frac{5}{12}$. Gpdir. Budget 1846, Skr. $\frac{6}{5}$. B. L. XVIII., 334.
- 14) Budget 1844. G. K. 1842 Nr. 971.
- 15) G. R. 1839, 232.
- 16) G. K. 1843 Nr. 1526.
- 17) G. R. 1836, 1, 373.
- 18) G. R. 1843 $\frac{7}{7}$. Tyske Kancelli Resk. $\frac{30}{1}$ 1843.
- 19) G. K. 1843 Nr. 1127 og 1311. Sl.-h.-l. Kopibog 1843 Nr. 2435 og 2494.
- 20) G. R. 1847 $\frac{3}{12}$. G. K. 1845 Nr. 1197, 1309, 1401, 1672.
- 21) G. K. 1845 Nr. 1679.

Andet Kapitel.

- 1) G. R. 1832, 414.
- 2) Sager ang. danske Posters Fors. gennem Sverige.
- 3) Gpdir. Budget for 1847.
- 4) G. R. 1831, 113, 360.
- 5) G. R. 1831, 374, 392, 512. G. C. $\frac{11}{10}$, $\frac{5}{11}$ og $\frac{13}{12}$ 1831.
- 6) G. R. 1832, 289; 1833, 115.
- 7) G. R. 1834, 73.
- 8) G. R. 1832, 13, 135, 287.
- 9) G. R. 1833, 345; 1834, 137; 1835, 79.
- 10) G. R. 1835, 365. Akter betr. Dampskibet Løvens Fart.
- 11) G. R. 1834, 45, 85; 1835, 127.
- 12) Sager ang. danske Posters Fors. gennem Sverige.
- 13) G. R. 1836, 25, 317. G. K. 1836 Nr. 1764.
- 14) G. R. 1833, 217, 444; 1835, 211, 549; 1836, 31, 179.
- 15) G. R. 1834, 357; 1836, 31.

- 16) G. R. 1834, 466; 1835, 545; 1837, 430.
- 17) G. R. 1831, 219; 1833, 229; 1834, 387, 395; 1838, 224. Politivennen 7. Febr. 1835.
- 18) G. R. 1831, 486; 1832, 51.
- 19) G. R. 1831, 133; 1833, 245, 266; 1834, 253.
- 20) G. R. 1833, 163.
- 21) G. R. 1835, 479; 1837, 79; 1839, 121. G. K. 1838 Nr. 1209.
- 22) G. R. 1831, 93; 1839, 17, 55. G. C. $^{12}/_4$, $^{11}/_6$, $^{24}/_9$, 1839.
- 23) G. R. 1839, 461; 1840, 84.
- 24) G. C. $^{7}/_3$, $^{3}/_6$, $^{17}/_6$, 1843.
- 25) G. R. 1839, 250; 1840, 14; 1843, 49.
- 26) G. R. 1840, 34, 283; 1842, 86. G. C. $^{14}/_{12}$, 1839; $^{25}/_8$ og $^{19}/_{12}$, 1840; $^{24}/_{12}$, 42.
- 27) G. R. 1837, 280, 442.
- 28) G. R. 1841, 72, 117.
- 29) Akter betr. Postfors. med Dampskibet „Malmø“ 1839—48.
- 30) Akter betr. Dampskibet „Løven“s Fart 1835—48.
- 31) G. R. 1837, 127.
- 32) G. R. 1842, 17.
- 33) G. R. 1845 $^{4}/_4$. G. C. $^{31}/_8$ og $^{28}/_9$, 1844. Bekendtg. $^{19}/_8$, 1844; Gpdir. sl.-h.-l. Kopibog.
- 34) G. C. $^{23}/_9$, 1845.
- 35) G. C. $^{24}/_{12}$, 1844; $^{1}/_3$ og $^{31}/_{10}$, 1845.
- 36) G. C. $^{24}/_{12}$, 1844; $^{19}/_4$, 1845.
- 37) G. R. $^{25}/_{13}$, 1843; $^{26}/_4$, 1844; $^{15}/_{12}$, 1847. Brevbog for det danske Færgevesen 1843 Nr. 419; 1844 Nr. 7.
- 38) G. R. 1844, $^{17}/_{11}$; 1845, $^{6}/_{10}$, $^{4}/_{11}$, $^{6}/_{12}$. Gpdir. Budget for 1846. H. Stephan, anf. St. S. 586. G. C. $^{2}/_4$, $^{6}/_6$, $^{18}/_7$, 1846.
- 39) Akter betr. Dampskibet „Løven“s Fart
- 40) G. R. 1845, $^{15}/_{10}$.
- 41) G. R. 1846, $^{17}/_{10}$.
- 42) G. R. 1847, $^{22}/_1$. G. C. $^{22}/_5$, 1847.
- 43) G. K. 1846 Nr. 1576. Rentekm. Res. Pr. 1844 Litra A. Nr. 78. Jernbane Journal Sag 1847 Nr. 48.
- 44) G. R. 1847 $^{22}/_4$. G. K. 1847 Nr. 828, 1174, 1184, 1380. Gpdir. danske Sekr. Kurs Korresp. Pr. 1847 Nr. 805, 1131—37, 1477 (Generalpostdirektoratets Arkiv).
- 45) G. C. $^{2}/_{11}$, $^{18}/_{11}$, 1847.
- 46) G. R. 1846, Patent af $^{18}/_3$.
- 47) G. C. $^{1}/_6$, 1847.
- 48) G. R. 1846, $^{18}/_{11}$; 1847 $^{19}/_5$. G. C. $^{31}/_5$, 1847.
- 49) G. K. 1846 Nr. 1387. G. C. $^{19}/_8$, 1847.

- 50) G. R. 1834, 229; 1835, 242; 1840, 114, 267; 1844, $\frac{6}{1}$, 1845, $\frac{8}{3}$.
G. C. $\frac{1}{5}$ 1841, $\frac{8}{11}$ 1845.
- 51) G. R. 1833, 157; 1846, $\frac{11}{11}$.
- 52) G. R. 1834, 499; 1835, 363, 557; 1843 $\frac{12}{10}$. H. Stephan, anf.
St. S. 562 og 588.
- 53) G. R. 1840, 54.
- 54) G. R. 1847 $\frac{1}{6}$. G. K. 1847 Nr. 1335. H. Stephan, anf.
St. 538.
- 55) G. K. 1837, 2601.
- 56) G. C. $\frac{8}{10}$ 1842.
- 57) G. R. 1840, 46; 1842, $\frac{15}{10}$, $\frac{27}{10}$. G. C. $\frac{10}{3}$ og $\frac{10}{4}$ 1843.
- 58) G. R. 1845 $\frac{10}{6}$, $\frac{3}{10}$. Kommissionsdommen, Akter i Lands-
arkivet for Sjælland.
- 59) G. R. 1837, 261; 1841, 191; 1842, $\frac{6}{7}$; 1843, $\frac{6}{6}$, $\frac{15}{12}$; 1846, $\frac{8}{8}$.

Tredie Kapitel.

- 1) G. R. 1838, 164; 1839, 376.
- 2) Nyrop, Bidrag til den danske Boghlds. Hist. II. S. 145.
- 3) G. C. $\frac{6}{10}$ 1838.
- 4) G. R. 1834, 439.
- 5) G. C. $\frac{13}{1}$, $\frac{12}{3}$, $\frac{14}{9}$ 1844.
- 6) G. R. 1840, 407; 1842, 190; 1844, $\frac{22}{3}$; 1845, $\frac{8}{1}$.
- 7) G. R. 1840, 100; 1842 $\frac{13}{10}$.
- 8) G. R. 1847, $\frac{8}{1}$. G. K. 1842 Nr. 1562. Forakter til Postloven
af 1851 i Generalpostdirektoratets Arkiv.
- 9) G. R. 1823, 120; 1831, 294; 1832, 253; 1837, 9; 1845, $\frac{24}{1}$.
G. K. 1842 Nr. 1884; 1843 Nr. 125.
- 10) G. R. 1832, 339. G. C. $\frac{10}{4}$ 1841.
- 11) G. R. 1839, 21; 1840, 47, 55.
- 12) G. R. 1841, 141; 1842, 106; 1843, 81.
- 13) G. C. $\frac{28}{12}$, $\frac{30}{12}$ 1847.
- 14) G. R. 1834, 185. 317; 1837, 523.
- 15) G. R. 1834, 187; 1838, 475. Kancel. 2. Dptm. Brevbog. 1836
Nr. 3459—67. M. Rubin, Frederik VI.s Tid S. 534.
- 16) G. R. 1840, 122. Forarbejder til Pl. $\frac{10}{4}$ 1842..
- 17) Kancel. 2. Dptm. Reg. 1840 Nr. 41.
- 18) Kancel. 2. Dptm. Brevbog 1840 Nr. 2262. Indlæg til samme,
Nr. 3950—51.
- 19) G. R. 1842, 112. Danske Kancel. Res. 1. Halvaar 1842 Nr. 96.
- 20) G. C. $\frac{10}{11}$ 1846. Kancel. Pl. $\frac{5}{11}$ 1846. Sl. h. l. Kancel. Res.
Pr. $\frac{2}{11}$ 1846.
- 21) G. R. 1847, $\frac{3}{10}$. Forarbejder til Pl. $\frac{10}{4}$ 1840.

- 22) G. R. 1837, 440; 1839 $\frac{16}{4}$; 1840, 353. G. K. 1837 Nr. 2709.
- 23) G. C. $\frac{21}{3}$ 1846.
- 24) G. C. $\frac{25}{2}$ 1845. G. R. 1840, 353, 385.
- 25) G. R. 1821, 155, 163; 1824, 351; 1828, 293; 1846, $\frac{7}{2}$.
- 26) G. R. 1844, $\frac{14}{12}$. G. C. $\frac{13}{1}$ 1844.
- 27) G. R. 1841, 43. G. C. $\frac{22}{4}$ 1845.
- 28) G. R. 1840, 243; 1842, 5; 1847 $\frac{20}{9}$.
- 29) G. R. 1840, 295; 1843 $\frac{7}{10}$. G. K. 1838 Nr. 1935.

Fjerde Kapitel.

- 1) G. R. 1835, 281.
- 2) G. R. 1834, 73; 1835, 603.
- 3) G. R. 1832, 95, 429; 1834, 73; 1835, 281, 603.
- 4) G. R. 1832, 297.
- 5) G. R. 1832, 429; 1834, 109. G. C. $\frac{13}{1}$ 1845. Pl. $\frac{1}{4}$ 1834.
- 6) Pl. $\frac{23}{6}$ 1843.
- 7) G. R. 1841, 15, 261. Pl. $\frac{21}{8}$ 1841.
- 8) G. R. 1835, 397.
- 9) G. R. 1845, $\frac{27}{8}$.
- 10) G. R. 1834, 491.

Femte Kapitel.

- 1) G. R. 1835, 416; 1836, 309; 1839, 87, 197; 1840, 24, 208.
Instrukser og Bestallinger vedr. de kbhvske Pkt. 1771—1847.
- 2) G. R. 1838, 1.
- 3) G. R. 1840, 68. Stændertidende 1842.
- 4) G. R. 1819, 638; 1838, 113; 1840, 273; 1841, 16.
- 5) G. R. 1843 $\frac{13}{1}$.
- 6) G. R. 1838, 323; 1840, 227, 336, 353.
- 7) G. R. 1841, 97; 1843, $\frac{27}{12}$; 1844, $\frac{3}{2}$.
- 8) G. R. 1842, $\frac{26}{11}$; 1845, $\frac{27}{4}$.
- 9) G. C. $\frac{8}{11}$ 1842.
- 10) G. R. 1844, $\frac{12}{7}$.
- 11) Gpdir. Budget 1847.
- 12) G. R. 1841, 245.
- 13) G. R. 1844, Resk. $\frac{1}{6}$, hvori henvises til Dir. Foresk. af $\frac{28}{2}$.
s. A., som ikke har været at finde.
- 14) G. R. 1842, $\frac{10}{7}$, $\frac{17}{8}$.
- 15) G. R. 1834, 645. G. K. 1842 Nr. 1353 f., 1844 Nr. 1148.
- 16) G. R. 1834, 505.
- 17) G. R. 1842, 51, 60.

- 18) G. R. 1845, $\frac{9}{2}$.
- 19) G. R. 1836, 249.
- 20) G. R. 1843, $\frac{6}{3}$; 1845 $\frac{1}{12}$.
- 21) G. R. 1841, 16, 271, 503; 1843, $\frac{3}{3}$, $\frac{24}{11}$.

Sjette Kapitel.

- 1) G. R. 1838, 334.
 - 2) G. R. 1841, 68. Gpdir. Normalreglement.
-

NAVNEREGISTER

(I dette Register er optaget de i Teksten og i Noterne under denne forekommende Navne. Derimod er Navne, der kun forekommer i Fortegnelsen over Embedsmændene S. 567—77 ikke optagne.)

- | | |
|--|--|
| A lbrecht, Postkontrolør, senere Postinspektør i Hamborg, 300, 302. | Berling, Brødrene, Firmaet, 136 f, 472. |
| Almer, Frederik Ephraim, Postforvalter, Kbhvn., 176. | Bernadotte se Carl Johan. |
| Amundin, Niels Amos, Postmester i Vordingborg, 306. | Bierring, Hans Jørgen, Kaptajn, Postmester i Nysted, 297, 304, 307. |
| Andersen, H. C., Bogholder ved Generalpostdir., 350. | Bille, Steen Andersen, Auditor, 217 ff, 234, |
| Arntzen, Byskriver i Nibe, 247. | Black, Postmester i Præstø, 534. |
| Aschenfeldt, J. H., Postmester i Rendsborg, 452. | Blacks Enke & Co., Handelshus, 236. |
| B agger, Hedevig Johanne, Postmesterske i Korsør, 183. | Boiesen, Rasmus Bruun, Postdirektør, 200 ff, 327 ff, 331, 334, 370. |
| Baggesen, F. V. M., Postmester i Rudkjøbing, 538 ff. | Boiesen, Kopist i Generalpostdir. 520. |
| Beeken, Hofboghandler, 277. | Bolvig, Tolder i Nibe, 247. |
| Bentzen, Ekstrapostfører, 40. | Boserup, Jens Nicolaj, Postmester i Skanderborg, 306. |
| Bentzen, H.G., Kancellideputeret, 485, 489. | Brandt, Jens, Postmester i Middelfart, 211. |
| Benzon, Hans Seidelin, Postkontrolør, 143. | Bredahl, Chr., Digter, 314. |
| Benzon, Jacob, Postmester i Næstved, 307. | Brixen, Thomas Ludvig, Postmester i Nakskov, 297. |
| Berling, Ernst Heinrich, Bogtrykker, 135. | Bülöw, Frantz, Kammerherre, Chef for Generaladjutantstaben, 59, 67 f, 316. |

- Carl XIII**, Konge af Sverige, 240.
Carl, Prins af Hessen, Statholder i Slesvig og Holsten, 71.
Carl Johan, Kronprins af Sverige og Norge, 2, 67, 69, 257.
Carlheim, Knud, Postmester i Korsør, 183 f.
Castenschield, Th., Kopist i Generalpostdirektionen, 534.
Cathcart, engelsk Kaptajn, 32.
Christensen, Kaptajnløjtnant, 231.
Christensen, Jacob, Privatskriver ved det helsingørske Postkontor i Kbhvn., 309 ff.
Christian August, Prins af Augustenborg, 32.
Christian Frederik som Tronfølger, 378, 441, som Norges Regent, 68, 73.
Clausen, H. N., Professor, 470.
Colding, Johan Peter, Aërostat, 46.
Collin, Jonas, 450.
Coninck de, Konsul, 93.
la Cour, Niels, Postmester i Holstebro, senere i Randers, 180.
- Dall**, Jacob Frederik, norsk Ekspresse, senere Postmester og Postforvalter i Kbhvn., 63, 299, 515 f, 521.
Danneskjold-Samsøe, Otto Sophus, Greve, Generalpostdirektør, 200 f, 327, 329, 331, 334, 337, 342 ff, 348, 390 ff, 417, 498, 562 ff.
David, N., Redaktør, 471.
Davoust, fransk Marskal, 69, 71.
Deichmann, Boghandler, 445.
Donner, C., Skibsreder, Altona, 404.
Dreyer, Smed, 252.
Due, Emilie f. Petersen, Indehaver af Fodposten, 499 f.
Due, Ole Hannibal, Kopist, 500.
Dyrhaage, Lars Pedersen, Postskipper, 98, 101, 204.
- Eggers v.**, Heinrich Peter, Postdirektør, senere Postinspektør i Hamborg, 5, 7, 49 f, 300 ff, 518.
Eggers, Overpræsident i Kiel, 300.
Elberling, P. J., Politiretsassessor, 309.
Endorph, Grosserer, 219.
Esskildsen, Havnekaptajn, 514.
- Fasting**, Præst i Ulse-Olstrup, 249.
Fife, Vognfabrikant, Kbhvn., 96, 252.
Frederik, Kronprins (Frederik VII), 511.
Frederik Ferdinand, Prins, 231, 233, 441.
Frederik, Prins af Augustenborg, 350.
Friedrich, preussisk Gehejmepostraad, 391.
Fønss, Amtmand, Randers, 173.
- Gillespie**, Mekanikus, 217.
Giødwad, J. F., Redaktør, 482.
Gjern, Landfoged paa Læsø, 432.
Grundtvig, N. F. S., 272.
Grüne, J. P., Redaktør, 482.
Grüner, Kaptajn, 33.
Grønberg, Bent Christian, Postkasserer, 205.
Gustav IV, Konge af Sverige, 1 f, 58.
- Halseth**, Andreas, Postbud, 63.
Hambroe & Søn, Handelshus, 236.
Hamilton, Hugo, Friherre, svensk Overpostdirektør, 413.
Hammond, Bastian, Postmester ved altonaisk-jydske agende Postkt., 143.
Hansen, H. C., Chef for Postvæsenets Bogholderkontor, 205, 295, 316.

- Harbou, Frederik Hans Walter, Postdirektør, senere Toldforvalter i Rendsborg, 5, 10 ff, 198 f, 207 f.
- Hardenberg-Reventlov, Greve, 373.
- Hauberg, Postfuldm., Hørsholm, 317.
- Hauch, Frederik, Generalpostdirektør, 11 f, 198 f, 201, 227 f, 327 f.
- Hecquet, Carl Frederik, Postmester ved Pakkepostkontoret, 180, 523.
- Hegedahl, Postmester ved det helsingørske og lollandske Postkont. i Kbhvn., 521.
- Hellfried, Carl Frederik, Generalpostdirektør, 8 ff, 59, 137.
- Henne, Kaptajn i Soetaten, 289.
- Henrichsen, Jacob. Postmester i Ringsted, 185.
- Hill, Rowland, engelsk Generalpostmester, 450.
- Hjort, Peder, Professor, 445.
- Hjorth, Søren, Volontør i Rentekammeret, senere Jernbanedirektør, 433.
- Holck v., Julius Carl Christian, Greve, Postinspektør i Hamborg, 518 f.
- Holm, Jacob, Købmand og Skibsfører, 225 f, 234.
- Holm, L. J., Kancellideputeret, 485, 489 f.
- Holmskjold, Postdirektør, 282.
- Holstein v., E. F., Postmester i Flensborg, kst. Postinspektør for Hertugdømmerne, 352 f.
- Holsten, Hans, Baron, Søofficer, Deputeret i Admiralitetskollegiet, 38, 230.
- Hvadsgaard, Ole Andersen, Kajakroer, 46.
- Hvidberg, Jens Madsen, Postmester i Hørsholm, 318, 440.
- Hvidt, L. N., 234, 387.
- Høegh-Guldberg, Hans Jørgen Christian, Postmester i Vordingborg, kst. Postinspektør for Danmark, 351 ff.
- Højer, Postmester i Storehedinge, 541.
- Ilse, Ludvig, Postmester i Rudkjøbing, 306.
- Ingemann, B. S., 460.
- Iversen, Niels, Færgemand, 248.
- Jensen, Jens Peter, Postkontrollør i Helsingør, 531.
- Jessen v., Frantz Christopher, Assessor i Generalpostdirektionen, senere Postmester ved Pakkepostkontoret, 332 ff, 342 f, 452, 563.
- Juel, Generaladjutant, Besidder af Stamhuset Juelsberg, 100.
- Juel v., F., Oberst, 40.
- Juul, Frederik, Godsejer, 314.
- Jæger, Legationsraad, 217.
- Jørgensen, Byfoged, Rønne, 251.
- Jørgensen, Rasmus, Postmester ved norske Postkt. i Kbhvn., senere i Aalborg, 291.
- Kaas, Kammerherre, Medlem af den norske Regeringskommission, 55.
- Kastrup, Løjtnant, 40 f.
- Kirk, Ole, Stænderdeputeret, 486.
- Klee, Frederik Alexander Gottlieb, Fuldmægtig, senere Kontorchef under Generalpostdir., 345, 392, 452, 563.
- Knudsen, Hans Christian, Skuespiller, 165.
- Knuth Carl Conrad Gustav, Baron, Postdirektør, 5 f, 8, 13, 48.
- Kolderup-Rosenvinge, Peter Andreas, Postdirektør, 5, 10 ff, 14 f, 198 ff.

- Kolderup-Rosenvinge, Professor, 330.
- Kongslew, Konferensraad, 158.
- Krabbe, Amtmand over Bornholm, 426.
- Krarup, Sognepræst, 142.
- Krieger, Antonius, Kaptajnløjtnant, 185.
- Krieger, Johan Cornelius, Kontreadmiral, 99, 316.
- Krogh v., Kammerjunker, 14.
- Kullerup, Mathias, Postkontrolør i Kjøbenhavn, 298.
- L**ange, Chr. Wilh., Postdirektør, senere Generalpostdirektør, 5, 201, 227 ff, 327 ff.
- Lange, M., Overretsassessor, Kancellideputeret, 309, 485, 489.
- Lange, Thomas, Chef for Befordringsv. Revisionskt. 336.
- Larsen, Niels, Staldmester i Hørsholm Gæstgivergaard, 440.
- Lau, M. R., Skipper, 220 f.
- Lehmann, Orla, Redaktør, 482.
- Leth, Kaptajnløjtnant, 289, 370.
- Lieberg, Højesteretsadvokat, 332.
- Limschou, Postmester i Kolding, 543.
- Lind, Søren Thorsen, Postmester i Rudkjøbing, 306.
- Lindberg, Jacob Chr., Magister, 470 f.
- Lindholm, Kommandør, 99.
- Liunge, A. P., Avisudgiver, 482 f.
- Lorentzen, Johannes, Bestyrer af Postekspeditionskont. i Thisted, senere dansk Postkommissær i Helsingborg og Postmester i Faaborg, 57, 62.
- Lund, Jørgen Christoph, Postmester i Aarhus, 180.
- Lund, Tønder, Etatsraad, 55.
- Løwe, Postmester i Slesvig, 254 f.
- Løvenørn, Poul, Kommandør, 166, 289.
- M**advig, J. N., 460, 505.
- Malling, Jens Michael, Postmester, Horsens, 262, 534 f.
- Mansa, Postfører, 262.
- Manthey, Daniel, Legationsraad, 136 f., 472.
- Martin, Peter Salomon, Postmester i Hørsholm, 307.
- Maudslay Son & Field, Maskinfabrikanten, London, 231.
- Mazar de la Garde, Postmester i Helsingør, 530.
- Mecklenburg v., G. F., Premierløjtn. 315.
- Moltke, Adam Wilhelm, Greve, Finansminister, 335 ff, 343, 358.
- Monrad, David, Generalpostdirektør, 5, 10 ff, 41 f, 99, 198 f, 200 f, 214 f, 218, 227 f, 230, 327 ff, 334, 340 ff, 348, 357, 379, 390 f, 561 f.
- Monrad, Georg Herman, Postdirektør, 198, 201, 301, 327, 329, 331, 334, 342, 348, 390, 436, 563.
- Muck v., Postsekretær og Postinspektør i Hamborg, 50, 300.
- Murat, Joachim, Storhertug af Berg, Konge i Neapel, 47 ff.
- Muus, Toldinspektør, 93.
- Müller, Chr. Andreas, Kancellist i Generalstabens Bur., senere Postmester i Randers, 316, 543.
- Mynster, Biskop, 340.
- Mørch, Terchel, Postmester i Frederiksborg, 320.
- N**achtegall, Gymnastikpædagog, 460.
- Nagler v., preussisk Generalpostmester, 367, 391.

- Napoleon, Kejser, 1 f, 28, 47 ff, 67, 69, 72.
- Neumann, preussisk Kommerce-raad, 365 ff, 390.
- Norager, Vognmand, 96.
- O**wenius, Købmand i Cimbrishamn, 89 f.
- P**ahlen v., Georg Daniel, Købmand, 315.
- Petersen, Hans Frederik, Skibskirurg, 149, 499.
- Petersen, H. G., Kopist i Generalpostdirektionen, 534.
- Plat du, Kaptajn, 33.
- Platen, Hans Henrich Aug., Greve, Postmester i Holbæk, senere i Roskilde, 296, 306.
- Plotz, Hofmekanikus, 91, 93 f.
- Poulsen, C. M., Dr. phil., 346.
- Pritzel, Jørgen Carl, Fuldm. i Generalpostdir., Avisekspeditor, 522.
- Prætorius, H. C., 185.
- R**aabe, Konsul, Kiel, 433.
- Raben, Marcus, Krigsraad, Postmester i Stubbekjøbing, 297.
- Reinhard, Johan Frederik, Gæstgiver og Postmester i Hørsholm, 317 f.
- Riegels, Anna Margrethe, født Lund, 149, 499 f.
- Riegels, H. C., Generalkrigskommissær, Ejer af Snoghøj, 381 f.
- Riegels, Henrik E., Indehaver af Fodposten i Kbhvn., 147, 149.
- Riisbrigh, Generaladjutant og Kommandørkaptajn, 54.
- Rist, J. G., dansk Chargé d'affaires i Hamborg, 35, 49 f.
- Rosenvinge Kolderup, se Kolderup-Rosenvinge.
- Rosenørn, Thøger, Premierløjtnant, 32.
- Rye, J. H., Byskriver i Kristiania, 415.
- Rømeling, Oberstløjtnant, 99.
- Rønne, Præst, Udgiver af Dansk Religionsblad, 279.
- Rønnenberg, Forvalter, adj. Postmester i Næstved, 307.
- Røsler, Feltkurer, 63.
- S**ames v, J. C., Postmester i Tønning, 518.
- Sandberg, Handelsmand, Frederiksværk, 83.
- Sass, M. W., Grosserer, 370 f, 383 f, 399 f.
- Schaper, v., preussisk Generalpostmester, 435.
- Scharffenberg, Paul Ulrich, Major, Postmester i Kiel, 315.
- Scheel, Carl Ludvig, Greve, Auscultant i Generalpostdir., 334.
- Schifter, Andreas, Søofficer, Søetatens Fabrikmester, 230, 370.
- Schmidt, J. M., Postkontrolør, 452.
- Schmidt, Josias Daniel, norsk Postekspresse, 38, 62.
- Schmidt, M. T., Skibsreder, Kiel, 404.
- Schmückert, preussisk Gehejmeoverpostraad, 390.
- Schwarz, Major, Postmester i Flensburg, 537.
- Schweffel & Søn, Skibsredere, Kiel, 365.
- Schwermann, Postkontrolør, 542.
- Schwings, Rottger Frederik, Postmester ved det helsingørske Postkt. i Kbhvn., 309 ff.
- Schumann, Postfører 182.

- Schütz, Konferensraad, 282.
- Schæffer, Knud Landorph, Postmester ved det helsingørske og lollandske Postkontor i Kbhvn., 79.
- Sejdelin, Bogtrykker, Avisudgiver, 136.
- Sommer, Auditor, 40.
- Stabell, Johan Henrik, Postmester i Randers, 173.
- Stemann, P. Chr., Gehejmestatsminister, 487 f, 489 f.
- Stemann, Amtmand, Sorø, 167, 504.
- Stöcken v., E. J. S., Postforvalter, 93, 275, 309, 318.
- Suhr, Købmand i Nyborg, 44.
- Sørensen, Hans, Postmester i Roskilde, senere i Aalborg, 316, 536.
- Tersling**, Jørgen, Ritmester, Postmester i Aarhus, 316.
- Thayssen, L. A., Chef for Personpostekspeditionen i Kbhvn., 516.
- Thayssen, Peter, Postdirektør, senere Postinspektør i Hamborg, 198 f, 201, 214, 301 f, 315, 518.
- Thomsen, Niels Tingberg, Postmester i Ringsted, senere i Roskilde og Svendborg, 185.
- Tillge, A. P., Postforvalter i København, 452.
- Toll, svensk Feltmarskal, 67.
- Tonboe, Mathias, Postmester i Viborg, 212.
- Top, Hans, Postmester i Helsingør, 180, 310 f.
- Trampe, Greve, Kaptajnløjtnant, 40, 45.
- Tregder, E. H., Chef for Postv. Revisionskontor, 258, 349.
- Tutein, Peter Adolph, Stænderdeputeret, 475.
- Walterstorff v.**, Ernst Frederik, Postdirektør, 5 ff.
- Wedel-Heinen, Julius Christian Frederik, Kommitteret i Generalpostdir, 344, 401, 415.
- Weis, Lambert Frederik, Postmester i Hobro, 306.
- Werfel, Johan, Postmester i Hørsholm, 307 f.
- Westergaard, Herredsfoged, 40.
- Viborg, E. N., Veterinær, 101 f.
- Wiborg, Postmester i Hobro, 536.
- Winge, Niels, Postdirektør, 331 f, 334, 338, 342 ff, 390, 563.
- Voigt, thurn og taksisk Overpostkontrolør, 348.
- Wolder, Postmester i Horsens, 534 f.
- Wolters, Hans, Dr. phil., Postmester i Frederikshavn, 316.
- Worch, Postfører, adj. Postmester i Kolding, 543.
- Wraatz, Wilhelm, Postmester ved det norske Postkt. i Kbhvn., 182.
- Zahrtmann**, Hans Christian, kst., Postinspektør for Danmark, 355.
- Ørsted**, A. S., 485, 489.
- Ørsted, H. C., 218.

Trykfejl og Rettelser.

- Side 8 L. 7 f. n. 3. Juli læs: 3. Juli 1819.
- 13 L. 10 f. n. Department læs: Departement.
 - 34 L. 3 f. n. give læs: afgive.
 - 78 L. 10 f. o. fastsætte læs: fortsætte.
 - 101 L. 15 f. n. Bæltpostmester læs: Bæltpostskipper.
 - 134 L. 12 f. o. erlægges læs: erlægge.
 - 156 L. 2 f. o. Indvaanere læs: Indvaanerne.
 - 199 L. 9 f. n. Amtsmanden læs: Amtmanden
 - 358 L. 17 f. o. 48 læs: 47.
 - 378 L. 15 f. o. kunde læs: kunne,
 - 387 L. 8 f. o. Recipitet læs: Reciprocitet.
 - 401 L. 4 f. n. indtid læs: indtil.
 - 408 L. 14 f. n. Ildgodstakst læs: Ildgodstakst.
 - 432 L. 16 f. o. De forrige læs: De i forrige.
 - 447 L. 3 f. o. nedsatte læs: nedsattes.