

Museums Posten



NR. 2/1996

DANSK POST- OG TELEGRAF-MUSEUM

Museums- direktør udnævnt

Der er nu udnævnt en direktør for det nye post- og telemuseum, som Post Danmark og Tele Danmark er gået sammen om at etablere. side 4-5

Kugle- posten var en dansk idé

I begyndelsen af forrige århundrede blev et nyt køretøj taget i brug for at imødekomme behovet for en bedre og mere effektiv transportform end med de hidtidige tohjulede karrier. Samtiden døbte køretøjet „kuglepostvognen“. side 6-7



Museums Posten

Udgivet af:
Dansk Post- og Telegrafmuseum

I redaktionen:
Christian Kofoed-Enevoldsen
(ansvarshavende)
Erik Jensen
Vagn Jørgensen

Layout og produktion:
Finn Evald

Repro: ScanPress Reproduktion

Tryk: Color Print North

Udgivelse:
Museums Posten udgives ifølge
planen tre gange årligt i gratis
abonnement ved henvendelse til
Post- og Telegrafmuseet.

Næste nummer udkommer i
oktober 1996

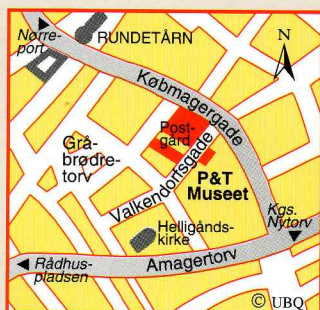
Oplag: 25.000
ISSN 0909-1920



Forsidefoto: Museumsmodel
af kuglepostvogn
(Foto: Claus Peuckert)

Adresse:
Dansk Post- og Telegrafmuseum
Valkendorfgade 9
1151 København K
Tlf.: 33 32 30 63

Museet er åbent i sommerhalvåret
(maj-oktober) kl. 10-16. Dog er
museet lukket hver mandag.
I vinterhalvåret (november-april)
er der åbent kl. 13-16 tirsdag,
torsdag, lørdag og søndag.
Gratis adgang.



Aktuelt netop nu

Finlands frimærker

Fra tirsdag den 2. juli 1996 og et halvt år frem er der igen lejlighed til at se Post- og Telegrafmuseets katalogsamling af frimærker fra republikken Finland.

Finland var igennem mange hundrede år en del af det svenske rige. Det kan man bl.a. se på et kort over Sveriges postveje fra 1698, som er udstillet på bagtrappen i P&T-museet. Dengang omfattede Sverige alle landområder omkring Den botniske og Den finske Bugt samt Østersøen til og med vore dages Estland, Letland og Litauen samt Pommern, der i dag indgår i den nordvestlige del af Polen.

Efter en krig mod Rusland i årene 1808-1809 måtte Sverige afstå Finland, som blev et russisk storhertugdømme. Denne tilstand vedblev indtil det året efter den russiske revolution i oktober 1917 lykkedes Finland at løsrive sig og blive en uafhængig stat.

De første finske frimærker udsendtes i 1856. De havde russisk værdi angivelse (5 hhv. 10 kopek), var utakkede og viste rigsvåbenet med den finske løve over to modsatte rettede posthørn. I 1860 – tre år før Danmark – fik de finske frimærker takning i form af en bølgelinieformet gennemstikning (som den kendes fra kagesporer). Normal perforering indførtes i 1875.

I 1866 fik Finland sin egen valuta (1 Mark = 100 penni),

men på frimærkerne skulle den fortsat anføres såvel på russisk som på finsk. 1875 tilføjes svensk angivelse, så frimærkerne nu blev tresprogede, men fra 1890 øgede russerne undertrykkelsen og forbød såvel gengivelsen af det finske våben som af andre sprog end russisk på frimærkerne. Fra 1891 og indtil løsrivelsen i 1918 var Finland tvunget til at benytte russiske frimærketyper. Disse kan skelnes fra de øvrige russiske frimærker ved særlige kendetegn i mærkebillederne, som dog fjernedes igen i 1899. I 1901 blev der igen indført finsk møntbetegnelse på frimærker til indenrigs brug.

Den finske løve vendte tilbage på dagligseriefrimærkerne i 1918, og der har den haft sin faste plads lige siden, omend indramning og udførelse har ændret sig i tidens løb.

Ved en enkelt lejlighed er et finsk frimærke blevet trykt i Danmark. Det skete i 1875, da man forsøgsvis lod et frimærke i værdien 32 penni fremstille i H.H. Thieles Bogtrykkeri i København. Dette trykkeri havde iøvrigt til huse i de bygninger, der i dag rummer P&T-museet.

Omvendt har Danmark også fået fremstillet frimærker i Finlands Banks Sedeltrykkeri, der er fast leverandør af frimærker til det finske postvæsen, men som også gerne trykker „ud af landet“. Første gang var i 1970, da mærket



Finland 1974 og 1990.

med galionsfiguren fra orlogsskibet „Elephanten“ skulle gengives i flere farver end de tre, det var muligt at trykke i det danske frimærketrykkeri. De fælles nordiske frimærker fra 1973 (Nordens hus i Reykjavik) og 1977 (Åkanderne) blev ligeledes trykt i Finland. Danmark måtte også en tur til Finland, da tre af de første færøske frimærker fra 1975 skulle gengive malerier i de rigtige farver. Først 8 år senere fik det danske postvæsen en offsettrykkemaskine til frimærkefremstilling.

Det kan næppe undre nogen, at den finske trykkestandard er høj, når man tager landets ledende stilling indenfor papirfabrikationen i betragtning. De to ting følges naturligt ad. Det seneste skud på stammen er frimærker med indsatte hologrammer. Også her var Finland tidligt ude og blev i 1990 det første land i Norden med denne teknik omsat til frimærkeproduktion. Et nærmere kig på hologrammet i de to frimærker viser det finske postvæsens etatsmærke svævende rundt over jordkloden i skiftende farver ved betragtning fra forskellige vinkler.

Finland 1856, 1860, 1875 og 1918.



Mere Aktuelt netop nu side 5

AF VAGN JØRGENSEN

30 km om dagen



Landpostbud ved Vejlgård nær Rønbjerg fra begyndelsen af dette århundrede. Stokken var meget almindelig og god at have på de dårlige og ujævne veje.

Postbude med bierhverv er ingen ny ting, viser gammel beretning fra 1913. Dengang var landpostbude med dobbeltjob typisk landmænd eller husmænd. Skomagerne i stort tal blev også landpostbude, fordi lønnen var bedre

Met i det danske samfund har ændret sig siden tiden før 1. Verdenskrig - eller har det? Måske ikke så meget, som vi går og tror. I hvert fald er vores manér med at samle oplysninger og bedrive statistik på baggrund af det indsamlede materiale ikke af ny dato. De „gamle“ kunne også, og det i en grad og med en effektivitet, der ikke lader nutidens spørgeskemaundersøgelser ret meget tilbage.

Det viser et lille værk på godt 100 sider „Beretning om Landpostbudenes tjenstlige, økonomiske og sociale Forhold“ fra 1913, som Post- og Telegrafmuseet for nylig fik overdraget til sine samlinger.

I maj 1913 udsendte Generaldirektoratet for Postvæse-

net et spørgeskema til landpostbudene for at undersøge deres arbejdsvilkår og sociale forhold. Årsagen var bl.a. at finde ud af, hvad konsekvensen var af en ændring i lønningsloven indført i 1908. Den nye lov betød, at postbudene blev aflønnet efter tilbagelagte antal km på deres rute og ikke som tidligere efter tidsforbruget.

3353 gående og 194 gående og kørende landpostbude besvarede spørgsmålene. I beretningen er der ingen egentlig konklusion og læst med nutidige øjne springer nogle oplysninger mere i øjnene end andre, og det er de førstnævnte, der her bliver citeret fra.

30 km eller mere hver dag
Landpostbudene var inddelt

i lønningsklasserne I til X efter rutens længde. Budene i lønningsklasse X gik dagligt op til 10 km pr. dag. I lønklasse I var ruterne på 30 km eller derover pr. dag. Kun 42 af budene var kvinder, og de gik typisk de korte ruter, og over halvdelen var enker.

Landpostbudenes gennemsnitlige alder i 1913 var 43,8 år, og budene opnåede først fuld pension efter 40 års tjeneste, eller når de blev 70 år. På landet var årslønnen for I lønklasse 800 kr. I Købstæder og andre bymæssige områder tjente disse bude op til 960 kr., mens budene i den laveste lønklasse tjente mellem 200 kr. og 240 kr. om året.

Skomagerne og husmænd

Undersøgelsen afslører, at postbude med to job ikke er af ny dato. 115 af landpostbudene er husmænd, mens 524 er landmænd. Konklusionen i beretningen lyder: „...og vidner om, at der her virkelig findes en Samvirken mellem Landpoststillingen og det lille Landbrug.“

Fra håndværkerstanden er det især antallet af skomagerne blandt budene, der falder i øjnene. Beretningen noterer sig, at skomagerne ikke bliver landpostbude for at have to job, men snarere fordi „... at Skomagerhåndværket, som Levevej betragtet, er daarligere end Landpoststillingen“.

Redegørelsen undersøger også den materielle velfærd - bl.a. målt på antallet af husdyr. Hvor mange heste, køer, får, geder, høns. mv. ejer det enkelte landpostbud, hvordan er boforholdene, og er der have til huset?.

Arbejdsdagen var lang for de, der gik de længste ruter på 30 km og derover. 56,43 timer pr. uge med jævnlig søndagstjeneste, så der er næppe noget underligt i, at Postvæsenet for alvor var begyndt at undersøge muligheden for at anvende den nymodens indretning „Cyklen“ til landpostbudene.



Den nye museumsdirektør, Birgitte Wistoft, i et af de nye endnu meget tomme museumslokaler. I dette lokale havde Rigstelefonkontoret interurbansal til huse inden udflytningen til Borups Allé. Foto: Claus Peuckert

Ny museumsdirektør

Hun er glad for teknologi, frygter ikke nye udfordringer og glæder sig til at formidle kommunikationen og dens historie i en sammenhæng

Den kommende direktør for det nye post- og telemuseum er nu fundet. Det blev mag.art. Birgitte Wistoft (44), som tiltræder den 1. september 1996. Hun kommer fra en stilling som direktør for Elmuseet i Tan-

ge, hvor hun blev ansat i 1988.

Post Danmark og Tele Danmark er gået sammen om at etablere det nye post- og telemuseum i den gamle postgård i Købmagergade 37 (se Museums Posten nr. 3/1995). Museet skal give publikum et

samlet overblik over kommunikationen og dens historie, som den er formet af de store kongelige og statskontrollerede virksomheder i Danmark gennem de seneste knap 400 år. Og Birgitte Wistoft glæder sig til at komme i gang.

Glad for teknologi

Den nye direktør er glad for at se, at der er bevaret klenodier fra Postvæsenets første tid. Hun karakteriserer

samlingerne i det nuværende museum i Valkendorfsvej som meget fine og spændende at arbejde med.

- Jeg er også glad for at beskæftige mig med teknologi. Især elektrificeringen af samfundet. Det er svært i dag at forestille sig et samfund uden det gode. Først kom svagstrømmen med telegrafi og telefonen. Siden kom stærkstrømmen og elforsyningen, forklarer Birgitte Wistoft.

Hendes faglige baggrund

Museums Posten vil løbende bringe nyt om det nye post- og telemuseum og de tanker og ideer, der vil forme stedet.

er klassisk arkæologi i Mid-delhavsområdet. Hun blev mag.art. i 1977, men opfatter ikke denne platform som en hindring for det tekniske område. Tværtimod benytter Birgitte Wistoft sin viden om f.eks. den antikke byplanlægning og infrastruktur til at afkode teknikken og dens betydning i og for det moderne samfund.

- For mig virker det rigtigt at lave et fælles museum for post og tele. Kommunikation som begreb handler om kontakt to veje. Man enten skriver eller taler til hinanden, og der er en tankevækkende udvikling fra kongeligt privilegium til globalt anarki i forbindelse med IT-teknologien. Det er en spændende historie at fortælle i en sammenhæng.

- Kommunikation er nødvendigt for at få en stat til at fungere. Vi kan kun forstå oldtidens vejnet ud fra behovet for kommunikation. F.eks.

romervejene med heste- og poststationer, men allerede 600 år f.kr. havde perserne et veludbygget kommunikationsnet. Kommunikation står højt på listen, når et civiliseret samfund skal dannes.

Ikke bange for ny viden

Birgitte Wistoft lagde den klassiske arkæologi bag sig, da hun blev klar over, at hun ville have sit liv og virke i Danmark. Samtidig betød det, at hun skulle skabe sig en ny faglig tilværelse. Det førte bl.a. til, at hun tog lærereksamen og i perioden 1980-1986 arbejdede som lærer ved Løgumkloster Højskole i fagene dansk, historie, filosofi og arkæologi dog uden at miste kontakten til museumsmiljøet.

I 1988 blev hun leder af det nystartede „Elmuseet“ i Tange. Museet havde dengang en skrantende økonomi og få gæster. I dag har det en sund økonomi og 60.000-70.000 be-

søgende om året.

- Jeg kastede mig ud i det at lære og læse om elektricitet. Man skal ikke være bange for at tilegne sig ny viden, selvom man er over 25 år.

Den holdning gælder også det nye fagområde post- og tele.

- Museet skal formidle et kompliceret emne, så det bliver forståeligt. I dag er der risiko for, at en meget lille gruppe ingeniører bliver troldmænd, mens vi andre er stået af og er hjælpeløse.

- Nu gælder det om at få tømret den rette medarbejderskare sammen. Det er ikke fyringer, som står på menuen. Det er jeg glad for at kunne sige, og jeg glæder mig til at komme i gang.

Aktuelt netop nu



Ålands frimærker

Befolkningen på Ålandsøerne midt imellem Finland og Sverige i den sydlige del af Den botniske Bugt er svensktalende, men hører administrativt under Finland. Mange års anstrengelser for at opnå ret til udgivelse af egne frimærker kronedes i 1984 med held. Øerne er dog ikke mere selvstændige, end at finske frimærker også er gyldige på Åland, hvorimod det modsatte ikke er tilfældet. Valutaen og dermed også møntbetegnelsen er finsk.

København på frimærker

Denne udstilling i anledning af Kulturbry 96-arrangementet fortsætter til udgangen af september. Se omtalen i Museums Posten nr. 1/1996, som fortsat kan rekvireres i museet.

Frimærketegneren Viggo Bang

I årene 1941 - 1967 udførte tegneren Viggo Bang fra Gentofte forlæg til ikke mindre end 44 danske og tre grønlandske særfrimærker, to julemærker og tre feriemærker samt til de danske dagligseriefrimærker med Frederik IX's portræt fra 1948 og 1961 og til de grønlandske dagligserier fra hhv. 1950 og 1963. Museet præsenterer alle hans frimærketegninger og en del skitser. Startdato 1. oktober 1996. Nærmere omtale af udstillingen vil ske i Museums Posten nr. 3/1996.

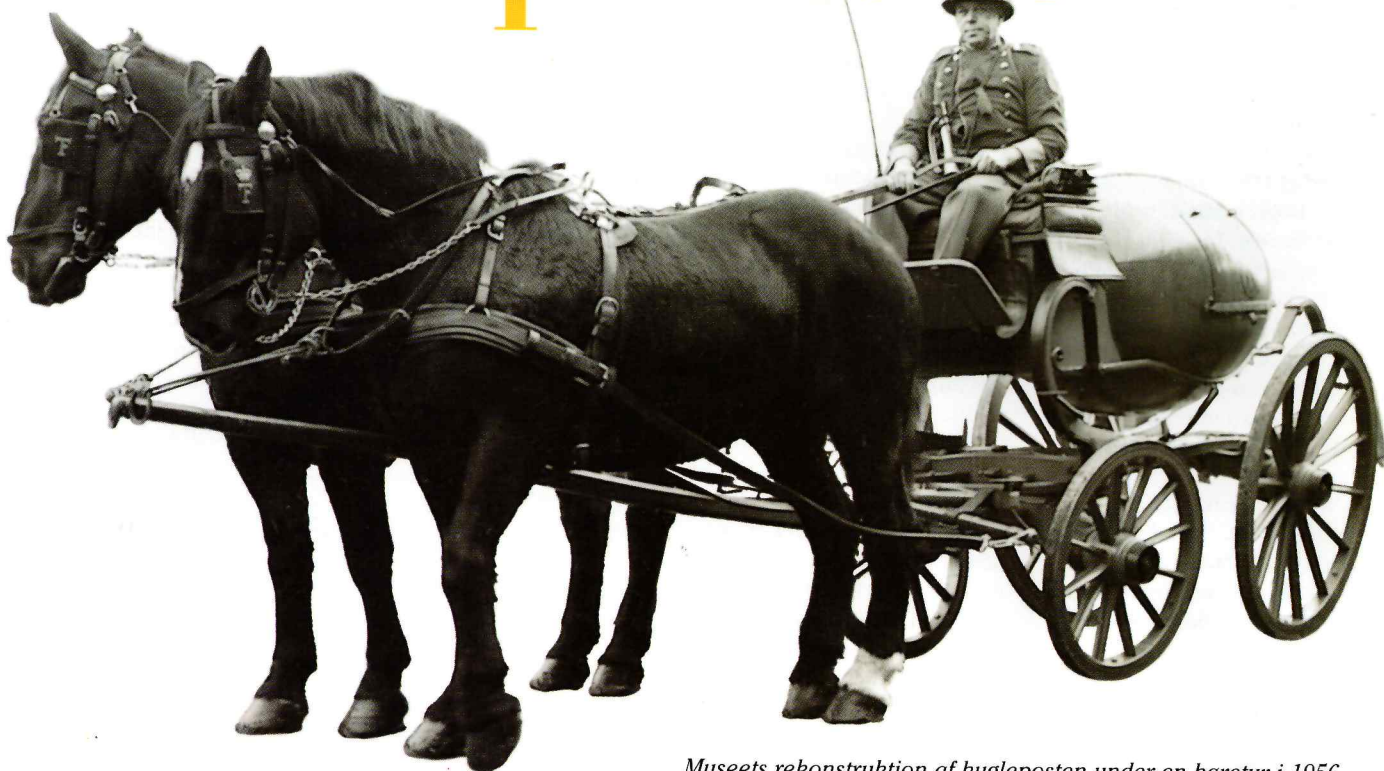
Kalender

Til og med 29. september: København på frimærker.
2. juli til 31. december: Finlands og Ålands frimærker.
1. oktober til 31. december: Frimærketegneren Viggo Bang.

Udsigten over de københavnske tage er fin fra tagetagen, hvor der bliver indrettet museumscafé.



Kuglepostvognen – en unik dansk opfindelse



Museets rekonstruktion af kugleposten under en køretur i 1956.

Blev taget i brug i takt med, at postmængden steg og kravet til kvalitet blev skærpet. Tiden var ikke til våde breve og aviser

Et meget mærkværdigt køretøj til posttransport rullede rundt på de danske landeveje i årene 1815-1865. Dette køretøj – trukket af to heste – hvorpå der var monteret en ejendommelig æggeformet fading, fik på grund af sit udseende allerede i sin samtid betegnelsen „Kuglepostvognen“. Og intet andet land i verden kan opvise et tilsvarende transportmiddel; det er ganske enkelt unikt – og helt igennem et resultat af dansk idérigdom og foretagsomhed.

Kugleposten kom til verden som resultat af en del forsøg på i årene efter 1805 at udvikle et køretøj til fremførsel af breve og aviser mellem København og Hamburg (Danmarks port mod syd til det store udland), som var bedre egnet end de tohjulede karrioler, der var taget i brug i 1785. Mængden af post var siden da vokset stærkt, og der kom efterhånden flere og flere klager over såvel forsinkelser som postens behandling. Det var især galt med beskyttelsen mod vejrligets uheldige virkninger. Ti-

den var ikke længere til våde breve og aviser, og de heste, der trak karriolerne, blev overbelastede.

Hurtige breve og aviser

Opgaven med at finde frem til et nyt og bedre køretøj blev i 1814 lagt i hænderne på postmester Elias von Stöcken ved Københavns kontor for den ankommende pakkepost. Generalpostdirektionen stillede tre hovedkrav. For det første skulle vognen være så let som muligt. For det andet skulle brevene sikres mod beskadigelse af regn. Og for det tredje skulle det gøres umuligt for postillonen at medtage rejssende. Det sidstnævnte krav skal ses i lyset af, at postvæsenet havde befordret perso-

ner siden 1653, men at det her og nu udelukkende drejede sig om hurtig befordring af brev- og avisposten. Det skulle være umuligt for postillonerne at optage passagerer for egen regning undervejs!

Postmester von Stöcken rådførte sig med vognmand Nørager, der var kontrahent på postruterne fra København til Helsingør og Korsør, og som teknisk kyndig tilkaldtes smedemester Dreyer. I fællesskab fandt disse tre mænd frem til, at den kommende brevpostvogn tillige skulle opfylde yderligere nogle krav. Den skulle således kunne rumme mindst 12 lispund (= ca 96 kg), være så lav som mulig og have almindelig sporvidde. Fadingen

skulle endvidere være op-hængt i fjedre for at mindske slitagen på brevene under transporten på datidens dårlige veje. Og endelig skulle fadingen kunne tages af og anbringes på en slæde i tilfælde af sneføre.

Smedemester Dreyer gik straks i gang med at fremstille en prototype, men for en sikkerheds skyld lod von Støcken også vognfabrikant Fife's enke (repræsenteret ved sønnen) fremstille en prøvevogn efter de opstillede specifikationer. Den 21. juni 1815 var begge prøvevogne klar til afprøvning.

Sylespidse pigge

Fife havde konstrueret en traditionel, men meget stærk vogn med en firkantet, lærredsbeklædt, gulmalet træ-kasse, der var ophængt i dobbelte fjedre. Som et specielt raffinement var fadingen ovenpå forsynet med sylespidse jernpigge. Her skulle fadingen kunne klamre sig fast.

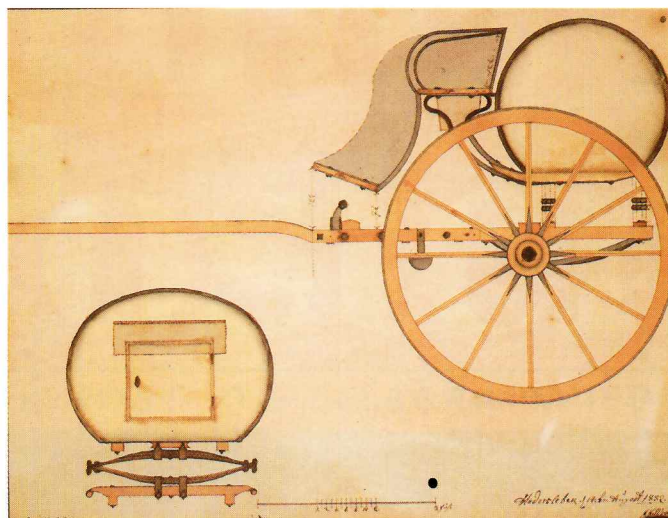
Dreyers vogn var kuglepostvognen. Efter beskrivelsen – desværre er der ikke bevaret nogen original tegning – var kuglen fremstillet af kurvefletning og beklædt med gulmalet lærred, og den var med læderremme op-hængt i jernbøjler, der var fastgjort på undervognen.

Løvrigt afsløredes det i 1816, at vognen slet ikke var tegnet af Dreyer, men derimod af hjulmager Greve efter opdrag af Dreyer.

Begge vogne blev derefter i knap to måneder testet på strækningen København-Korsør og viste sig lige velegnede til posttransport. Men fordi Dreyers vogn var meget lettere end Fife's og havde en mere passende sporvidde og ydermere kun kostede 800 rigsdaler imod Fife's 1.080, besluttede Generalpostdirektionen sig i slutningen af august 1815 for at anskaffe seks vogne af Dreyers konstruktion til benyttelse på hovedpostruten København – Altona (Hamburg). Den store ordre udløste en rabat på 50 rigsdaler pr. vogn.

Vakte stor opsigt

Kuglepostvognen vakte stor opsigt overalt, hvor den kom frem. Stærkt gik det også med den for tiden mageløse fart af 1 mil (= 7,5 km) i timen. Vognene blev ikke ført over bælterne – to af dem klarede turen København – Korsør, én pendulerede tværs over Fyn, og de tre sidste tog sig af strækningen gennem hertugdømmerne. I 1820 leveredes den sidste af de seks vogne, og hele ruten



Konstruktionstegning til den tohjulede kuglepostkarriol.

København – Hamburg var forsynet med kuglepostvogne. Fra 1833 blev der også indsat tohjulede kuglepostkarrioler på den østjyske rute fra Haderslev til Aalborg. De var i brug til 1852.

Besparselsen ved indkøb af Dreyers vogne blev i det lange løb til et stort tab. Vogne var ikke holdbare nok. Problemer med hjulene og knækkede jernbøjler opstod ofte, og Dreyer var ikke hurtig nok med reparationerne. Prøvevognen fra Fife måtte derfor tit indsættes på den sjællandske del af ruten, og det blev ad åre Fife, der blev sat til at holde kuglepostvognene kørende. I 1817 ændre-

des kuglens ophæng ved at erstatte jernbøjlerne med langsgående bladfjedre. Fadingens fletværk erstattedes også af en trækonstruktion.

Efter indsættelsen af hurtigere diligencer (som også medførte brevpost) i 1830'erne og jernbanens fremkomst i 1840'erne indskrænktes brugen af kuglepostvognen mere og mere. Den sidste kuglepostvogn blev udrangeret i 1865, og beklageligvis er der ikke bevaret én eneste original vogn af denne type for eftertiden. I museet er udstillet en af de kasser, der har været anbragt under kuskens sæde samt den øverste halvdel af en „kugle“, som iøvrigt savner ethvert spor af de pigge, som eftertiden ellers fejlagtigt har udstyret den med.

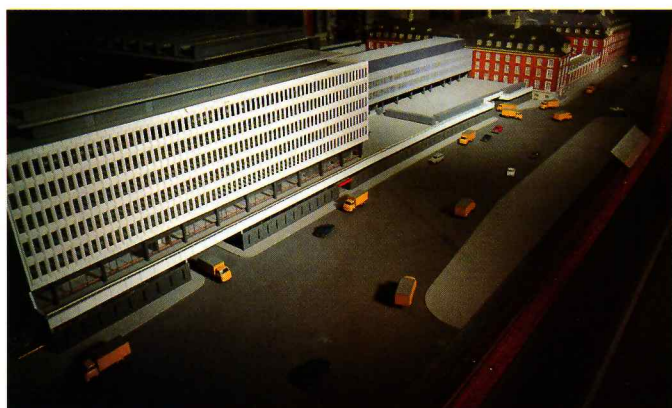
Herudover er der udstillet en rekonstruktion af en kuglepostvogn i fuld størrelse. Den blev fremstillet på museets foranledning i 1921 på grundlag af de førnævnte bevarede fragmenter og de skriftlige beskrivelser af konstruktionen i 1815, og den er indtil nu det bedste bud på, hvorledes kuglepostvognen egentlig så ud.

Med lidt held kunne der have været bevaret endnu en kugle, for museet har en oplysning om, at en kugle i mange år efter udrangeringen gjorde god fyldest som hundehus.

Denne øverste halvdel af en „kugle“ er det eneste originale, museet har fra kuglepostens tid. Billedet side 6 viser museets 1:1 kopi af kuglepostvognen, da den var ude at køre i 1956. Foto Claus Peuckert



AF ERIK JENSEN



Museets model af Centralpostbygningen. Foto: Claus Peuckert

Postgirobygningen i Bernstorffsgade 25 år

En eksplosiv stigning i antallet af girokontohavere og den dermed forbundne vækst i antallet af daglige ekspeditioner gjorde det i slutningen af 1960'erne nødvendigt at skaffe mere plads til denne gren af P&T's virksomhed. Postgirokontoret i Vester Voldgade, som blev taget i brug i 1940, blev simpelthen for lille til sit formål, og der opførtes en ny postgirobygning i Bernstorffsgade i København i tilslutning til Centralpostbygningen fra 1912.

Den nye bygning fik syv etager over og to under jorden, i alt mere end 12.000 kvadratmeter. Prisen blev 48 mio. kr. foruden de tekniske omkostninger. I 1969 blev de første optiske læsemaskiner installeret og taget i brug, men bygningens indvielse skete først den 24. maj 1971 efter indflytning af samtlige afdelinger.

Hermed regnede man med at have plads nok til postgi-

ros aktiviteter mange år ind i næste årtusinde, men yderligere acceleration i antallet af kunder og forretninger samt indførelsen af edb og nye tjenester gjorde det allerede i 1985 nødvendigt at påbegynde udflytning af visse afdelinger. I 1987 påbegyndtes opførelsen af et 49.000 kvadratmeter stort postgirokontor i Høje Taastrup. Her samledes alle aktiviteter og de 3.000 ansatte i begyndelsen af 1990 i den virksomhed, der i maj 1991 blev udskilt fra P&T som GiroBank A/S og som fra begyndelsen af 1996 fusioneredes med Bikuben til BG Bank.

På museets model af Centralpostbygningen med senere udvidelser kan man se, at der var påregnet opført en forbindelsesbygning til postgirokontoret fra 1971, men den forblev på planlægningsstadiet. Postgirobygningen huser nu dele af Post Danmarks administration.

Styltepost til Farø

Museets måske mest mærkværdige klenodie er ophængt på en af væggene på tredje sal. Det er den eneste bevarede af to meterhøje vandstylter, som landpostbud Guderik Christiansen i 1920'erne byggede sig til brug på ruten fra Bogø til Farø, når det var for lavvandet til at sejle og for højvandet til at ro.

Museet fik stylten som gave i forbindelse med postvæsenets 350-års jubilæum i 1974, og den har været genstand for stor opmærksomhed lige siden. Men allerede sidst i 1920'erne blev „stylteposten“ verdenskendt. Flere europæiske aviser berettede om Christiansens vandgang, og i USA udnævnte et pressebureau ham til „verdens underligste postbud“.

Slidmærkerne på den bevarede stylte vidner om flittig

brug igennem årene. Fodpladen er på det nærmeste blevet helt fodformet, og bundstykket er konstrueret således, at man uden besvær har kunnet udskifte „trædesålen“.

De 300 meter mellem de to øer kunne Christiansen forcere på sine stylter på ca. 10 minutter. I hans kontrakt fra 1907 med postkontoret i Stubbekjøbing var det imidlertid forudsat, at strækningen over vand skulle udføres med egen båd, og landpostbudet fik af samme grund bevilget 24 kroner årligt til hjælp ved vedligeholdelsen af båden.

På ét af de bevarede fotografier fra den tid kan man da også se, at Christiansen pligtskyldigt trækker sin båd efter sig, men om dette skete til ære for fotografen vides ikke.

Postruten Bogø-Farø omkring 1920

