KASTRUP

1957 1982



A.F.F.

25 år med filateli

KATALOG

KR. 20,00

KLUBUDSTILLING

Tårnby Rådhus

6.11. – 7.11.1982

Amagerland Frimærke Foreninger

KATALOG

FRIMÆRKEUDSTILLINGEN
25 ÅR MED FILATELI

Tårnby Rådhus
6.11.–7.11. 1982

Under protektion af
borgmester
Torkild Feldvoss
Tårnby kommune

Arrangør
Amagerland Frimærke Foreninger

UDSTILLINGSKOMITÉ:
Formand G. Fugl
Næstformand J. Albinussen
Sekretær D. Blandford
Kasserer og klubmester R. Åxman
Juniorleder A. Bisgård
A. Meyer
L. Fabricius Storm
Sten Müller

PRÆSIDIUM:
Borgmester T. Feldvoss, Tårnby
Borgmester J. Rosschou, Dragør
Formand for Danmarks Filatelist Forbund Jesper Haff
Postmester K. M. Ulriksen, Kastrup
Postmester fru E. Bøgsted, Dragør
Direktør for Amagerbanken Jan Andersen

DOMMERE:
John Jensen, Sundby Frimærkeforening
Edmund Hansen, Amager Frimærkeklub
Erik Berg, SAS filatelistklub
P. Gribb, Sundby Frimærkeforening
Jørgen Christiansen, Remisevænget frimærkeforening

ÆRES- OG OPMUNTRINGSPRÆMIER
TIL »25 ÅR MED FILATELI«
(ved redaktionens slutning)
Tårnby kommune
Dragør kommune
Amagerbanken A/S
Hafniafonden
Samarbejdende Frimærkeforeninger
SAS filatelistklub
Sundby Frimærkeklub
Weibel, Århus
Poul Magleby, A.F.F.
Edmund Hansen, Amager Frimærkeklub
Amagerlands Frimærke Foreninger

Velkommen til A.F.F.s jubilæumsudstilling



På AMAGERLAND FRIMÆRKE FORENINGER's vegne vil udstillingsudvalget hermed byde *Velkommen* til alle vore gæster på vor jubilæumsudstilling:

25 ÅR MED FILATELI

samt til byttedagene.

Vi har mødt en enestående imødekommenhed fra kommunalbestyrelserne i Tårnby og Dragør, hvilket bl.a. har givet sig udslag i, at Tårnby kommune gratis har stillet lokaler – herunder det dejlige rådhus – til rådighed.

Herudover har begge kommunalbestyrelser samt Amagerbanken A/S ydet direkte økonomisk støtte, hvad vi naturligvis er meget taknemlige for.

Endvidere har det »lunet« at mærke, at de fire øvrige frimærkeklubber på Amager:

AMAGER FRIMÆRKEKLUB
»REMISEVÆNGET«
S.A.S FILATELISTKLUB
SUNDBY FRIMÆRKEKLUB

da de hørte om vore planer for en udstilling og byttedag – med det samme tilsagde os deres hjælp på forskellig vis, en hjælp som klubbens egne hjælpsomme medlemmer fra både Tårnby og Dragør, hvorfra de fleste medlemmer kommer, værdsætter.

Hermed en tak til *alle*, som på hver sin måde har bidraget til gennemførelsen af dette arrangement og dermed givet udstillingsudvalget mulighed for at udtale et GOD FORNØJELSE til vore gæster.

Udstillingsudvalget



Tårnby Kommune

ønsker

til lykke



Dragør Kommune

ønsker

til lykke

Amagerlands Frimærke Foreningers 25 års jubilæum

R. Åxman
Klubmester

Det begyndte med en pressemeddelelse om et møde på »Kastruplund«, den 5. november 1957 kl. 19.30. Formålet med dette møde var, at en gruppe interesserede frimærkesamlere på den sydligere del af Amager havde tanker om at danne en frimærkeforening. Mødet udviklede sig fra et indledende møde til en stiftende generalforsamling, og inden aftenen var omme, var Amagerland Frimærke Forening en realitet.

Initiativtagerne var politiass. J. Ellegaard, overpolitibetjent C. F. Christiansen og salgsinspektør N. Politop. Foruden disse var der fremmødt 29 andre interesserede med formanden for »Samvirkende Frimærkeforeninger«, hr. Richard Boyer, i spidsen.

Mødet var vel forberedt, idet man havde udkast til love og foreningens navn klar, så det var ikke særlig vanskeligt for hr. Richard Boyer, som dirigent, at være fødselshjælper, og ret hurtigt havde man etableret en bestyrelse, som kom til at bestå af følgende:

Formand: N. Politop,
næstformand: E. Lillelund Brank,
kasserer: E. Demmann,
sekretær: S. Sommer,
cirkulation: E. Herman,
samt suppleanter og revisorer.

Medlemstallet var denne første aften ialt 29.

Fra denne første spæde begyndelse udviklede foreningen sig støt og roligt frem til det stade, som vi ser idag, når vi betragter de eksponater, vore nuværende medlemmer udstiller, iøvrigt på den sjette udstilling i foreningens historie.

Filatelien, som er drivkraften bag samleriet, har altid haft en fremtrædende plads i foreningens virke, dette bevidner de mange fine præmier og bedømmelser, vore seniorer og juniorsamlere har fået på udstillinger, ikke alene på vore egne fem foregående udstillinger, men også på andre både her i landet og i udlandet. Vore medlemmer har haft samlinger så langt væk som i Japan, Canada og USA, samt mange steder i Europa, men – hånden på hjertet – det er vel nok mest den mere almindelige frimærkesamler, der gennem årene har fundet vej til Amagerland Frimærke Foreninger. Der har de kunnet finde samlervenner, der lige som de selv, har stor glæde ved at samle og bytte frimærker, samt ved hyggen og det kammeratlige samvær.

Vi har ikke været særlig slemme til at skifte de siddende bestyrelser ud, først og fremmest havde vi den glæde, at en af stifterne, hr. N. Politop, som var den første formand, blev siddende i stolen i 23 år, og i den tid satte han sit præg på foreningen, vel mest i kraft af sine store evner som organisator af store udstillinger. En anden personlighed var hr. Poul Magleby, som gennem mange år var juniorleder; det var bl.a. hans fortjeneste, at foreningen hævdede sig så fint på Landsjuniorudstillingerne.

Amagerland Frimærke Foreninger tillagde sig dette navn ved sammenlægningen med Dragør/St. Magleby Frimærkeklub i året 1971.

Indenfor det sidste år er et bredt samarbejde imellem Amagers filatelistklubber blevet en realitet; det er Sundby, Amager, SAS, Remisevangen og Amagerland frimærkesamlere, der har fundet sammen i store og små arrangementer.

Vi har idag 135 medlemmer, hvoraf ca. 50 personer i gennemsnit kommer til vore møder, resten glæder sig derhjemme over deres samlinger og bruger dubletcirkulationen flittigt, og kun af og til kommer til vore møder. Alle medlemmer skal dog have en stor tak for deres medlemskab og støtte i de mange år, der er gået. En særlig stor tak til stifterne skal også lyde, thi uden dem var der jo ikke noget at takke for.

Den til de fire tidligere organisationer udbetalte del af overskuddet fra HAFNIA 76 forvaltes fra fonds. I regulativet fra SF's HAFNIAFOND står bl. a.

Bestyrelsen kan efter forudgående ansøgning bevilge følgende:

Udstillingspræmie eller tilskud til plakette eller anden form for gave, - alt efter bestyrelsens skøn og i samråd med ansøgeren.

Beløb til støtteannonce, hvor bestyrelsen bestemmer annoncens opsætning.

Depositum til udstillingsformål for hjælp til igangsætning af aktiviteter, baseret på opstillet budget herom.
Sådanne beløb kan forud gøres betinget af hel eller delvis tilbagebetaling efter udstillingens afholdelse. Endelig beslutning herom baseres på fremsendt regnskab i revideret stand til fondsstyrelsen. Sådant regnskab skal senest 3 mdr. efter afholdelsen tilgå fondsbestyrelsens formand.

Bestyrelsen kan bevilge følgende:

Gaver eller kontante beløb til jubilerende foreninger, klubber eller organisationer og/eller personers runde årstal, der har et filatelistisk formål og/eller har ydet et væsentligt bidrag til filateliens fremme.

Kontante engangs tilskud til støtte for organisationsformål kan gives efter motiveret ansøgning herom.

Andre hædersgaver.

Støtten gives fortrinsvis til foreninger, klubber eller sammenslutninger der pr. 11/3 1978 var medlem af SF.

I dette tilfælde har SF's HAFNIAFOND med glæde hjulpet. Hjertelig til lykke med udstillingen.



Amagers posthistorie

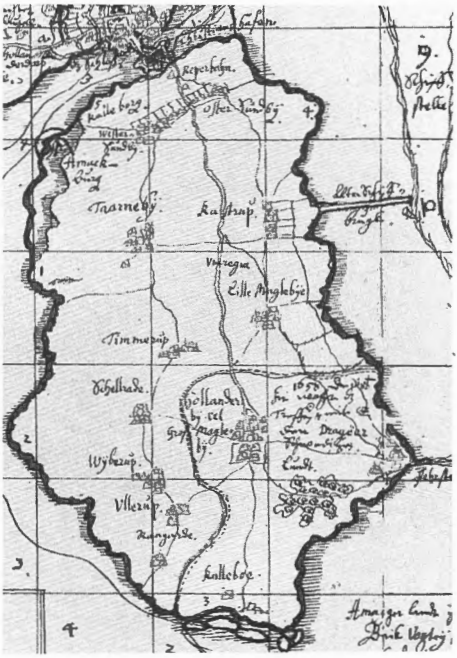
Af Leif Fabricius Storm
Amagerland Frimærke Foreninger

Vel fylder Amager ikke meget på et Danmarkskort – ca. 13 km i længden og ca. 10 km i bredden – men sin lidenhed til trods, har øen gennemlevet en historisk udvikling, der tåler sammenligning med både større og mere kendte lokaliteter.

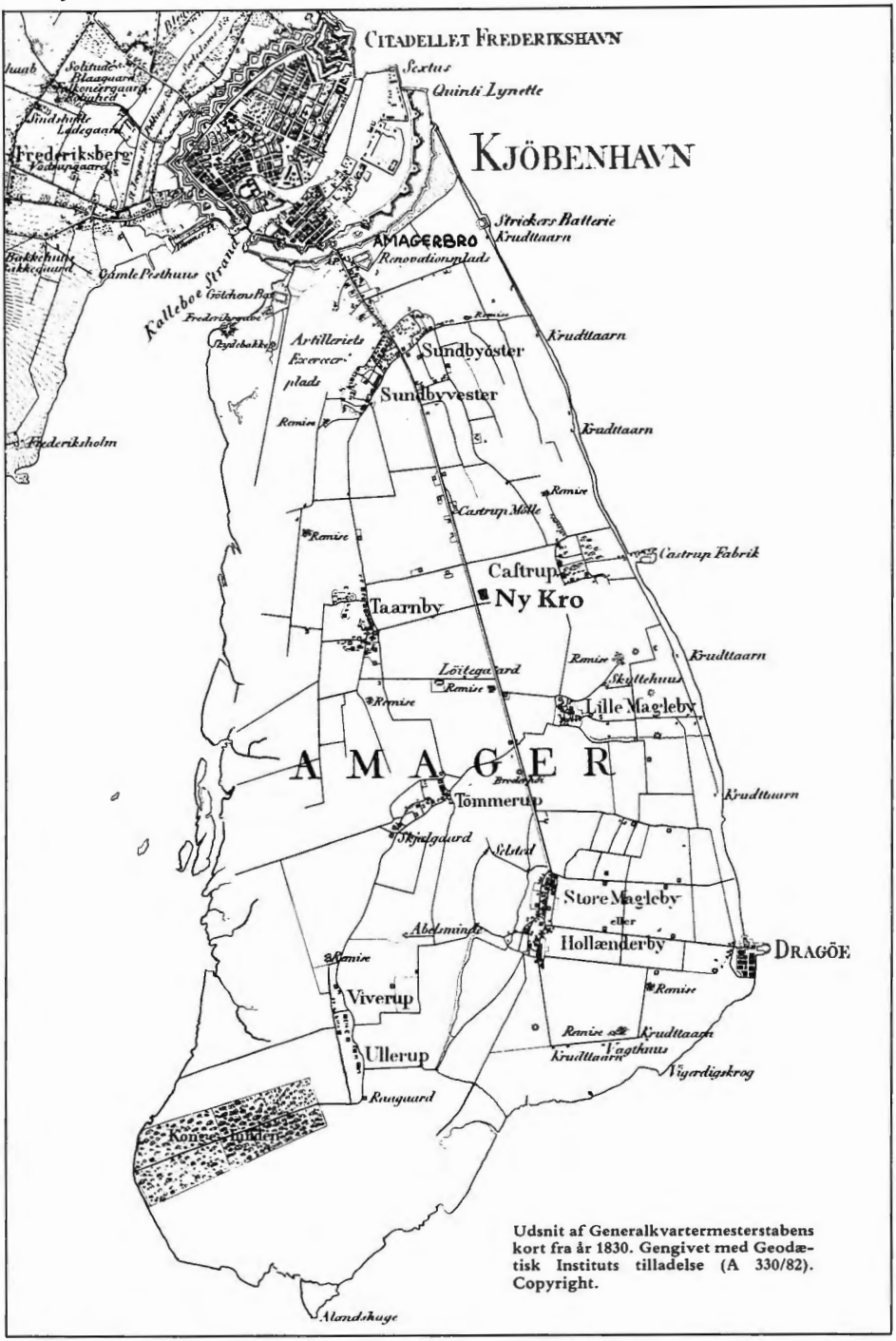
Betydelige sten- og broncealderfund har godtgjort at mennesker allerede i oldtiden har fundet behag i at bosætte sig på øen. Egentlige spor fra jernalderen synes derimod ikke efterladt, men med tanke på de krigeriske og barbariske tilstande, der herskede under vikingetiden, hvor landets småkonger stedse lå i indbyrdes strid, har Amager sikkert heller ikke været noget rart eller fredeligt opholdssted. Først omkring år 1000 blev de lovløse og urolige tider afløst af fred og fordragelighed. Gorm den Gamle samlede riget, og statsmagten værnede om en sikrere tilværelse for landets indbyggere. Fast beboelse blev nu mulig, og efterhånden opbyggedes små bysamfund. Således også på Amager.

Selve øens navn fortoner sig i det uvisse, men har formentlig sin oprindelse allerede i oldtiden. Først i skrifter med romerkirkens latiniserede kirkesprog ses navnet omkring år 1100 at være Amaca og Amacum, ved år 1200 nævnes Amake og Amakæ, gennem det 13. århundrede Amakar og Amak. Endnu mere varieret bliver det i det 14. århundrede: Amaghæ, Augmaghæ, Amage, Amaka og Amaghe, medens det i det 15. og 16 årh. bliver til Amage og Amagi. Først under renæssancen vinder navnet Amager indpas.

Selv om det ikke er muligt nøjagtigt at tidsfæste grundlæggelsen af de enkelte byer og deraf givne bynavne, findes der visse holdepunkter i kirkelige skrifter, der således i 1085 nævner Maclaby (St. Magleby), der formentlig var øens først og største by. I Magleby lå tillige Amagers første kirke, og byen har derfor sikkert været øens gejstlige højsæde. Også de 2 byer Sundby occidentali (Sundbyvester) og Sundby orientali (Sundbyøster) nævnes i 1085. Disse navne stammer naturligvis fra byernes beliggenhed ved det smalle sund mellem Amager og Sjælland, hvor fiskerflækken Hafn (det senere København) lå. Her har der været et overfartssted, hvortil veje fra de 2 sundbyer førte. Thornby (Taarnby) nævnes først i 1135, men er sikkert noget ældre. Navnet tyder på, at der allerede i vikingetiden har stået et udkikstårn her, med det formål at spejde efter fjendtlige skibe. Det skal bemærkes, at Amager dengang var meget »smallere« end i dag, hvor store inddæm-

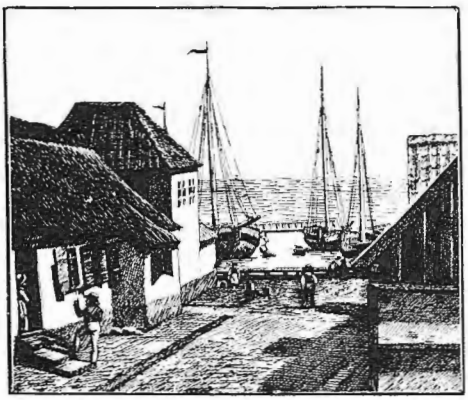


Ældste kort over Amager. Tegnet af Johan Mejer 1656.



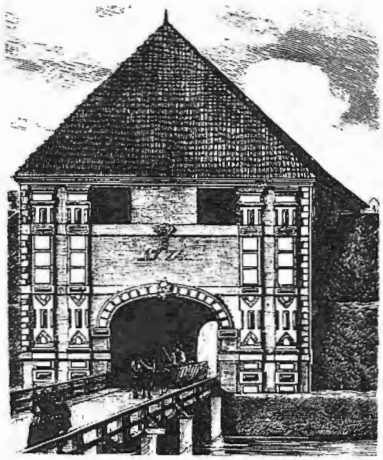
Udsnit af Generalkvartermesterstabens kort fra år 1830. Gengivet med Geodætisk Instituts tilladelse (A 330/82). Copyright.

ninger har forøget arealet. Taarnby har derfor været anlagt ret tæt på strandkanten. Da Taarnby kirke byggedes, sandsynligvis under biskop Absalon i årene 1170–90, blev udkikstårnet revet ned og erstattet af kirketårnet. En i nutiden ukendt by Burgby (Burgheby el. Burgaby) omtales i 1186. Dens navn og tilblivelse må sikkert tilskrives bygningen af Absalons borg i Hafn, idet en stor del af det vestlige Amagers jord blev underlagt denne borg som »Taffelgods«. Burgby indlemmedes i slutningen af 1300-tallet i Taarnby, der nu bliver sogneby, og navnet forsvindet. Thummethorp nævnes ligeledes i 1135. I 1370 er det forkortet til Tummorp. I 1518 hedder byen Temeroppe for senere at antage det nuværende navn Tømmerup. Udflytterstederne Karsthorp (Kastrup), Vllæthorp (Ullerup), Wiborp, Wibethorp (Viberup) og Maghlæby litlæ (Maglebylille), nævnes alle i 1370 omend de sikkert er anlagt på Absalons tid, omkring 1200. Navnet Maglebylille har i tidens løb været udsat for nogle forvanskninger, således at byen helt op i nyere tid er benævnt som Marbolille og Maribolille. På samme måde ses Ullerup undertiden benævnt Uglerup. Dracoe, Draköörn eller Draghör (Dragør) der først nævnes i 1332 har fået sit navn efter sundets sydlige løb – Drogden. (Draug er en gammel nordisk betegnelse for løb eller strøm). Byen blev tidligt, på grund af sin centrale beliggenhed og fine besejlingsforhold, gjort til centrum for en livlig handel, især med hansetrafikkens indtræden i det 13. århundrede.



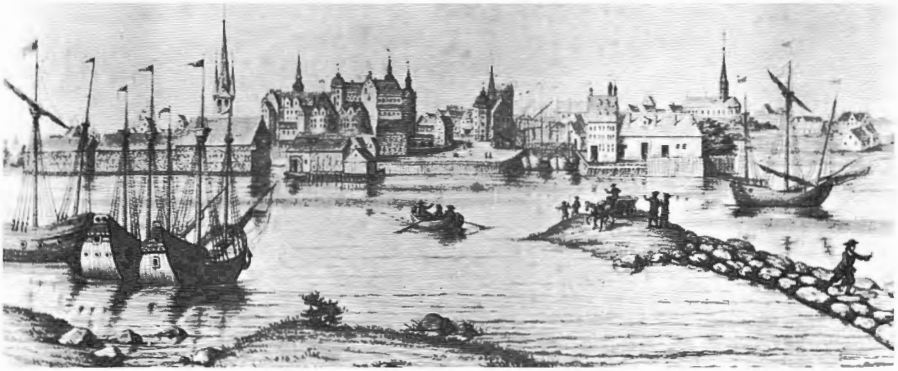
Dragør havn, 1807, tegning af C. W. Eckersberg.

Hele Amagers befolkning udgjordes i 1500-tallet af ca. 350 mennesker fordelt på 50 bøndergårde. 20 af disse gårde lå i St. Magleby, da Christian II i 1521 overdrog byen til de netop indførte hollandske bønder. I løbet af århundredet forøgedes antallet af gårde i Hollænderbyen til det firedobbelte.



Under Christian IV's regeringstid påbegyndtes en udvidelse af hovedstaden, idet der på det nordlige Amager og nogle mindre holme i sundet blev anlagt en bebyggelse, der fik navnet Christianshavn. Ved anlæggelsen i 1618 var byen selvstændig, men i 1674 blev den som en bydel helt indlemmet i København. Knippelsbro – *»den vældige bro over den stride strøm«* dannede forbindelse mellem bydelene. Broen var meget smal og kunne kun befares af gående, og transport af varer måtte foregå med trækvogne. I 1660 udvidedes og forstærkedes broen, således at færdsel nu også kunne ske med hestetrukne køretøjer.

Med udbygningen af de militære forsvarsværker omkring hele København, blev Christianshavn »adskilt« fra Amager, idet der omkring bydelen blev anlagt et system af høje volde og brede voldgrave. Amagers grænse mod hovedstaden dannedes nu af denne voldlinie, hvor den tidligere lå helt ude i strandkanten. Midt i voldlinien opførtes Amagerport og den herudenfor liggende Ravelin tjente som accisebod. Når amagerbønderne drog mod de københavnske torve (Amagertorv og Christians-



Når øens beboere skulle ind til København, måtte der både køres og sejles. Fra 1660 kunne Knippelsbro anvendes til kørende trafik.

havns torv) for at falbyde deres varer, måtte de nu betale told af alt, hvad der indførtes til staden. For vogne, der skulle over Knippelsbro, måtte der tillige erlægges 2 Sk til vedligeholdelse af broen. I 1686 byggedes endnu en bro mellem Amager og Sjælland – Kallebobro eller Langebro – men af hensyn til accisen var det ikke tilladt bønderne at benytte sig af denne forbindelse. Først omkr. 1750, da en ny accisebod byggedes længere inde mod Sundbyerne, kunne de tage Langebro i anvendelse.

I år 1700 fandtes tre landeveje på Amager: 1) over Sundbyøster, Kastrup, Maglebylille til Dragør, 2) over Sundbyvester, Taarnby, Tømmerup til Ullerup, og 3) Kongevejen »via Regia« fra Sundbyerne over Store Magleby til Dragør. Vejene var imidlertid dårligt vedligeholdte og tillige meget smalle. En omlægning af vejnettet var derfor påkrævet. Indbyggerantallet på Amager var i stigning. Der var nu bosat 2500 mennesker fordelt på 480 familier. Der fandtes 130 bøndergårde, men også mange andre erhverv var opstået på øen, og beboelsesejendommene, af hvilke der indtil nu var opført 450, var hovedsageligt beliggende i Dragør og Sundbyerne. Det be-



Ravelinhuset – med byens embedsmænd – posekiggerne. Akvarel af C. W. Eckersberg.

stemtes derfor, at der kun skulle anlægges én hovedvej midt gennem øen til St. Magleby – med en sidevej til Dragør og en korsvej mellem Kastrup og Taarnby. De bestående veje skulle herefter udlægges som biveje. Den nye hovedvej blev afstukket med en bredde på 14 alen (ca. 9 m) og med grøfter på begge sider. Arbejdet påbegyndtes i 1776. Vejen, stadig benævnt Kongevejen, fik en noget anden retning end den hidtidige og førtes nu direkte ind til Amagerport. Her opstilledes i 1790 en bom, »Skillingsbommen«, hvor de vejfarende måtte betale en afgift, bl.a. til vejenes vedligeholdelse.

I 1780 påbegyndtes opførelsen af en række krudttårne langs Amagers Øresundskyst, fra Sundbyøster til Dragør. Samtidig anlagdes en forbindelsesvej på hele strækningen – Krudttårnsvej – som dog først blev offentlig tilgængelig i 1834, senere under navnet Amager Strandvej. (En kortere vejstrækning med det oprindelige navn, samt to velbevarede krudttårne, findes i Dragør kommune).

I de følgende år steg befolkningstallet i rask tempo. I 1830 havde øen 6000 indbyggere fordelt på 193 bøndergårde, 76 husmandssteder og 652 beboelseshuse, heraf de 334 i Dragør. Der var desuden 2 kirker, 9 skoler, 9 møller, 5 kroer, 9 industrivirksomheder og 10 offentlige bygninger. I 1860: 9200 indb., i 1890: 19.000 indb. og i 1910 var der næsten 45.000 indbyggere med ca. 2000 ejendomme.

I øvrigt nedlagdes Amagerport omkr. 1850, medens bommen eksisterede lige indtil d. 31. marts 1915.

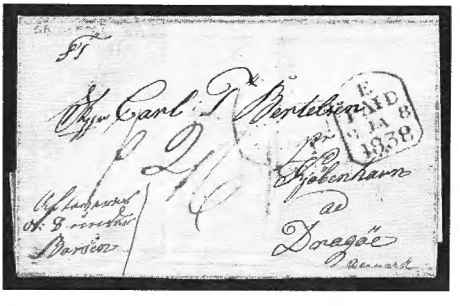
Islands Brygge-kvarteret er Amagers »yngste« bydel, idet opførelsen af beboelses- og industriejendomme først påbegyndtes i 1905 efter afslutningen af store opfyldningsarbejder på arealet. Samtidig anlagdes Amager Boulevard som en ny forbindelse mellem Sundbyerne, Islands Brygge – over Langebro – til København.

Det foregående afsnit har navnlig skullet tjene 2 formål, dels at bibringe den »ikke lokalkendte« læser et svagt indtryk af Amagers historie, dels at vise den udvikling, der omkring 1850 gav begrundelse for oprettelse af en postbefordring på Amager. Jeg må dog nødvendigvis trætte den tålmodige læser med endnu et historisk tilbageblik, idet det følgende afsnit – i generelle træk – vil vise oprindelsen til en sådan postbefordring, og herunder især Amagers nære tilknytning til det københavnske postvæsen.

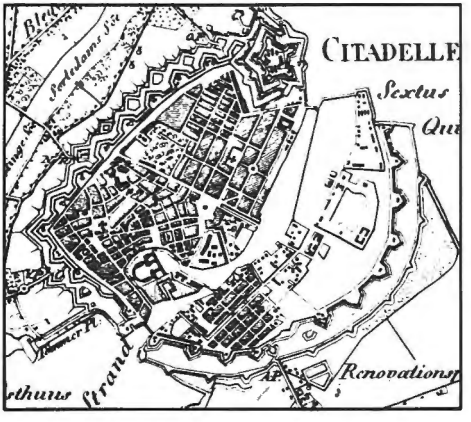
Da Christian IV i 1624, ved forordning, indstiftede det danske postvæsen, var formålet først og fremmest at tjene handelsmæssige forbindelser, og den første bestyrelse blev da også sammensat af købmænd fra fire store handelsselskaber. Der oprettedes ruter mellem København og Hamborg, mellem København og de danske landsdele Skåne, Halland og Blekinge, til Lolland-Falster, samt flere andre. Bortset fra ruten til Hamborg – hvor vognmændene mod ringe betaling var forpligtede til at medtage budene – var alle posterne gående. I tidsrummet 1653–85 var postvæsenet lagt i hænderne på den hamburgske købmand Paul Klingenberg, og væsentlige forbedringer indførtes. Der oprettedes mange nye ruter med agende og ridende poster, ligesom der oprettedes posthuse i mange af landets købstæder. I 1685 blev postvæsenet overdraget til Frederik III's søn, Christian Gyldenløve, som »levebrød«. Også her skete fremskridt af skelsættende betydning for behandling af brevposten.

Postvæsenet var efterhånden blevet en betydelig indtægtskilde, og i 1711 foranledigedes Frederik IV til at lade staten overtage driften. Overskuddet skulle da, ifølge kgl. fundation, især anvendes til pensioner for veltjente statsembedsmænd og deres enker.

Budene, hvoraf de fleste stadig var gående, afleverede posten til de adressater der boede direkte på ruterne, hvorimod posten til adressater uden for disse blev aflagt på postkontoret – eller hos den forordnende



Brev fra England til Dragør i 1838.



København indenfor voldene. 1830.

vært – i nærmeste købstad på ruten, hvorfra den så kunne afhentes.

Når den hjemvendte postillon havde afleveret postsækken på kontoret i København, blev brevene opført på en liste (karte) som ophængtes udendørs, således at byens borgere ved selvsyn kunne orientere sig om ankomne breve og få dem udleverede på stedet. Når kartet havde været udhængt i 6 timer (fra 1796 i 3 timer, fra 1816 i 1 time og ophævet i 1841) blev uafhentede breve tilbragt adressaterne mod et gebyr på 2 Sk pr. brev i bærepenge som tilfaldt budet – hans eneste form for aflønning. Ved en bekendtgørelse af 5. april 1817 bestemtes det, at budene måtte opkræve det dobbelte for breve til adressater udenfor stadens porte, »så langt broen rækker«, det 3-dobbelte til Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro, samt det 4-dobbelte herudenfor »så langt stadens grund rækker«.

Københavns Fodpost

Da postvæsenet var indrettet til postbefordring mellem landets byer, fandt der indtil 1806 overhovedet ingen besørgelse af lokale forsendelser sted. På dette tidspunkt var København imidlertid blevet en meget rig by med lidt over 100.000 indbyggere, og behovet for en indenbys brevbesørgelse meldte sig.



Eksempler på fodpoststempler. (1806–1849).

Ideen til en sådan tjenestes indretning blev undfanget af en pensioneret toldembedsmand, H. C. Riegels, der i 1805 havde ansøgt om privilegium på omdeling af lokal brev- og pakkepost. Poststyrelsen fandt ideen god, men ønskede selv at drive virksomheden, foreløbig med en prøvetid på 2 år. Fodposten oprettedes den 3. marts 1806 med kontor på postgården i Købmagergade. Man påskønnede dog initiativet ved at antage Riegels som bestyrer. Byen opdeltes i 8 distrikter, hver med sit uniformerede bud. Portoen fastsattes til 2 Sk for breve indtil 2 lod, 4 Sk for breve indtil 8 lod og 8 Sk for breve indtil 16 lod, der var den størst tilladte vægt. Taksterne gjaldt dog kun for



2 Sk. brevkort (lokalporto). 22.4.1873.

breve udbragt indenfor voldene, dsv. den indre by og Christianshavn. Til Frederiksberg og forstæderne var taksten den dobbelte. Budene måtte ikke gå op i husene, men skulle højlydt give deres nærværelse til kende med en gongong eller klokke. Det havde været under overvejelse at ophænge brevkasser rundt omkring i byen, men da brevene nødvendigvis måtte nedlægges ufrankerede – frimærket var jo endnu ikke »opfundet« – nærede kronprinsen en frygt for at disse kasser ville blive misbrugt *»...dels af kaade Mennesker der i samme kunde nedlægge Breve til Personer som Budene forgæves vilde gøre sig Umage for at finde, dels af onde Mennesker som paa en aldeles forborgen Maade kunde udsende hvad anonyme Skrivelser dem maatte lyste«*. Der var imidlertid straks flere af byens handlende, der, med postbestyrelsens fulde velsignelse, averterede med tilbud om at modtage folks breve tillige med portoen og afgive dem til fodpostbudene,

når disse 2 gange dagligt passerede på deres indsamlingstur.

Fodpostens første år fik – hvad brevantallet angår – et hæderligt forløb, men med englændernes belejring af København fra 17. august 1807 og påfølgende bombardement, skete et drastisk fald i brevmængden. Riegels gjorde sig dog store anstrengelser for at holde gang i fodposten. Han fik således tilladelse til at indsamle breve, der skulle afsendes fra København, både ad land- og søvejen, besørgede feltpostbreve, omdelte aviser til forstæderne, besørgede fragtbreve for skippere og modtog bestillinger på billetter til teaterforestillinger. Men trods alt dette gav foretagendet underskud. Efterhånden tabte poststyrelsen helt lysten til at drive fodposten og indstillede derfor til kongen, at give Riegels gratis privilegium i 3 år, med den begrundelse, at der ikke var brug for en fodpost i København al den stund »*...at enhver Familie, især dem der har udbredte Forbindelser og megen Communikation med hinanden også har Tjenestetyende, af hvilke de ikke gør sparsom 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 Communikation*«. Bestyrelsen fremførte tillige at fodposten aldrig mere ville give et overskud som det første år »*...nu da Nyhedens Ynde er tabt for Sagen, den uundgaaelige Sinkelse almindelig paaklages, og Vennespøg eller Ondskabs Kaadhed med anonyme Breves Forsendelse er udtømte*«. Kongen bifaldt indstillingen og den 1. april 1809 overtog Riegels det privilegium han jo oprindeligt havde søgt om. Han døde allerede i juli 1810, men forskellige grene af familien fik i de følgende 40 år forlænget privilegiet. Den i starten hensygnende fodpost arbejdede sig efterhånden op til at blive et sundt foretagende, bl.a. ved at træffe aftaler om flere indleveringssteder, men især ved at nedsætte portoen for breve, der indleveredes i større antal. Postvæsenet genvandt nu lysten til selv at overtage og drive fodposten og den 14. maj 1849 flyttede virksomheden tilbage til postgården, efter i 40 år at have haft kontor rundt omkring i staden. Der oprettedes 25 nye indleveringssteder, således at antallet nu var oppe på ialt 40, fortrinsvis hos kendte handlende, heraf 2 på Christianshavn.



Københavnsk bypostbrev (3 øre).

På dette tidspunkt var der i København oprettet følgende 6 postkontorer: Brevpostkontoret, Pakkepostkontoret, Avispostekspeditionen, Person- og Befordringsvæsenets Ekspeditionskontor, Jernbanepostekspeditionen* og Fodpostkontoret. Men en samlet ledelse, alene for det københavnske postvæsen, eksisterede ikke. Der blev dog i 1850 gjort et tilløb til en sådan samling ved at oprette en stilling som Overpostmester, men først efter mange års intern polemik, lykkedes det – fra 1. september 1870 – at få samlet alle kontorerne under Overpostmesterembedet. At dette forhold også fik betydning for Amagers beboere vil fremgå senere i artiklen.

Kjøbenhavns Brevpostkontor, der som tidligere antydet udelukkende beskæftigede sig med »udenbys« forsendelser, havde i den mellemliggende tid undergået nogle ændringer. Hvor det tidligere var regelen at beboerne selv afhentede deres udenbys post på kontoret – og ombæring var undtagelsen – blev det fra 1. januar 1841 ændret derhen, at brevombæring blev det almindeligste. Karterne skulle nu ikke længere udhænges, og de borgere, der absolut selv ville afhente deres post, måtte erlægge et gebyr på 1 Sk pr. brev til dækning af personalets ulejlighed med at finde brevene frem, hvorimod bærepengene for udbringning fastsattes til 2 Sk i den indre by og på Christianshavn, og 4 à 6 Sk til de ydre distrikter. (Budene var nu fast aflønnede og bærepengene tilfaldt derfor postkassen.)

Man vil af ovenstående kunne se, at der på samme rute gik 2 bude, hver med sin art

* Jernbanepostekspeditionen lå uden for voldene.

breve – de »lokale« og de »udenbys«. Det var naturligvis spildte kræfter og dertil meget uøkonomisk. I 1851 indførtes derfor en ordning, hvorefter breve af begge arter skulle omdeles af samme bud. Samtidig blev bærepengesystemet afskaffet, og ikke at forglemme – det første danske frimærke så dagens lys, og de første brevkasser ophængtes. Portoen fastsatte nu til 2 Sk for et brev i den indre by og 4 Sk for et brev mellem byen og forstæderne. Fra 1861 nedsat til 2 Sk indenfor hele dette område. Fodposten forblev dog endnu et stykke tid at være en selvstændig virksomhed underlagt overpostmesterembedet, men mistede efterhånden sin eksistensberettigelse og i 1876 nedlagdes kontoret, hvorefter ekspeditionen af lokalbreve blev henlagt under Brevpostkontoret.

Byposten

Man forsømte imidlertid ved denne lejlighed at sikre sig eneretten til besørgelse af lokalbreve og i årene 1880–89 blev postvæsenet udsat for en skarp konkurrence, idet der på privat basis, med indenrigsministeriets tilladelse, blev oprettet en bypost under navn af »Kjøbenhavns By- og Hustelegraf« der ophængte et stort antal gule brevkasser rundt om i byen og averterede med hyppig omdeling og lave takster. Af forskellige årsager blev byposten aldrig den store succes og da postloven af 1888 indeholdt et forbud mod udvidelse af de bestående byposter, fik ejerne af byposten en kærkommen lejlighed til, på en fordelagtig måde, at slippe af med virksomheden. Ejerne blev i 1889 tilkendt en godtgørelse på 12.000 kr., hvorefter byposten straks nedlagdes og de 120 brevkasser fjernet.

København var efterhånden ved at sprænge' sine rammer. Indbyggerantallet var i stærk stigning og pladsmangelen indenfor voldene blev snart følelig – og udenfor var ekspansion umulig på grund af demarkationslinien. (»Grænsen« der angav det brede terræn uden for voldene, hvorpå der – af hensyn til en fri skudlinie – kun måtte opføres bindingsværkshuse i 2 etager.) En stærkt imødeset lettelse indtraf med loven af 6. januar 1852, der rykkede

Vi ønsker fortsat fremgang

ARBEJDERNES LANDSBANK

Kongelundsvej 289, 2770 Kastrup.
Tlf. 01-51 67 77

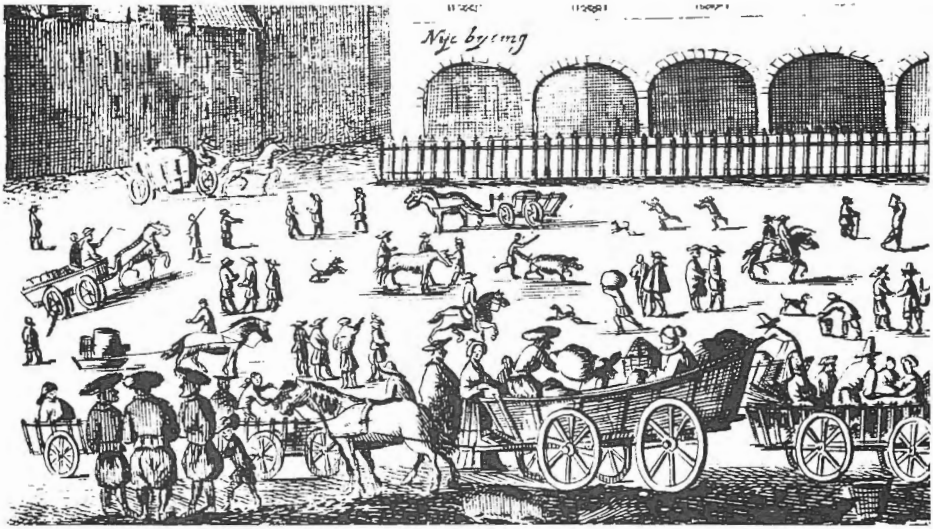
demarkationslinien nærmere ind til byen. Man gik straks i gang med at bebygge arealerne udenfor den nye linie og samtidig blev de gamle byporte revet ned for at give mere tidssvarende adgangsveje til byen.

Byggeriet i forstæderne skred rask frem, og på Amager førte det i løbet af få år til en sammenbygning af Amagerbro med Sundbyerne.

Der havde ikke hidtil været fastlagt en grænse for Københavns omdelingsdistrikt; men med det eksisterende bærepengesystem – hvor det som bekendt blev dyrere, jo længere et brev skulle ud mod/i forstæderne – løstes problemet til en vis grad af sig selv. Det var da almindeligt at folk i de ydre områder forlangte deres forsendelser aflagte et bestemt sted i byen, for derefter selv at afhente dem. Da bærepenge for breve bortfaldt den 11. marts 1851, krævede alle naturligvis at få deres post tilbragt, og det blev derfor nødvendigt at fastsætte en grænse for et omdelingsdistrikt. Ved resolution af 20. januar 1852 fastlagdes en linie, der for Amagers vedkommende kun medtog den korte strækning på Amagerbro. Resten af øen, og dermed også Sundbyerne, henregnedes til det københavnske landdistrikt.

Posten på landet

Hvor regelmæssige postforbindelser nu omfattede alle landets byer, hvis borgere havde forholdsvis let adgang til at afsende og modtage deres breve, var landboerne i den henseende dårligere stillede, idet postvæsenet ikke befattede sig med udbringning af post i landdistrikterne. Når landboerne skulle afsende breve, måtte de selv bringe dem ind til posthuset i nærmeste by – hvilket ofte lå adskillige kilometer borte. Dette kunne naturligvis være slemt nok. Betydeligt vanskeligere forholdt det sig dog, når landboerne skulle modtage post, idet de selv måtte holde sig underettede om de til posthuset indgåede breve, og da selv sørge for afhentning. Landboerne var derfor henvist til, egenhændigt at indrette sig efter de givne forhold. Således var der mange steder på landet organiseret en forbindelse mellem et sogns beboere og den nærmeste by ved de såkaldte sognebude, der på helt privat basis besørgede beboernes småærinder, herunder også at fungere som »postformidlere«. Andre løsninger kunne naturligvis forekomme. På Amager var det hovedsageligt bønderne, der agerede postforbindelse mellem øens beboere og omverdenen, når de flere gange ugentlig drog til torvs i hovedstaden. Christianshavns



Den ældste torveplads har muligvis været Nytorv. Illustrationen viser hollænderne på dette torv.

ALT TIL FRIMÆRKESAMLEREN

Aut. LEUCHTTURM, LINDNER, SAFE
forhandler.
15% rabat på alt SAFE

Billigste nyhedsabonnement i København
Kæmpe udvalg i indstikbøger
og kilovarer

God rabat på frimærker

KØB · SALG · KOMMISSION

AMAGERBROS FRIMÆRKEHUS

Holmbladsgade 5 - hj. Amagerbrogade
- (01) 95 39 12

værtshuse og gæstgivergårde kom på den måde til at fungere som naturlige udvekslingssteder for brevpost, dels fordi bønderne som regel aflagde disse ydmyge steder et besøg efter torvetid, dels fordi fodposten som bekendt havde sin daglige gang på Christianshavn. Ligeledes blev der sidst i 1840-erne, af en københavnsk vognmand, oprettet en dagvognsforbindelse mellem København og Dragør. Ruten, der befaredes med hestetrukne omnibusser, havde primært personbefordring til formål, men medtog tillige al foreliggende post på turen.

Brevsamlingssteder

Der eksisterede således allerede en art postbefordring på Amager, da generalpostdirektør Danneskjold-Samsøe i december 1848 tilstillede samtlige landets amtsråd og sogneforstanderskaber et forslag om indretning af postbudgange i landdistrikterne. Forslaget gik ud på, at postvæsenet skulle oprette brevsamlingssteder ved de postruter, hvor afstanden mellem posthusene var 4 mil eller derover, samt at oprette landpostruter i de distrikter, der lå afsides for hovedpostruterne. Ifølge forslaget skulle landpostruterne udgå fra et postkontor, eller hvor et sådant ikke forefandtes, fra brevsamlingsstedet. Landpostbudet skulle aflønnes af postvæsenet, medens de enkelte landsbyer selv skulle sørge for en pålidelig mand til at forestå postens udveksling. Hensigten var naturligvis at lette landboernes adgang til afsendelse og afhentning af deres post.

Medens forslaget om oprettelse af brevsamlingssteder vandt almindelig tilslutning, blev indførelse af landpostruter stærkt frarådet. Det hedder således i svarene fra de 2 sogne på Amager:

»Store Magleby Sogneforstanderskab skal bemærke, at slig en Indretning neppe vil svare Regning, ja neppe yde synderlig Nytte i dette Sogn der ligger Hovedstaden saa nær og har daglig Samfærdsel med Kjøbenhavn. Baade til Breve og Aviser har de fleste deres bestemte Afleveringssteder og en Dragør-Vognmand, der nu endog med tvende Omnibusser dagligen tager til og fra Kjøbenhavn, har ogsaa derved en Indtægt som ved en saadan Indretning vil blive ham berøvet.

Store Magleby 31. Juli 1849
H. A. Timm, P. S. Smidt, J. C. Becher.«

samt

»Taarnby Sogneforstanderskab anser det ikke nødvendigt, idet man faar vore Breve besørget saa paalideligt ved de mange Lejligheder som daglig, ja til flere Tider paa Dagen afgaar hernede fra til Hovedstaden.

Taarnby 9. August 1849,
P. Schouw.«

Postvæsenet indså herefter det uheldige i at påtvinge landboerne en ordning vedrørende landpostruter og indskrænkede sig til at oprette de foreslåede brevsamlingssteder.

Det forudsattes at brevsamleren selv etablerede sig, som regel med lokale i egen bopæl eller forretning, og der stilledes da heller ikke store krav til indretning af et brevsamlingssted. Rekvisitterne skulle således – ifølge de i marts 1852 udfærdigede grundregler – blot bestå af en brevkasse, en skålvægt med et sæt lodder, en vejlængdetabel samt de fornødne tasker.

Brevsamlerne var ikke forpligtede til at foretage brevomdeling, men var til gengæld berettigede til at opkræve bærepenge når en sådan fandt sted.



Skolelærer Axel P. Petersen, Dragør.

Dragør
Et af landets første brevsamlingssteder oprettedes på Amager, idet generalpostdirektøren ved skrivelse af 8. januar 1850 antog skolelærer ved den stedlige drengeskole, Axel Peter Petersen (født 1812 i København) som brevsamler i Dragør. Brevsamlingsstedet, der var beliggende på Vestgrønningen 5, blev underlagt Fodpostkontoret i København. I maj 1852 sluttedes kontrakt med en vognmand om befordring af posten mellem Dragør og København (formentlig den bestående dagvognsforbindelse).

Nykro
I april kvartal 1852 godkendte generalpostdirektøren en kontrakt om forsøgsvis etablering af et brevsamlingssted hos gæstgiveren i Nykro på Amager Landevej. Der lå ganske vist ingen nævneværdig bebyggelse i kroens nærhed, men dens beliggenhed, ved korsvejen mellem Kastrup og Taarnby, ville give disse byers beboere en rimeligere adgang til at afsende og modtage deres post. Desuden indebar placeringen den fordel, at Dragør-vognmanden kunne medtage posttaskerne, når han på sin daglige rute gjorde ophold ved kroen.

At forvaltningen af brevsamlingsstedet åbenbart ikke har svaret til forventningerne, fremgår af følgende skrivelse fra overpostmesteren til generaldirektøren:

»Da det havde viist sig, at Brevforsendelsen til og fra Nykro paa Amager var saa ringe at der ikke var Anledning til at vedblive med dette Forsøg, og dertil desuden kom at Forpagteren af bemeldte Kro, som havde varetaget Expeditionen af Posttaskerne og den udenfor Kroen udhængte Postbrevkasse, frasagde sig denne Expedition paa Grund af Fraflytning den 21. dennes, foranstaltede jeg nysnævnte Postbrevkasse inddraget og Postforsendelsen til og fra Nykro standset fra denne Tid. Min Opmærksomhed var imidlertid bleven henleden paa, at det var et almindeligt Ønske i Byerne Sundbyøster og -vester paa Amager at erholde en Brevkasse samt Forsendelse af deres Breve til og fra Kjøbenhavn; og da en i Hjørnestedet af Sundbyøster By boende Tømrer Bendt Lund var villig til at lade en Postbrevkasse ophænge paa hans Sted og overtage Expeditionen af denne samt af Taskerne, som kunde forsendes med Dragørposten som tidligere til og fra Nykro, for samme Godtgjørelse af 2 Rdl qvartaliter som hidtil af Forpagteren af Nykro, har jeg foranstaltet det fornødne til, at denne Brevforsendelse m.m. fra og til Sundbyøster som et Forsøg indtil videre kan tage sin Begyndelse fra 1. Mai d.Å. hvorom jeg ikke har skuldet undlade at gjøre underdanigst Indberetning til Deres Excellence i Forbindelse med hvad jeg tidligere mundtlig har tilladt mig at oplyse desangaaende.

Overpostmesterembedet i Kjøbenhavn
den 30. April 1857
Carstenskiold.«

Følgelig nedlagdes brevsamlingsstedet i Nykro d. 30. april 1857.



Ny Kro – Brevsamlingssted 1852–57.

Sundbyøster

Den 1. maj 1857 etableredes – ifølge ovenstående – et brevsamlingssted i Sundbyøster med tømrer Bendt Lund som brevsamler. Hans funktionstid blev dog af ret kort varighed, idet forretningen snart efter overtoges af bager Schumacher. Ved hans tiltræden udgjorde det årlige brevantal, til og fra brevsamlingsstedet, ca. 4000 stk., for hvis besørgelse brevsamleren honoreredes med 24 Rdl. I 1862 var antallet steget til over 6000 stk., og overpostmesteren indstillede derfor Schumacher til en forhøjet godtgørelse. I skrivelsen til generaldirektøren hedder det således bl.a.: »...*Med Hensyn til denne ej ubetydelige Forøgelse af Korrespondancen, og da det er mig bekjendt at den nuværende Brevsamler i Sundbyøster udviser en særdeles paaskjønnelsesværdig Iver og Omsorg for snarest muligt at erholde udleveret og omdelt de til Brevsamlingsstedet ankomne Breve, ikke allene til Byerne Sundbyøster og -vester, men ogsaa til de større Byer paa Amager, Maglebylille, Kastrup, Tømmerup, Ullerup og Taarnby, tillader jeg mig at indstille at den nu, Brevsamler Schumacher, tillagte aarlige Godtgjørelse af 24 Rdl. maatte forøges, anregnet fra 1. dennes til et aarligt Beløb af 36 Rdl....*«. Dateret 24. april 1862.

Skrivelsen er interessant, idet den viser, at oplandet omkring det »gamle« brevsamlingssted i Nykro – trods den længere afstand – tilsyneladende har opnået en forbedret brevbesørgelse, med omdeling til beboerne.

Foruden godtgørelsen på de 36 Rdl. kunne brevsamler Schumacher påregne en indtægt af de bærepenge, han retmæssigt kunne afkræve adressaterne. Dette forhold – tillige med Sundbyernes beliggenhed i landdistriktet syd for Amagerbro – foranledigede en række borgere til at sende generalpostdirektøren en klageskrivelse med overskriften:

»*For høi Brevporto.*

Vi Beboere af Sundbyerne og underliggende paa Amager, ja om vi endog bor lige op til selve Amagerbroe der ikke er længere fra Postgaarden end som til Jernporten paa Vesterbroe, ere meget uheldigt stillede med Hensyn til Brevportoen idet et enkelt Brev saagar fra Kjøbenhavn ofte maa betales med 8 Sk. medens man kan skrive hele Danmark over for 4 Sk.*

Hs. Exellence Herr Greve Danneskjold, vor Høitærede Generalpostdirektør, der nok som er bekjendt for sit velvillige Imødekommen vilde gjøre os taknemlige ved at lade Posten til Sundbyerne og underliggende Steder aflevere hos Herr Urtekræmmer Jacobsen paa Amagerbroe, der er villig til

1) at modtage og svare til Posten

2) at sortere og udhænge Karte over Brevene

3) at besørge Brevene tilsendte sine Eiere med sikkre Bud, eller idetmindste lade Eierne underrette om Brevenes Ankomst uden derfor at fordre Udleveringsgange.

Derved opnaaes at vi erholde vore Breve til samme billige Porto som andetsteds i Landet. At vi ere overbeviste om at vore Breve alletider ere i sikkrere Hænder end ved at modtage disse af et

* Den i brevet nævnte »Jernporten« opførtes i 1785 ved indgangen til Frederiksberg Allé i stedet for den tidligere træport. I 1862 blev Jernporten nedtaget og genopstillet ved indgangen til Søndermarken på hjørnet af Pile Allé og Roskildevej.

Nyhedsabonnement

Det kan virkelig betale sig for Dem. Tegn abonnement hos os – så er De sikker på leverancen, fordi vi er absolut førende i branchen.

Deres garanti og vor anbefaling: En af Nordeuropas førende med over 4.800 tilfredse abonnenter.

Venligst anmod om vore oplysninger og prislister.

Vi fører et stort lager af Norden og Vesteuropa til meget moderate priser.

Kig ind eller lad os ekspedere Deres mancoliste.

A/S STAMPEX

Jernbane Allé - 2720 Vanløse - Tlf. - 74 12 03

PS: Vi er køber til Deres gode samlinger.

FØROYAR

Her er fem gode grunde til at abonnere på vore frimærker:

- For det første behøver De ikke at indbetale og afgive bestilling fra udgivelse til udgivelse.
- Oprettelse af en abonnementsordning er gratis, og De kan selv bestemme, hvor meget De ønsker at indsætte på kontoen.
- Abonnementet kan ændres, når De ønsker det, og kan annulleres uden omkostninger.
- De bliver orienteret både før og efter udgivelsen om, hvilket beløb der står på kontoen.
- De får tilsendt oplysninger til hver udgivelse om baggrunden for frimærkeudgivelsen.

Skriv til os og få tilsendt vor brochure
»Sådan bliver De abonnent hos POSTVERK FØROYA«.



☐ Send mig oplysninger om færoske frimærker.

Postverk Føroya
Frímerkjadeildin
DK-3800 Tórshavn
Færoerne

6

Barn hvilket nu fordetmeste er Tilfældet, og at vi da kan gjøre Regning paa at erholde vore Breve mere betids end som naar de først afleveres til Dragørposten og med den sendes os forbi for senere at Retournere.

Vi tillader os at bemærke at vi paa denne Maade ville kunne erholde vore Breve flere Gange daglig istedetfor de nu ofte kommer os forsilde i Hænde til den dags Forretninger, ja ofte bliver aldeles uden Værdie og undertiden medfører Tab.

Flere korresponderende Beboere af Sundbyerne og Omegn paa Amager.

Et Brev som beviser Betalingen af den høie Porto 8 Sk. ligger paa Bladets Contoir til Eftersyn for Vedkommende.«

Herefter følger urtekræmmerens tilkendegivelse af at være villig til varetagelse af ovenstående punkter, underskrevet

»Amagerbroe Januar 1863 H+M Jacobsen«

(Det omtalte brev viser sig at være en priskurant til en sundbyborger ved navn Stevenius.)

Umiddelbart forstår man godt borgerenes utilfredshed med den høje porto, ihukommende at Amagerbro henhørte under det københavnske omdelingsdistrikt, og ved at få oprettet et brevsamlingssted her, kunne sundbyerne og »underliggende« på Amager, på en fiks måde tilknyttes det københavnske lokalportoområde. Beboernes klage og forslag bliver dog grundigt tilbagevist i svaret til generalpostdirektøren efter sagens behandling hos overpostmesteren:

»I Anledning af Deres Exellences Skrivelse af 11. dennes og vedlagte Andragende med Bilag fra flere Corresponderende Beboere paa Amager, eller maaske rettere fra Urtekræmmer H. F. Jacobsen paa Amagerbroe, skal jeg ikke undlade underdanigst at oplyse at Portoen for Breve til og fra Brevsamlingsstedet i Sundbyøster selvfølgelig er den samme som for Breve til og fra alle andre Brevsamlingssteder i Landet, nemlig 6 Sk. pr. enkelt Brev, eller et 4 Sk. Postfrimærke; intet Brevsamlingssted er pligtig til at omdele Brevene, men Adressaterne maae selv afhente disse eller ogsaa imod en omaddorderet (?) Godtgjørelse, sædvanligvis 1 à 2 Sk. pr. Brev erholde dem tilstillede med et af Brevsamleren leiet Bud. Saaledes forholder det sig ogsaa med det fremsendte Kourant til Stevenius. Da det paaklæbede 2 Sk. Frimærke ikke har kunnet frigjøre Forsendelsen maatte den udtaxeres i Porto 4 Sk. og Brevsamleren har for sin Ulejlighed ved Omdelingen opkrævet 2 Sk. hvortil han er berettiget.

Ligesom efter Foranførte den fremkomne Besværing over for høi Brevporto for Amagerne er aldeles ugrundet, saaledes bør der vistnok ei heller tages noget Hensyn til Andragendet om at nedlægge Brevsamlingsstedet i Sundbyøster til Fordel for Urtekræmmer Jacobsen; thi dette Brevsamlingssted er netop meget heldigt beliggende for selve Byen og de øvrige Landsbyer i Nærheden, saasom Sundbyvester, Kastrup, Magleby, Taarnby, Ullerup og Tømmerup til hvilke Brevene af Brevsamleren besørges omdelte imod en Godtgjørelse som ovenanført af 1 à 2 Sk.; der er desuden saa meget mindre Grund til at imødekomme Jacobsens vistnok personlige Ønske i denne retning, som det staar enhver Correspondent i Sundbyøster eller andetsteds frit for, naar han ønsker saadant, med Anmeldelse for Fodpostcontoiret at foranledige sine Breve aflagte paa Amagerbro hos oftnævnte Urtekræmmer Jacobsen.

Overpostmesterembedet i Kjøbenhavn 25. Februar 1863«

Brevsamlingsstedet i Sundbyøster bestod altså fremdeles. Fra den 1. januar 1868 med politibetjent Walther som brevsamler, nu imod en årlig godtgørelse på 80 Rdl.

Iøvrigt bemærker man en lille interessant detalje i skrivelsen, nemlig, at portoen for et brev – af afsender eller modtager – kunne betales kontant (franco) med 6 Sk., eller med et påsat 4 Sk. frimærke. Det var således billigere at anvende et frimærke. Som følge heraf var det strengt forbudt postembedsmændene at frankere folks breve. De havde kun at modtage dem i den stand hvori de var indleverede. Den kontante frigørelse af forsendelser ophørte fra 1. april 1868, hvorefter breve skulle være enten ufrankerede (modtageren betalte) eller forsynede med frimærke.

I en skrivelse af 24. juni 1869 til postvæsenets 1. Secretariat og Bogholdericontoir, meddeler Andet Postsecretariat *»til fornøden behagelig Underretning... at der fra 1. Juli næstkommende at regne er overdraget Brevsamleren i Sundbyøster Besørgelsen af en daglig Postbefordring med gående Bud mellem Kjøbenhavn og Sundbyøster foruden den alt bestaaende kjørende Forbindelse mellem disse Steder mod en maanedlig Godtgjørelse af 3 Rdl...«*

Kastrup
Som tidligere antydet blev posten til Kastrup besørget af brevsamleren i Sundbyøster. Byen var imidlertid i hastig vækst, navnlig fordi der var opbygget en hel del industrivirksomheder i området. Ejerne af disse udtrykte derfor, sammen med byens øvrige beboere, ønsket om en forbedret postbetjening, især med hensyn til indlevering af breve.

I en skrivelse af 18. januar 1865 til generaldirektoratet foreslår overpostmesteren at der oprettes et brevsamlingssted i Kastrup. Sagen blev dog af finansielle grunde midlertidigt stillet i bero, men allerede den 1. juli 1865 oprettedes et brevsamlingssted med Toldoppebørselscontrolleur* Bisserup som brevsamler. Han afløstes den 1. april 1879 af toldassistent Johannes Møller (senere udnævnt til Toldoppebørselscontrolleur), i hvis privatbolig på Amager Strandvej 40, brevsamlingsstedet fandtes. Denne adresse har formentlig været en tjenestebolig der tidligere også beboedes af forgængeren. Brevsamlingsstedet underlagdes Fodpostkontoret i København.

Store Magleby
I samme skrivelse af 18. januar 1865 – den under Kastrup nævnte – fortsætter overpostmesteren:

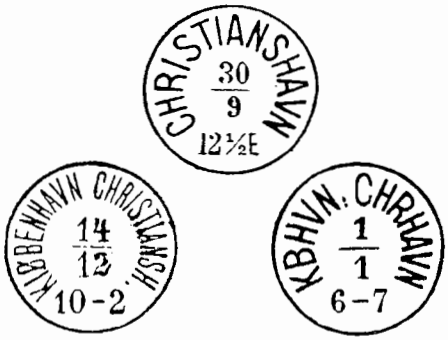
»Foruden foran foreslaaede Brevsamlingssted maa jeg ansee det hensigtsmæssigt og gavnligt, om der ligeledes oprettedes et Brevsamlingssted i Store Magleby (Hollænderbyen) paa Amager, der, beliggende paa Hovedlandeveien fra Kiøbenhavn til Dragør ½ Miil paa denne Side sidstnævnte By, har en talrig og velhavende Befolkning; Byens Beboere erholde nemlig for Tiden sine Breve tilsendte ved Leilighed tilbage fra Dragør, hvorved de selvfølgelig forsinkes og hvorved det ofte bliver besværligt for Brevsamleren i Dragør at faae Breve, navnlig ufrankerede, besørgede til Bestemmelsesstedet. Forsaavidt det af disse Grunde maatte anses rigtigt, at der ogsaa oprettes et Brevsamlingssted i Store Magleby, skal jeg tillade mig for dettes Vedkommende at bringe i Forslag, at brevsamlingen dersteds overdrages Skolelærer Meilgaard, der boer i Byen umiddelbart ved Landeveien. Skal være en flink Mand, og derfor har erklæret sig villig til at overtage Brevsamlerforretningerne imod en aarlig Godtgjørelse af 30 Rdl.

Hvad angaar Fremførelsen af Posttasken til og fra Store Magleby, der maatte finde Sted med samme Befordring som Dragørposten, har Kontrahenten om denne Befordring Vognmand Hans Larsen erklæret sig villig til at medtage Tasken imod et Tillæg af 3 Rdl. maanedlig til den for Dragør Postens Befordring tilstaaede Betaling af 10 Rdl. maanedlig, hvilket Forlangende ikke synes ubilligt i Almindelighed og navnlig ikke med Hensyn til at denne Kontrahent stedse har udviist en sjælden og paaskjønnelsesværdig Paalidelighed og Nidkjærhed med Udførelsen af paatagne Forpligtelser.«

Den 8. marts s.å. svarede generaldirektøren, at der skulle anvendes så mange penge til bl.a. oprettelse af landpostruter, at spørgsmålet om et brevsamlingssted i St. Magleby *»derfor indtil videre vil være at stille i Bero«*. Allerede den 15. juni s.å. bemyndigedes overpostmesteren dog til oprettelse af et brevsamlingssted og med virkning fra 1. juli 1865 – samme dag som Kastrup – påbegyndte skolelærer Meilgaard sin funktion som brevsamler i St. Magleby, mod en årlig godtgørelse af 30 Rdl.

Der eksisterede på dette tidspunkt, i 1865, således 4 brevsamlingssteder på Amager. Det vil senere i artiklen fremgå hvornår, og i hvilken anledning, de nedlagdes, henholdsvis genopstod.

Christianshavn
Opførelsen af beboelseskvarterer i Københavns forstæder havde efterhånden nået et sådant omfang at man i 1862 anså det for



* Oppebørselsfunktionærer var folk i statslig eller kommunal tjeneste, hvem det var overdraget at modtage, og med retsvirkning, at kvittere for offentlige afgifter og skatter.

hensigtsmæssigt at oprette mindre, ikke regnskabsførende posthuse – de såkaldte Postexpeditioner – hvorfra brevombæring og kassetømning kunne finde sted. Selv om Christianshavn lå indenfor voldene – og som sådan ikke nogen forstad – var den dog beliggende som en art enklave på den anden side af Knippelsbro. Da bydelen tillige havde mange beboere, fandt man det nærliggende at også Christianshavn blev delagtig i det gode at få et posthus. Der skulle dog hengå nogle år før planen realiseredes, og først den 15. december 1868 oprettedes Christianshavns Postexpedition – underlagt Kjøbenhavns Brevpostkontor. Expeditionen startede i et lejet lokale i Lille Torvegade nr. 6 med J. C. Christiansen som Postexpeditør. Fire måneder senere flyttede man til Ovengaden neden Vandet nr. 25, for atter – i 1871 – at ændre adresse, nu til Brogade nr. 12.

Det må formodes at de 2 tidligere nævnte, private indleveringssteder der fungerede som forbindelse mellem Fodposten og Christianshavns beboere, blev overflødige med oprettelsen af postekspeditionen. Derimod vedblev gæstgiverierne i flere år herefter at tjene som »aflægningssteder« for breve, til og fra Amagers beboere. (Således kunne breve mellem København og Amager stadig befordres med lokalporto, 2 Sk., samtidig med at de korresponderende kunne spare de, af et brevsamlingssted, opkrævede bærepenge.)



1873. Brev fra Grønland med påskriften: »Til Chresten Hansen, Mælkeforpagter på Amager, afleveres paa Christianshavns Torvet nr. 5. Løven« (Gæstgiveri).

Dragør Postekspedition

Den 1. juli 1867 omdannedes brevsamlingsstedet i Dragør til en mindre, ikke regnskabsførende Postekspedition, med den hidtidige brevsamler A. P. Petersen som postekspeditør, hvilken stilling han beklædte indtil sin død i 1884. Efterfølgeren, Chr. Nicolaisen, var en postuddannet mand.



Brev afsendt fra Dragør d. 3.7.1869 til København. Dragørs postekspeditions dagstempel samt nummerstempel 235.

Landpostbudgange

Som det vil erindres fik postvæsenet overvejende negative tilkendegivelser da man i 1848 – i forbindelse med oprettelsen af brevsamlingssteder – fremsatte forslag om indretning af landpostbudgange. Sagen blev dog ikke glemt, og i 1860 foretoges de første forsøg på – i egne hvor befolkningen gav tilslutning dertil – at indføre landpostruter efter de i 1848 udstukne principper. Landpostbudet skulle altså udgå fra et postkontor eller et brevsamlingssted og passere en bestemt rute, for derefter at vende tilbage til udgangspunktet. I hver landsby han passerede blev der hos købmanden, på kroen, hos smeden, i skolen eller lignende steder, indrettet udvekslingssteder hvor landposten afleverede, henholdsvis modtog landsbybeboernes forsendelser. Landpostbudet måtte desuden gerne aflevere og modtage breve på vejen mellem udvekslingsstederne, når dette kunne ske uden at fravige den foreskrevne rute.

I november 1865 udsendte generalpostdirektoratet en »Vejledning for Landpostbud«, hvorfra enkelte paragraffer skal citeres:

§1. Øiemedet med Landposten er, for offentlig Regning saavidt muligt at skaffe Landboere en lettere Adgang til Postens Benyttelse.
§2. I dette Øiemed foretager Budet paa de i Contracten fastsatte Dage og til et deri bestemte Klokkeslet en Tour i det ham anviste Distrikt og medbringer til og fra Steder, saavel i som udenfor Districtet, Breve, Aviser, Smaapakker indtil 2 Punds Vægt pr. Stk. og Pengebeløb foreløbig indtil 50 Rdl. Større Pengesummer end fornævnte maa Budet ikke modtage til Befordring paa Postvæsenets Risico, men kun paa Afsenderens eller Modtagerens.
§3. De ovenfor i §2 anførte Sager medfører Budet i en laaset Posttaske og afgiver samt modtager saadanne paa den i §9 nærmere betegnede Maade paa ethvert paa Routen opgivet Postudvexlingssted. I Tasken medfører han desuden Frimærker til Forhandling, nærværende Veiledning, Veilængdetabellen, Stationsfortegnelsen med Taxten for Pakker, Quitteringsblanketter og Contrabogen.

Med de paa Routen værende Brevsamlingssteder finder Postudvexlingen Sted ved Tasker, der laasede befordres mellem Postcontoiret og vedkommende Brevsamlingssted.
§4. Udenfor Postvæsenets Tasker eller uden Indførelse i Contrabogen maa Budet ikke, under Straf af Mulkt og øieblikkelig Afskedigelse, medføre nogensomhelst anden Forsendelse til Besørgelse for privat Regning, det være sig Breve, Aviser, Smaapakker eller andre Gjenstande.
§5. Budet skal paa Touren være ordentlig klædt og bære det ham overleverede Postskilt. Han må ikke afvige fra den foreskrevne Route, ikke lade sig opholde underveis, ej heller lægge Posttasken fra sig eller betroe den til nogen Uvedkommende, ligesaalidt som han maa fremvise eller omtale de i hans Værge værende Forsendelser.
§8. Landpostbudet har paa Posthuset at modtage en laaset Posttaske til de Brevsam-

Trine Holte – født 1869 i Dragør – erindrede følgende: »Posten kom herud med dagvognen og lærer Petersen stod for ekspeditionen. Pigerne i skolen gik med breve, førend der kom posthus. Når Trine kom fra skole om middagen, skulle hun ud med post. Hun gik i området nord for v. Ostensgade med pengebreve og postanvisninger og tømte kasserne. Det fik hun 5 kr. om måneden for, men skulle så også gå byærinder for lærer Petersen for de samme penge. Lodsinspektør Gandil og dyrlæge Madsen kaldte hende altid for »det lille postbud«.
(Uddrag af båndoptagelse på Dragør lokalarkiv).

lingssteder som maatte findes paa hans Route. Til denne Taske har Budet ingen Nøgle. Endvidere har han paa Posthuset at modtage stykkeviis de til Udvekslingsstedet bestemte Forsendelser, sammenholde dem med Contrabogen, eftertælle Aviserne og, naar Alt er befundet rigtigt, at nedlægge dem i sin Posttaske.

§9. Paa ethvert Udvexlingssted skal Landpostbudet:

a. eftersee, at de dertil bestemte Forsendelser ere ubeskadigede, derefter udlevere dem, sikkre sig Quittering for de afleverede Penge- og Pakkeforsendelser samt anbefalede Breve, saa og opkræve den med Rødkridt paa Brevet eller Adressebrevet anførte, i Contrabogen indførte Porto;

b. modtage de der indleverede Forsendelser, efterse om de ere ubeskadigede, notere Francoen i det nederste venstre Hjørne paa de frankerede Forsendelser, overstryge Frimærkerne paa Forsendelser til Steder i Districtet med Blæk, saaledes at de gjøres ubrugelige, til hvilket Øiemed der paa Udvexlingsstedet skal findes Blæk og Pen beredt til hans Brug; endvidere paa Forlangende give Quittering for de der modtagne Penge- og Pakkeforsendelser samt recommanderede Breve;

c. strax indføre i Contrabogen de modtagne Breve til Districtet og samtlige modtagne Penge- og Pakkeforsendelser til Steder baade i og udenfor Districtet samt, saavidt Tiden tillader det ogsaa de videregaaende Breve, derefter de Breve, der ere bestemte til Steder udover Posthuset, hvortil Budet gaaer.

For nutidens dyrkere af posthistorie vil vejledningens § 9b. nok være den mest interessante, idet paragraffen kan give forklaring på nogle af datidens breve med blækannullerede frimærker. Det vil dog føre for vidt, nøjere at redegøre for begrebet »distriktsbreve«, og kun et enkelt eksempel på anvendelse af blækannullering skal derfor nævnes:

Intet landpostbud eller udvekslingssted – og i begyndelsen kun de færreste brevsamlingssteder – var forsynet med stempel, og når et brev, uden først at passere distriktsposthuset, skulle befordres fra ét udvekslingssted på ruten, til et andet, måtte frimærket nødvendigvis gøres ubrugeligt med pen og blæk.



Skolelærer Meilgaard, St. Magleby.

Selv om indførelsen af landpostruter betød væsentlig forbedring af de postale forhold, vandt ordningen ikke overalt den store sympati – mange steder endog direkte modstand – hos landboerne der stadig foretrak sognebudene eller andre tilvante befordringsmuligheder. Til trods herfor blev der dog i de følgende år oprettet flere og flere landpostruter. I 1870 var der således – ujævnt fordelt over hele landet – oprettet 136 ruter med 825 udvekslingssteder.

De første skridt til oprettelse af en landpostrute på Amager blev taget, da overpostmesteren den 11. september 1869 i en skrivelse meddelte, at der ville blive søgt om bevilling af de fornødne midler til etablering af en daglig budgang, som ifølge planen skulle udgå fra den nye Postexpedition på Christianshavn, ud på Amager ad ruten: Taarnby – Tømmerup – Ullerup – St. Magleby – Lille Magleby – Nykro.

Vi bemærker her, at Nykro – der i årene 1852–57 fungerede som brevsamlingssted – atter er i postens tjeneste, nu som udvekslingssted for landposten.

I ovennævnte skrivelse havde overpost-

mesteren tillige gjort opmærksom på, at brevsamlingsstedet i St. Magleby, ved en sådan ordnings indførelse, ville kunne nedlægges.

Da landpostbudgangen året efter – den 1. oktober 1870 – blev etableret, nedlagdes brevsamlingsstedet i St. Magleby fra samme dato og skolelærer Meilgaard fratrådte som brevsamler.

I de følgende 1½ år gav de stedlige beboere dog stadig oftere udtryk for ønsker om genoprettelse af et brevsamlingssted i St. Magleby, og i en indberetning fra overpostmesteren opfordredes generaldirektoratet til at afgøre, hvorvidt der var tilstrækkeligt grundlag for at imødekomme beboernes ønsker om en sådan genåbning. Det blev tilføjet, at der fandtes 20 abonnenter på forskellige aviser i St. Magleby og at der daglig forsendtes ca. 12 breve til og fra St. Magleby.

Sagen får et ganske uventet – positivt – forløb, da 2. Postsecretariat den 25. marts 1872 i en skrivelse til 1. Postsecretariat og Bogholdericontoir oplyser følgende:

»Næst at meddelte Secretariatet, at det bestaaende Postudvexlingssted i St. Magleby vil blive nedlagt fra 1. April næstkommende at regne, efterdi den nuværende Udvexler har frasagt sig denne Bestilling, og vedkommende Sogneraad ifølge en her modtagen Indberetning fra Overpostmesterembedet af 23. dennes har erklæret sig ude af Stand til at paavise nogen Anden, som uden Godtgjørelse vil paatage sig samme, undlader jeg ikke herved tjenstligt at tilstille Secretariatet Extract-Afskrift af bemeldte Indberetning fra Overpostmesterembedet, forsaavidt der heri fremsættes Forslag om en Retablering af Brevsamlingsstedet i St. Magleby.«

Herefter bemyndigede generaldirektoratet, den 4. april 1872, overpostmesteren til at oprette et brevsamlingssted *»saafremt der kan findes en dertil skikket Mand, som vil overtage Brevsamlingen for en Godtgjørelse af 30 Rdl. aarlig.«*

Med virkning fra 1. maj 1872 får St. Magleby atter et brevsamlingssted, nu med hjulmand N. N. Heller som brevsamler. Det kom i begyndelsen alene til at stå i forbindelse med Christianshavns Postexpedition, men fra 1. maj 1876 endvidere med Dragør Postexpedition.

Med etableringen af brevsamlingsstedet ophørte St. Magleby's forbindelse med den bestående landpostrute.

Vedtagelsen af postloven, den 7. januar 1871, fik umiddelbart uheldige følger for en del af Amagers befolkning, idet der nu fatsattes bestemmelser for udstrækningen af de forskellige postterritorier, således at der med begrebet »poststed« skulle forstås en kommune, hvori der fandtes et posthus (Postkontor, postexpedition eller brevsamlingssted), og at forsendelser, der befordredes mellem sådanne posthuse, var undergivet de i loven fastsatte takster (4 Sk.), medens det var overladt administrationen at fastsætte de lokale takster inden for de enkelte poststeder (2 Sk.).

Med oprettelsen af landpostruten fra Christianshavn – der jo indgik som en del af poststed København – og ud til de nævnte landsbyer på det sydlige Amager, opnåede beboerne at kunne korrespondere med hovedstaden for 2 Sk. pr. brev, medens beboerne i Sundbyerne – der var så uheldige at bo i en anden kommune med brevsamlingssted – var undergivet den i loven fastsatte takst på 4 Sk. Denne åbenbare uretfærdighed afstedkom naturligvis nogen bitterhed, og en eksklusiv kreds af sundbyernes borgere tilstillede derfor, den 20. juni 1872, generaldirektoratet en klageskrivelse med følgende ordlyd:

»Sundbyerne under Taarnby Sogn paa Amager, i Hovedstadens umiddelbare Nærhed og med 7–8000 Indbyggere, lide, da de ere et Landdistrikt, af flere Ulemper med Hensyn til Postbefordringen, som ikke finde Sted i Kjøbenhavns øvrige Omegn. Medens et Brev til Taarnby, der ligger omtrent 3 Fjerdingvej fra Kjøbenhavn koster 2 Sk., koster det til Sundbyerne, hvis Midtpunkt ikke engang ligger 1 Fjerdingvej fra Hovedstaden, 4 Sk. og for Ombæringen endvidere 2 Sk., altsaa i det Hele 6 Sk. Men dette Forhold forværres i en betydelig Grad, naar de Korresponderende i Kjøbenhavn i god Tro sætte et 2 Sk. Frimærke paa Brevet; da bliver dette betegnet som »ikke tilstrækkeligt frankeret«, den lovmæssige Mulkt foruden Bærepenge maa betales, og kun en ganske simpel Meddelse, ukvitteret Regning eller deslige koster da Modtageren 10 Sk. Dette bliver saaledes mere end Postpengene beløbe sig til for et Brev til Triest eller Bergen, og Vejlængden fra Kjøbenhavn til Sundbyerne er neppe 10 Gange

saamange Skridt, som der er Mile til omtalte Steder.

Det forekommer os, at der heri ligger en ubillighed, og vi tillader os at bede den højtærede General-Postdirektion om gunstligst at ville lade foranstalte, at

1) Breve der adresseres fra Kjøbenhavn til Sundbyerne eller omvendt, maa kunde frigjøres med et 2 Sk. Mærke, og

2) at Sundbyernes Beboere maa erholde deres Breve tilbragte portofrit. Der gaaer jo nu daglig Fodpost til Taarnby og det ville derfor ikke være forbunden med nogen Udgivt, hvis denne tog de til Sundbyerne bestemte Breve med og afleverede dem til et Sted i en af de nævnte Byer, hvorfra de da med et autoriseret Bud kunde blive ombragte. Ligesom der paa mange Steder ere lønnede Postbudde, vilde dette ogsaa formentlig kunde lade sig indrette for Sundbyerne uden at Modtagerne skulle være pligtige til at betale 2 Sk. for hvert Brevs Ankomst.

Vi nære det Haab at den høie General-Postdirektion vil tage denne Sag under velvillig Overveielse, forventende at vi derved maa kunne opnaae at blive ligestillede med de øvrige Beboere i Kjøbenhavns umiddelbare Omegn.

Sundbyerne under Taarnby Sogn paa Amager d. 20. Juni 1872.«

Brevet indeholder nogle meningsforstyrrende udtryk, idet sætningen: »erholde deres Breve tilbragte portofrit« – skal forstås som: »uden at skulde betale Strafporto (efterporto)«. Ligeledes beror udtrykket »daglig Fodpost til Taarnby« på en misforståelse. Der har aldrig gået fodpost – i ordets oprindelige betydning – til Taarnby og brevskriveren har sikkert ment »landpostbud«, der ganske rigtigt var gående.

Iøvrigt viste generaldirektoratet stor forståelse for Sundbyborgernes postale problemer og pålagde overpostmesterembedet at udarbejde forslag til en tilfredsstillende løsning af sagen.

Allerede den 24. juli 1872 forelå følgende svar fra overpostmesteren:

»I Anledning af tilbagefølgende Andragende fra endeel Beboere af Sundbyerne paa Amager om Forbedring i deres postale Forhold skal Overpostmesterembedet ikke undlade underdaningst at bringe i Erindring, at man allerede blandt andet ved det Forslag af 30. August 1870 til en nærmere Regulerng af Grændserne for Kjøbenhavns Ombæringskreds, som indgaves i Henhold til Deres Excellences Skrivelse af 16. næstforhen, har tilladt sig at foreslaa Sundbyerne optagne som enDeel af Christianshavns Postdistrikt, deels fordi Grændserne mellem den til Christianshavn hørende Deel af Amagerbro og de til Sundby hørende Dele gaa saaledes op i hinanden, at det ofte er vanskeligt at afgjøre, hvad der hører til det ene og hvad til det andet Distrikt, og deels navnlig ogsaa fordi den væsentligste Correspondance fra og til Beboerne af Sundby er ganske af samme Beskaffenhed som Correspondancen fra og til de øvrige udenbys Postdistrikter.

Som af vedlagte Oversigt vil erfares, er der i 1. Halvaar af indeværende Aar udvexlet med Brevsamlingsstedet i Sundbyøster ialt 8197 Breve, men medens der af disse kun er indsamlet gjennem Brevsamlingsstedet 1772 Stk., er de i omvendt Retning befordret 6425 Stk.; heraf turde formentlig fremgaa, at det nævnte Brevsamlingssted maatte kunne nedlægges, naar Distributionen samtidig overtoges af et fra Postexpeditionen paa Christianshavn udgaaende Postbud, der mindst 2 Gange daglig distribuerede Breve i begge Sundbyerne, som tidligere foreslaaet til Bygaden, der skjærer Hovedlandeveien lige hvor den stærkeste Bebyggelse ophører. Forsaavidt Deres Excellence maatte bifalde dette Forslag, skal Overpostmesterembedet tillade sig at indstille, at der i denne Anledning paa Budgettet for næste Finantsaar søges bevilget Lønning til eet Postbud, eller, saafremt en oftere Omdeling end 2 Gange daglig i det foreslaaede Distrikt maatte anses nødvendigt, til 2 Bude af 350 Rdl. aarlig hvert.

Skulde der imidlertid findes Betænkelighed ved en saadan Udvidelse af Kjøbenhavns Ombæringskreds, vilde Sagen muligen kunne ordnes enten saaledes, at Brevsamlingsstedet i Sundbyøster vedblev at bestå og med et passende Tillæg til Lønningen tilpligtedes at ombære breve og Aviser uden Udgift for Beboerne, eller saaledes at der istedetfor Brevsamlingsstedet etableredes en Landpostbudgang med Distribution; men i førstnævnte Tilfælde vil Sundbyerne ikke opnaa at faa sine Breve til og fra Kjøbenhavn befordrede for 2 Sk. pr. Stk., og den sidstomhandlede Ordning vil formentlig kun være en Omskrivning for Sundbyernes Indlemmelse i Kjøbenhavns Ombæringskreds og i tiden vise sig ufyldestgjørende medens Bekostningerne ikke blive synderlig mindre end ved ansættelsen af i al Fald eet fast Postbud.

Overpostmesterembedet i Kjøbenhavn d. 24. Juli 1872.«

Overpostmesteren lagde tydeligvis ikke skjul på, at den mest hensigtsmæssige løsning for Sundbyborgerne ville være at etablere en postbudgang i distriktet. En sådan ordnings indførelse forudsatte imidlertid en betydelig afvigelse fra det hidtil praktiserede, idet den – i 1852 – fastsatte omdelingskreds for København stadig var gældende. Udenfor denne kreds havde der jo ikke tidligere – for postvæsenets regning – været brevombæring direkte til adressaterne, med postbude.

Generaldirektoratet bifaldt dog overpostmesterens indstilling, og forberedelserne til etablering af en postbudgang, med heaf følgende nedlæggelse af brevsamlingsstedet, blev indledt. I »Berlingske Tidende« af 28. juni 1873 stod således at læse:



Bekjendtgjørelse.

ved Udgangen af indeværende Maaned vil det i Sundbyøster bestaaende Brevsamlingssted blive nedlagt og **Sundbyerne fra 1ste Juli næstkommende optagne som en Del af Christianshavns Postdistrict.**

Brevombæringen vil finde Sted ved et fra Postexpeditionen paa Christianshavn **2 Gange daglig,** Kl. 7½ Form. og 3½ Efterm., udgaaende Postbud og være begrændset af en Linie, dragen fra Sundbyøster Remise i Øst langs Bygaden til Sundbyvester Remise i Vest, saaledes, at alle indenfor eller **umiddelbart** ved denne Grændselinie liggende Bygninger ere indbefattede under Ombæringskredsen.

De i Kredsen ophængte **Brevkasser** ville blive tømte af Budet paa hans Udgange, tidligst Kl. 9 Form. og Kl. 5 Efterm.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Overpostmesterembedet i Kjøbenhavn, d. 27de Juni 1873.

(Remise var datidens betegnelse for en lille skov.)

Den 1. juli 1873 forelå overpostmesterens afsluttende skrivelse om brevsamlingsstedet:

»I Henhold til Deres Excellences Skrivelse af 30. Maj sidstleden skal Overpostmesterembedet ikke undlade hoslagt at fremsende den af Brevsamleren Politibetjent Walther under 7. f. Maaned underskrevne Opsigelse af Contracten om Bestyrelsen af Brevsamlingsstedet i Sundbyøster fra og med Udgangen af sidstafvigte Juni Maaned idet underdanigst henstilles, at det ved Bekjendtgjørelse i Officielle Meddelelser fra Postvæsenets Overbestyrelse maatte blive bragt til Postcontoirernes Kundskab, at Sundbyerne paa Amager fra 1. Juli d. Aa. ere optagne under Christianshavns Postdistrict.«

Med nedlæggelsen af brevsamlingsstedet den 1. juli 1873 var et betydningsfuldt – men undertiden også kontroversielt – kapitel slut. I den del af Sundbyerne, der ved bebyggelse havde antaget bymæssig karakter, dvs. Hovedlandeveien (Amagerbrogade) med tilhørende sidegader indtil krydset Kirkevej/Bygaden (Englandsvej/Øresundsvej), opnåede beboerne nu, endelig at kunne korrespondere med hovedstaden for den lokale takst, 2 Sk. Man havde dog glemt at tage misteltenen i ed. Endnu inden glædesrusen helt har lagt sig, retter Christianshavns Postexpedition, i en skrivelse til overpostmesteren, opmærksomheden mod nogle »uforudsete« problemer i forbindelse med den nyetablerede postbudgang:

»Efterat Sundbyøster og Sundbyvester, hvor der tidligere har været etableret et Brevsamlingssted, fra 1. Juli d. Aa. er bleven inddraget i Christianshavns Ombæringskreds, blev der for at bestemme dette Distrikts Omfang draget en Linie, der dannedes af Bygaden, inden for hvilken Linie Ombæringen skulde finde Sted. Det viste sig imidlertid at der dagligen indløber Breve til Beboere udenfor den dragne Linie, der tidligere havde erholdt deres Breve tilbragt gennem Sundbyernes Brevsamlingssted og det maatte derfor tages under Overveielse hvorledes disse Breve fremtidigen skulde besørges. Expeditionen kom da til det Resultat at den bedste Maade var at overlevere disse Breve til Landpostbudet der derefter fra 1. Juli af, har besørget dem. Da han næsten altid maa gaae lange Veie uden for sin sædvanlige Tour for at besørge disse Breve, er det naturligt at denne forøgede Tjeneste ikke har kunnet forlanges af ham uden at hans Løn samtidigen forøges. Landpostbudet lønnes nu med 18 Rdl. maanedlig, hvorfor han har at udføre Landpostgangen mellem Christianshavn og Nykro, Taarnby, Tømmerup, Ullerup og Maglebylille, en Tour der medtager en Tid fra Formiddag Kl. 9 til Eftermiddag Kl. 4 à 5, hans Tid er altsaa optaget saaledes at han er afskaaren fra al privat Fortjeneste. Det er indlysende, at

denne Løn er saa tarvelig at der er al Anledning til at søge den forhøiet. Expeditionen har tænkt sig at denne fremtidig fra 1. Juli at regne passende kunde sættes til 25 Rdl. maanedlig, der formentlig ikke er for rigelig for denne Tjeneste. Det nuværende Landpostbud Carl Petersen der nu i flere Aar har forrettet denne Tjeneste, er en i alle Henseender flink og paalidelig Mand der tidligere forinden Landpostgangen blev ham overgivet i en Deel Aar har forrettet Postillontjeneste for Postcontrahent O. Hansen fra Byen.

Efter det fremførte tillader Expeditionen sig ærbødigst at bede om, at det kongelige Overpostmesterembede vilde indstille Landpostbud Carl Petersen til, paa Grund af forøget Tjeneste fra den 1. Juli at regne, at erholde sin maanedlige Løn forøget fra 18 Rdl. til 25 Rdl.

Christianshavns Postexpedition
d. 19. Juli 1873.«

Et begivenhedsrigt år

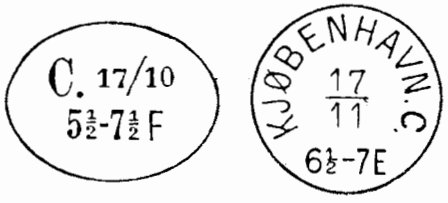
Gennem det forløbne trekvarte århundrede har vi fulgt den udvikling der efterhånden udmøntede sig i et velfungerende postvæsen, og er nu nået til et postalt begivenhedsrigt år – 1876.

Fodpostkontoret, der jo forlængst var ophørt at have nogen eksistensberettigelse, blev nedlagt dette år og ekspeditionen af de københavnske lokalbreve henlagdes til Brevpostkontoret. Ekspeditionen af posten fra og til de underlagte brevsamlingssteder, *Kastrup og St. Magleby, henlagdes under Christianshavns Postexpedition.*

Siden 1867 var den københavnske brevpost »kun« blevet omdelt 4 gange dagligt, og det var derfor helt berettiget, når handelsstanden i 1874 fremsatte ønsker om en forbedret brevomdeling. Overpostmesteren havde stor forståelse for sagen, og i sin indstilling til generaldirektoratet fremhævede han, at en forbedret brevombæring i løbet af få år ville medføre en så stor lokalkorrespondance, at merudgifterne rigeligt ville blive dækket ind.

Fra 1. marts 1876 kunne en udvidet ombæring tage sin begyndelse, således at brevposten nu omdeltes 7 gange dagligt, begyndende kl. 7.30 og afsluttedes med dagens sidste udgang kl. 19.30. Ordningen var dog kun gældende for det indre København og på Christianshavn. Forstæderne måtte foreløbig nøjes med de hidtidige 4 daglige ombæringer.

For at fremme sorteringen af den forøgede brevmængde, blev der – ved en ministeriel bekendtgørelse af 21. februar 1876 – fastsat distriktbetegnelser for de forskellige postdistrikter K, V, N, Ø og C (Christianshavn). Brevene måtte herefter være forsynet med fuldstændig adresse og distriktbetegnelse. I modsat fald kunne et brev ikke forventes udbragt ved første ombæring efter den pågældende post's ankomst. Hvilket altså kunne indebære en forsinkelse på ca. 2 timer!



1876 var tillige året hvor initiativet til en af de sidste – skelsættende – postale reformer blev taget. Anledningen var udtalelser i et folketingsudvalgs betænkning, hvori der blev slået til lyd for en kraftigere udbygning af landpostvæsenet, især med henblik på indførelse af direkte omdeling til adressaterne, i stedet for den bestående ordning, hvor forsendelserne blev aflagte på udvekslingsstederne. Da udtalelserne stemte helt overens med de anskuelser som generaldirektoratet selv nærede, anbefalede man naturligvis at gå ind på udvalgets forslag og – i takt med de til rådighed stillede midler – forsøgsvis lade sådanne direkte omdelinger iværksætte i enkelte af landets folkerigeste egne. Der pegedes i den forbindelse på Københavns omegn som naturligt udgangspunkt for en forsøgsordning.

Da der således syntes at være bred enighed om planens gennemførelse, blev de fornødne midler hurtigt tilvejebragt over finansloven, og fra 1. juli 1876 fik de første forstadsbeboere – 2 gange dagligt – bragt deres breve lige til døren. Uden at skulle betale bærepenge! I løbet af de nærmest følgende år blev alle distrikter i det københavnske landdistrikt inddraget i ordningen. Der skulle således hengå 3 år før beboerne på det sydlige Amager fik del i dette gode.

I fortsættelse af den allerede – i 1873 – indførte budgang i Sundbyerne, blev det nu

overdraget Christianshavns Postexpedition – med virkning fra 1. september 1879 – at etablere en landpostbudgang med direkte omdeling til adressaterne i Taarnby og Tømmerup »*...for saa vidt de boede ved offentlig eller let fremkommelig privat Vei og ikke ganske afsides...*« – samt tilbage ad Landevejen over Kastrup Mølle og Nykro.

Samtidig indførtes en tilsvarende ordning ved Kastrup brevsamlingssted, med omdeling i Kastrup og Maglebylille, og fra St. Magleby brevsamlingssted til St. Magleby, Viberup, Ullerup og Kongelunden.

Stadig flere gamle beboelseshuse i den tættest befolkede del af hovedstaden blev i 1880-erne revet ned for at give plads til et moderne erhvervsbyggeri, og den indre by bar efterhånden præg af at være omdannet til ét stort forretningskvarter. Dç udsanerede indbyggere pressedes lidt efter lidt ud i byens periferi, og da fødselstallet samtidig var i kraftig stigning, faldt hele den københavnske befolkningstilvækst bl.a. på det ydre af Frederiksberg, Vesterbro, Nørrebro, Østerbro og i Sundbyerne på Amager – hvor et omfattende boligbyggeri var under opførelse. Den direkte brevomdeling til beboerne i de nye kvarterer blev varetaget af landpostbude, der kun udgik 1 à 2 gange dagligt, hvilket ikke var tilfredsstillende for en større befolkning i bymæssige områder. Postloven af 1871 indeholdt intet om omdeling ved landpostbude, men fastsatte kun at postvæsenet – under forudsætning af omdeling fra postkontorer – skulle udbringe forsendelser »*...saa langt som der findes en sammenhængende Række Huse og i almindeligt bebyggede Gader, og forøvrigt uden Hensyn til, om Husene ligger paa Byens Grund eller uden for denne...*« Beboerne mente imidlertid at have krav på samme postale service som andre bydele. Postvæsenet bestræbte sig naturligvis på at efterkomme befolkningens krav, men da afstanden mellem de nye kvarterer og de bestående posthuse til stadighed voksede, ville blot en udvidelse af landpostbudgangen næppe vise sig at være hensigtsmæssig. Man valgte da at udskille disse kvarterer som særlige postdistrikter med egne postekspeditioner, hvori indlevering af forsendelser kunne foretages, og hvorfra omdeling med postbude kunne finde sted.

Befolkningen i København fremsatte også krav om lettere adgang til at indlevere forsendelser, og fra 1882 blev der rundt om i byen oprettet en art indleveringsposthuse, overvejende hos private handlende.

Jeg har i et tidligere afsnit beskrevet de uheldige portomæssige følger som 1871-postlovens bestemmelse om »poststeder« havde for korrespondancen mellem København og Sundbyerne. Dette problem løstes jo til beboernes tilfredshed, men senere opstod en tilsvarende sag, hvor der kunne påvises et urimeligt forhold: Portoen for et brev mellem København og Frederiksberg var kun 4 øre, medens det for et brev til Valby, der lå København lige så nær som store dele af Frederiksberg, kostede 8 øre – blot fordi Valby lå i en anden kommune og havde eget posthus! For at hindre lignende situationer i at opstå, ændredes omtalte bestemmelse i den nye postlov af 5. april 1888 således, at der ved poststed skulle forstås et posthus med underliggende distrikt, og at dette ved indenrigsministeriel bekendtgørelse, helt eller delvis *kunne* henlægges til et bestående poststed. Der blev hermed skabt forudsætninger for dannelse af ét stort københavnsk lokalportoområde – uanset postdistrikternes kommunale tilhørsforhold. Lokalportoen for et brev af 1.



vægtklasse fastsattes da til 4 øre. (I henhold til den nye bestemmelse blev Valby Postekspedition den 1. oktober 1888 inddraget under poststed København.)

Også på Amager havde industrialiseringen holdt sit indtog. Efterspørgselen på arbejdskraft til de omfattende fabriksanlæg, samt de mange tilflyttere fra byen, bidrog til, at Sundbyernes indbyggerantal i slutningen af 1880-erne var steget til ca. 13.000. Brevomdelingen fandt fremdeles sted fra Christianshavns Postekspedition,

men af hensyn til den store befolkning blev der den 1. april 1889 – på Amagerbrogade 46* i Sundbyvester – oprettet et brevsamlingssted, udelukkende for indlevering af forsendelser.



Brevsamlingsstederne og postekspeditionerne i, og ved København var alle underlagte et af de tre tilbageværende postkontorer: Brevpostkontoret, Pakkepostkontoret eller Banegaardspostkontoret, men ved lønningslovens ikrafttræden den 1. oktober 1889 skete der en forandring, idet de hidtidige »selvstændigt regnskabsførende« postekspeditioner ophøjedes til postkontorer, med postmestre som chefer. Ligeledes blev de »ikke regnskabsførende« postekspeditioner omdannet til »selvstændigt regnskabsførende« postekspeditioner.

Følgeligt ophøjedes Christianshavns postekspedition til postkontor fra 1. oktober 1889, medens Dragør postekspedition blev »selvstændigt regnskabsførende« fra samme dato.

Disse interne reguleringer blev naturligvis ikke foretaget med henblik på forholdet til publikum, men må nok alene tilskrives den omstændighed, at der med samme lønningslov blev oprettet flere embeder, end der umiddelbart var »ledige« posthuse til.

Det nye brevsamlingssted i Sundbyvester fik ikke nogen lang levetid, idet det, efter kun 3 års virke, blev nedlagt d. 1. marts 1892. I stedet oprettedes, fra samme dato, en postekspedition i Sundbyerne, med lokaler i et lille gammelt hus på hjørnet af Amagerbrogade 27* og Oliebladsgade, hvor man som nærmeste naboer havde en skomager, en urmager og et værtshus.

Postekspeditionen fungerede ikke alene som indleveringsposthus, men skulle tillige varetage omdelingen i hele det postdistrikt, som i 1873 var henlagt fra Sundbyerne til Christianshavns postekspedition, men som nu atter udskiltes. Endvidere blev den, fra Christianshavn udgående landpostrute til Taarnby og Tømmerup ved samme lejlighed henlagt til Sundbyernes postekspedition, der nu skulle forestå omdelingen i de to byer.

Ekspeditionen oprettedes som »ikke regnskabsførende« og var fremdeles underlagt Christianshavns postkontor. Som betegnelse for postekspeditionens distrikt anvendtes bogstavet S.

Personalet bestod foruden postekspeditøren af 2 røde postbude og 2 landpostbude. Postomdelingen i Sundbyerne udførtes således, at det postbud, der var brevbærer og kassetømmer havde det største distrikt, medens det andet postbud – der havde et mindre distrikt – tillige benyttedes som pakkepostbud, og ved hjælp af en gul 2-hjulet trækvogn omdelte ankomne pakker.



* Husene på Amagerbrogade har i tidens løb fået nye numre tre gange, bl.a. da Amagerbro i 1902 blev tillagt som forlængelse af Amagerbrogade. Indtil da startede Amagerbrogades numre fra Holmbladsgade (Køhlersvej).

I 1889 var nr. 46 således beliggende mellem Tingvej og Kurlandsgade (Absalonsgade), og nr. 27 lå da på hjørnet af Oliebladsgade.

Ved tilfældets uransagelige tilskikkelse blev et, i 1925, oprettet posthus også beliggende Amagerbrogade 27 – blot var det efter en omnummerering som »flyttede« nr. 27 til hjørnet af Uplandsgade, hvor Indleveringspostkontor K17 idag er beliggende.

De 2 landpostbude besørgede postomdelingen i Taarnby og Tømmerup.

I oktober 1894 flyttede postekspeditionen til en nyopført ejendom i Oliebladsgade 5.

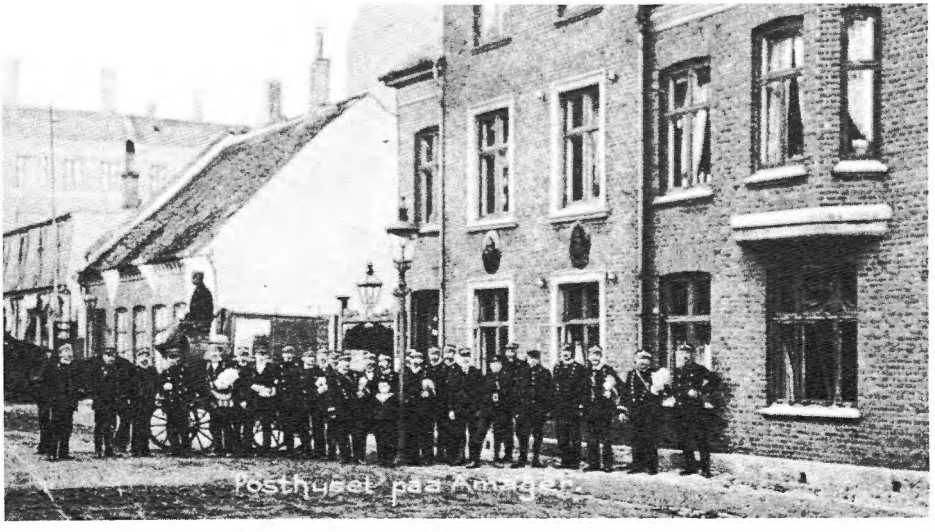
»Selvstændigt regnskabsførende« fra 1. oktober 1898.

Den 1. september 1902 blev postekspeditionen omdannet til postkontor, under navnet Sundbyernes Postkontor, og med Ed. Lund som postmester.

Amager havde hidtil været »delt« mellem Taarnby og St. Magleby sogne, hvor Taarnby sogn – der også omfattede Sundbyøster og Sundbyvester – rakte lige til Christianshavns vold. Fra 1. januar 1895 blev Sundbyerne udskilt som selvstændigt sogn. Selvstændigheden varede dog kun syv år, idet bydelen fra 1. januar 1902 indlemmedes i Københavns kommune. Der opstod herved en kommunegrænse, som skar øen midt over, med den nordlige halvdel under Københavns kommune, og den sydlige delt mellem Taarnby, St. Magleby og Dragør kommuner. Grænsedragningen fik dog ingen umiddelbar indflydelse på den bestående postgang, og ejheller på de postale distriktinddelinger. Først med Amagerbanens åbning i 1907 fik grænsen en ikke ringe betydning i postmæssig henseende. (Vil blive beskrevet senere i artiklen.)

Vi er nu nået frem til tiden omkring århundredskiftet. Jeg har gennem det forløbne tidsafsnit tilstræbt en bred, kronologisk fremstilling af postvæsenets udvikling, med særligt henblik på relationerne mellem København og Amager. Det følgende afsnit vil alene – i separate kapitler – omhandle Amagers postale indretninger, frem til idag.

Der vil i afsnittet forekomme 2 benævnelser for posthuse, som kan give anledning til forvirring – Postindleveringssted og Indleveringspostkontor. Forskellen kan *i grove træk* defineres således: Indleveringspostkontor fungerer som et postkontor, blot uden omdeling. Postindleveringssted har heller ikke omdeling, og er ofte indrettet hos private handlende. Publikum kan her foretage de almindeligst forekommende postforretninger. Fra ca. 1930 blev byernes brevsamlingssteder omtalt som postindleveringssteder.



Posthuset, Amagerbrogade 27.



Post-Automobilen til Dragør

afgaar saaledes:

Fra Dragør Posthus: Kl. 7,30 Form., 9,15 Form., 1 Efterm.
Fra Kjøbenhavn:
Afgang Holms Plads: Strandgade Nr. 1, Kl. 8,15 Form., 11,40 Form. 2,30 Eftm.
— Christianshavns Posthus: Kl. 8,20 Form., 11,45 Form., standser ikke.
— Sporvejens Endestation: Kl. 8,40 Form., 12,05 Eftm., 2,45 Eftm.
Man henleder de Rejsendes Opmærksomhed paa, at der ved **Sporvejens Endestation** kan optages Passagerer til Dragør til de Tider, Køreplanen udviser.
Pladser kunne forudbestilles paa Kontoret.
Automobiler udlejes.

Okt 1905

Dansk Automobilselskab,
Børsgade 8, 2. Sal.
Telefon { 9879 (Kontoret). 16745 (Remisen).

Christianshavn
Fra 1899 blev posten til Christianshavns beboere, samt på Amagerbro, omdelt 8 gange dagligt fra Christianshavns postkontor. I 1904 flyttede kontoret fra Brogade 12 til Brogade 5*.



Postbefordringen på ruten Christianshavn – Sundbyerne – Dragør foregik i en periode mellem ca. 1900–1906 med en privatejet »Postautomobil«.

I den forbindelse bragte Amager Avis d. 17. september 1905 følgende indlæg:

»Automobilkørslen er i den sidste Tid bleven forøget med et saakaldt Postautomobil, men som iøvrigt ogsaa besørger Personbefordring, idet det bringe Post fra København til Dragør 3 Gange daglig, hvilket jo kan være meget behageligt, men denne Befordring med Postbesørgelsen kan ikke opvejes med den Ulempe, som ovennævnte Vogn foraarsager alle Kørende paa den befærdede Amagerlandevej; thi den foraarsager en Støj og Larm som næsten gør det umuligt at passere Landevejen, naar man tror »den sorte« er i Vente. Lad os ønske, at det Selskab som har sat Postvognen i Gang, hurtigst maa indse, at den bliver erstattet med en tidssvarende Bil der gaar lydløst, og helst gulmalet, som d'Herrer Jansen og Nielsens Automobiler, med hvilke vi vistnok alle er tilfredse med herude, og lad den nuværende Postvogn gemmes til vi faar et Museum, hvor der maaske kan bliv Plads til den som Museumsgenstand.«

* Brogade var en lille, smal gade der lå parallelt med – og tæt på – Torvegade, mellem Overgaden oven Vandet og Strandgade. Brogade nedlagdes i forbindelse med Torvegades udvidelse i 1938.

Kataloger vedr. Feltpost, censur, skibspost, sær- og maskinstempler.

»Posthistoriske Meddelelser« med tillæg til katalogerne (Abonnement kr. 33,00 årligt)

Posthistorisk Forlag,
Viben 54, 6270 Tønder

Hvorvidt dette sure opstød har påvirket overpostmesteren til at gribe ind mod uvæsenet, er mig ubekendt, men den 30. juli 1906 stod følgende at læse i »Berlingske politiske og Avertissements-Tidende«:

Bekendtgørelse
fra
Overpostmesteren.

Befordringen af Brev- og Pakkeposten paa Ruten Christianshavn—Sundbyerne—Dragør, der indtil nu er blevet besørget af Dansk Automobil-Aktieselskab, vil fra den 1ste n. M. blive udført med Heste og Vogn til følgende Tider:

Paa Hverdage:

Fra Kjøbenhavn C. Kl. 8 Fm., 11¾ Fm., 6 Em.
i Dragør Kl. 9½ Fm., 1¼ Em., 7½ Em.
Fra Dragør Kl. 7½ Fm., 12½ Em., 5 Em.,
i Kjøbenhavn C. Kl. 9 Fm., 2 Em., 6½ Em.

Paa Søn- og Helligdage udføres kun de to første Ture i hver Retning.

Kjøbenhavns Overpostmesterembede,
den 30te Juli 1906.
Mørch.

Denne trafik opretholdtes dog kun indtil d. 1. august 1907, hvorefter Amagerbanen benyttedes til postbefordring.

Den 16. januar 1927 nedlagdes Christianshavns postkontor, og omdannedes i stedet til indleveringspostkontor (K.19). Det hidtidige omdelingsdistrikt opdeltes således, at selve bydelen Christianshavn henlagdes til Købmagergades postkontor (Kbh. K), medens Amagerbrokvarteret blev henlagt til Sundbyernes postkontor*. Distriktsbetegnelsen C forsvinder med denne omlægning.



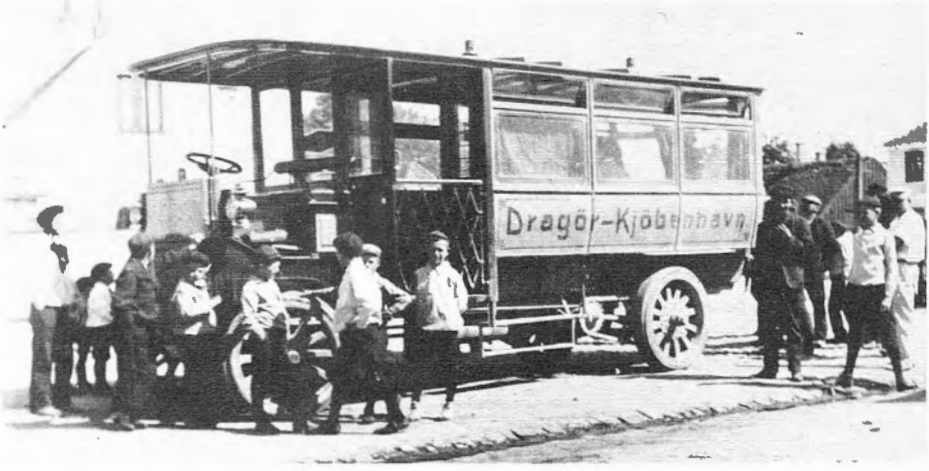
Kontoret flyttede i april 1931 til nuværende adresse, Overgaden oven Vandet 40.

Islands Brygge

Bydelen kan ikke tillægges nogen lang – eller særlig interessant – posthistorie, idet kvarteret først er opstået efter fuldendelsen, i 1906, af en opfyldning ved Amagers nordvestlige »hjørne«.

I de første år fik beboerne deres post omdelt fra Christianshavns postkontor, men fra 1. april 1912 blev kvarteret – afgrænset af Amager Boulevard og Artille-

* Samme dag, den 16. januar 1927, skifter Sundbyernes postkontor navn til Sønderbro Postkontor.



Automobilbus Dragør—København 1904.

rivej – henlagt til Banegaardspostkonoret. Da dette kontor blev nedlagt d. 16. januar 1927, henlagdes distriktet til Sundbyernes postkontor

Der oprettedes d. 1. november 1919 et Indleveringspostkontor (K 12) i ejendommen Amager Boulevard 4, på hjørnet af Thorshavnsgade. I 1954 flyttede kontoret til nuværende adresse Islands Brygge 1A.

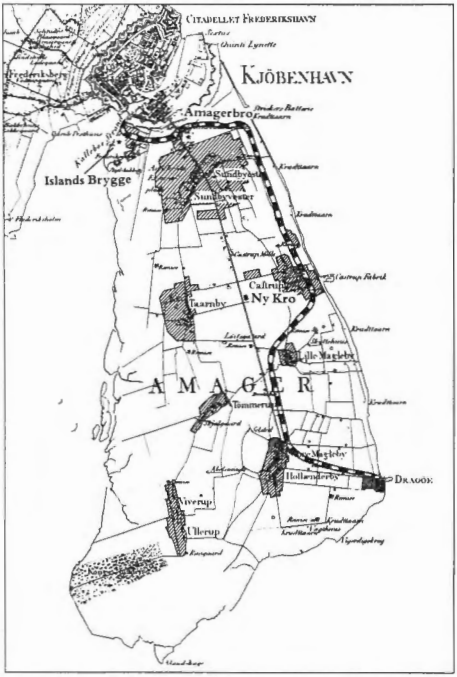


Amagerbanen

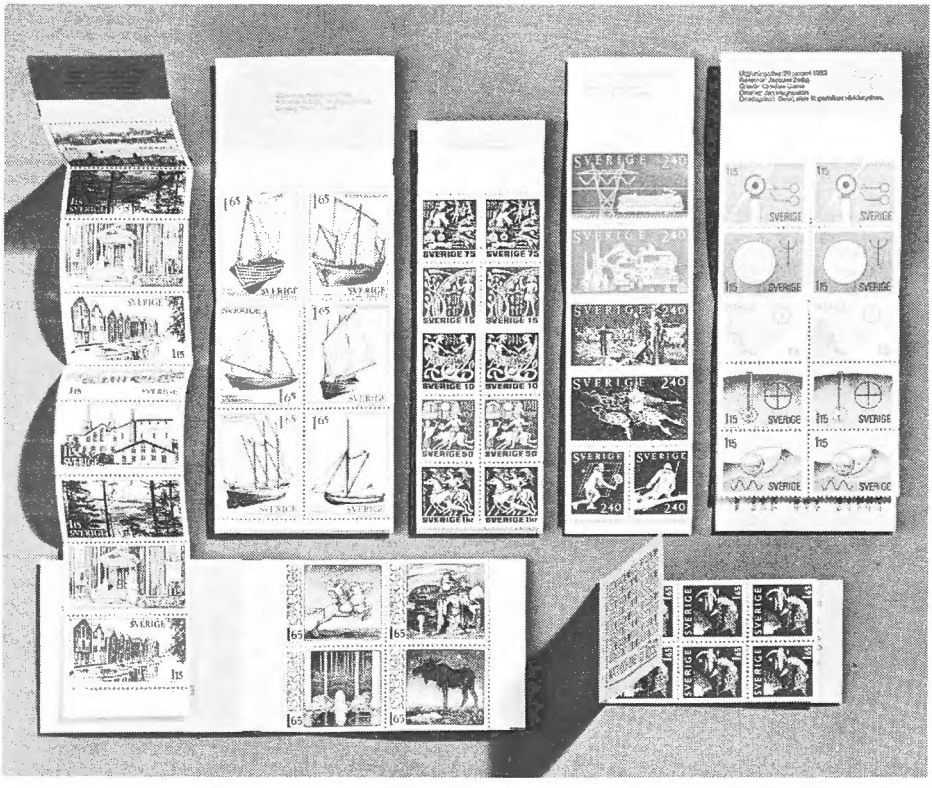
Med åbningen af jernbanen mellem København og Roskilde den 26. juni 1847, indledtes et nyt kapitel for det danske samfund. I løbet af en årrække gennemkrydsedes landet af jernbanelinier, og det turde være overflødigt, nærmere at beskrive, hvilken betydning denne udvikling havde for samfærdselen og postbefordringen.

Der skulle dog hengå mange år før Amager fik en jernbane, selv om de første tanke herom var fremsat allerede i 1866. Når bortses fra transporten ad søvejen, foregik person- og postbefordringen mellem København og Dragør, på det tidspunkt, med den tidligere omtalte dagvognsforbindelse. De fleste af Amagers beboere måtte dog bruge »Apostlenes Heste« når de havde ærinde i hovedstaden. Det berettes således, at Dragørs væversker tog deres tøjruller på nakken og vandrede til staden efter deres væveløn, ligesom de mange lodser også måtte tage turen gående. Hovedlandevejen befaredes tillige af de mange torvebønders hestekøretøjer. Amager betragtedes jo som værende hovedstadens »spisekammer«, og med anlæggelsen af en jernbane, ville en hurtigere og mere rationel fremføring af bøndernes produkter være muligt. I de følgende år forelagdes mange planer for en kommende linieføring, heriblandt en idé om forbindelse med jernbanefærge fra Dragør, over Øresund til Sverige. Alle forslagene blev dog, af forskellige årsager skrinlagt, og vi skal helt frem til 1903 før realistiske planer og finansiel baggrund for anlæggelse af en enkeltsporet bane var til stede. Amagers befolkningsantal var da steget så meget, at det begrundede en forhåbning om økonomisk forsvarlig personbefordring, tillige med en forventet stor godsmængde fra de mange opståede industrivirksomheder i Kastrup og Sundbyerne. Ifølge planen skulle banen anlægges med forbindelse over havnen, til godsterrænet ved Københavns banegård.

Hvorvidt postvæsenet har haft indflydelse på linieføringen, er mig ubekendt, men allerede samme år havde overpostmesteren, ifølge en skrivelse af 17. marts 1903 til generaldirektoratet, udarbejdet forslag til en nyordning af landpostbudgangen på Amager, når postbefordringen med banen kunne tage sin begyndelse. Han havde således for øje at skaffe alle *»...ikke alt for afsides liggende Steder paa Øen...«* postomdeling 2 gange daglig.



Jernbanestrækningen »Amagerbro–Dragør«.



Tegn abonnement på svenske hæfter - et stadig voksende samleområde

Frimærkehæfter er et samleområde som flere og flere danske samlere har fået øjene op for. Og her indtager de svenske frimærkehæfter en særstilling, ikke mindst på grund af Sveriges lange hæftetradition.

Start med et abonnement på vore hæfter. Så får du alle de ny der udgives, såvel almindelige hæfter som automathæfter. Og når du er abonnent, koster det kun mærkernes pålydende værdi, ingen ekspeditionsgebyr eller porto. Vi har dansk girokonto, hvor du indbetaler beløbet. Det kan ikke være lettere. Skriv efter vores brochure om vore abonnementer. Vi sender den omgående.

"Frimärkshäften – ett spännande samlarområde" er vor mest efterspurgte informationsbrochure for tiden. Den er på 12 sider med mange illustrationer i farver. Den findes på svensk, engelsk og tysk. Skriv til os og fortæl, på hvilket sprog du ønsker den. Du får den helt gratis.



PFA Postens Frimärksavdelning
S-105 02 STOCKHOLM, Sverige

Beslutningen om anlæggelse og linieføring stadfæstedes ved loven af 1. april 1905, og i foråret 1906 påbegyndtes arbejderne i marken.

I en skrivelse til generaldirektoratet den 8. maj 1907, erindrede overpostmesteren om sine tidligere fremsatte planer vedrørende landpostbudgangen på Amager, og tilføjer:

»...*En saadan Ordning maa siges at være rimelig og tidssvarende, naar Hensyn tages til Distriktets Nærhed ved Hovedstaden, og dens Gennemførelse ved nuværende Lejlighed vil være naturlig og iøvrigt nødvendig, hvis Banens Aabning skal kunde føles af Beboerne som et Fremskridt i postal Henseende...*«.

Iøvrigt anså overpostmesteren det for mest hensigtsmæssigt, foreløbigt at bibeholde den gældende distriktinddeling, således at omdeling fremdeles skete fra Sundbyernes postkontor, fra Kastrup og fra St. Magleby. Den nye kommunegrænse blev derfor – med små justeringer – foreslået som værende den naturligste skillelinie mellem Sundbyernes og Kastrups postdistrikter. Herved ville den igangværende landpostrute, fra København S. til Taarnby og Tømmerup, overgå til Kastrup postdistrikt.

Amagerbanen åbnede driften allerede fra 17. juli 1907, medens postvæsenet – ifølge »Officielle Meddelelser« af 13. juni s.å. – først tog banen i brug fra 1. august 1907:

Postforbindelsen.

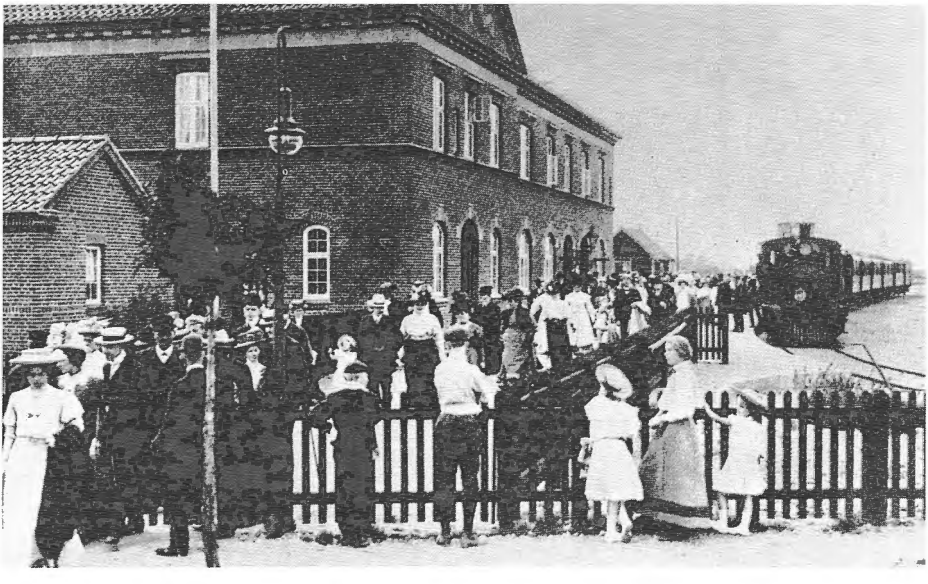
Christianshavn—Sundbyerne—Dragør.

Brev- og Pakkepostens Befordring pr. Vogn paa denne Rute vil ophøre samtidig med Amagerbanens Aabning for Driften, forsaavidt denne finder Sted den 1ste i en Maaned, men i modsat Fald fra den 1ste i den efter Banens Aabning følgende Maaned.

(II. 5308.)

På strækningen var der anlagt følgende stationer: Amagerbro, Øresundsvej, Syrevej (fra 1908), Kastrup, Tømmerup, St. Magleby og Dragør.

Postgangen på Amagerbanen kan bedst illustreres med et par »tilfældigt« udvalgte eksempler fra »Officielle Meddelelser«:



Dragør Station. 1910.

Kjøbenhavn—Dragør.

Postgangen bliver som pr. 1. Maj f. A., dog at Tog 13 ikke opsamler Kassebreve til Tog 14, der udveksler Post med samtlige Posthuse paa Strækningen.

Amagerbanen.

Togene 3, 9, 13, 17, 4, 10, 14 og 18 paa Hverdage og Togene 3, 7, 4 og 12 paa Søn- og Helligdage bliver bureauførende.
Togene 7 og 15 medfører Lade paa Hverdage.
Tog 7 medfører ogsaa anbefalede Breve.

Ifølge en bestemmelse af 27. februar 1908 skulle der på visse jernbanestationer, hvor der ikke var posthus, ophænges en brevkasse, som skulle tømmes af vedkommende jernbanefunktionær. Herefter blev forsendelserne afgivet til den pågældende strækning jernbanepostbureau, hvor de blev afstemplet »ombord« på toget med bureauets sædvanlige dagstempel, og derefter afgivet til videre besørgelse fra respektive postkontorer på strækningen, henholdsvis ved endestationen.

Den 1. august 1908 etableredes en sådan brevkassetømning på Tømmerup station, og den 1. marts 1914 foranstaltedes en lignende ordning på Syrevej station.

I sommeren 1924 indførtes forsøgsvis en særlig stempling af de lokalportobreve, som blev nedlagt i omtalte bureaubrevkasser, for at sikre, at disse breve kunne passere til lokalporto, selv om de blev behandlet ved et andet postkontor end lokalportoområdets postkontor. Fra 6. juli 1927 blev ordningen almindeligt gældende for samtlige landets brevkassetømningssteder, og snart derefter – den 3. august 1927 – med-

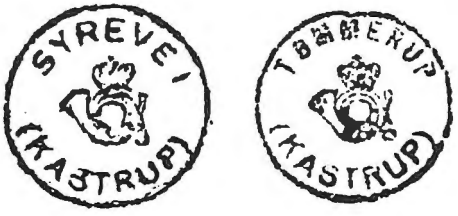








deltes, at omhandlede afstempling skulle omfatte samtlige brevforsendelser ved brevkassetømningsstederne.



Stationerne Tømmerup og Syrevej tildeltes, ifølge ovenstående, »posthornsstempler« i 1924. Begge stationer endvidere et stempel med ændret udseende i 1927, idet stemplerne herefter tillige skulle vise navnet på distriktets overordnede postkontor. (Her: Kastrup.)

De økonomiske forhold talte imidlertid ikke til vedvarende gunst for Amagers jernbane, og i 1932 påbegyndtes en inddragning af stationernes bemanding – herunder Tømmerup og Syrevej, hvorefter afstemplingen naturligvis ophørte.

Amagerbanen havde tidligere fået koncession på al bustrafik på øen, og som følge heraf ophørte personbefordringen på jernbanen fra 1. april 1938. Med 2. verdenskrigs restriktioner på bl.a. benzin og autogummi, blev persontrafikken gentoptaget d. 6. maj 1940, for atter at blive nedlagt den 9. september 1947. Men da var personvognsmateriellet også nedslidt.

Godstrafikken blev dog stadig opretholdt – en tid endog stigende, men jernbanen lå efterhånden i vejen for en påkrævet udvidelse af Kastrup lufthavn, og den 1. april 1957 blev strækningen mellem Kastrup og Dragør totalt nedlagt. Den resterende del af skinneanlægget mellem Kastrup og København anvendes stadig i mindre omfang af enkelte virksomheder på Amager.

Sundbyøster og Sundbyvester

Fra oprindeligt at være en lille klynge huse omkring Hovedlandevejen bredte Sundbyerne sig, i slutningen af 1800-tallet, længere og længere ud på Amager. Her koncentrerede nye, store boligkvarterer sig, især på Amagerbrogade og i de tilstødende sidegader.

Postvæsenet bestræbte sig til stadighed på at forbedre omdelingen til beboerne, og i Sundbyerne blev der fra 1899 indført 5 daglige ombæringer. Man søgte tillige – så snart forholdene talte herfor – at inddrage nye kvarterer under den lokale omdeling. Således blev bebyggelserne omkring Holmbladsgade samt villabyerne syd for Englandsvej og Øresundsvej, i løbet af årene 1898–1903 inddraget som lokalt distrikt under Sundbyernes postkontor. I 1906 blev samme ordning gældende for den østlige del af Sundbyøster mellem Holmbladsgade og Øresundsvej. I disse kvarterer var posten hidtil blevet omdelt af landpostbude.

Publikums adgang til at afgive forsendelser var ligeledes blevet forbedret, idet antallet af brevkasser var væsentligt forøget. Der indførtes tillige en hyppigere tømning af brevkasserne, hvilket især var gjort muligt ved, at man nu lod kassetømmerne benytte cykler.

Den stadige udvidelse af det lokale distrikt, tillige med den forbedrede postbesørgelse, måtte nødvendigvis føre til en forøgelse af postbudenes antal. Fra i 1892 at være på 4 mand, var styrken på Sundbyernes postkontor i 1901 vokset til 21. I samme periode var distriktets indbyggerantal steget fra 13.300 til 22.300. (I 1924 var der 52 bude til 60.000 indbyggere).

Der opstod stadig områder med spredt bebyggelse i Sundbyernes landdistrikt, og i forbindelse med postvæsenets benyttelse af Amagerbanen til postbefordring fra 1907, havde overpostmesteren udarbejdet forslag til oprettelse af landpostbudgange til disse nye beboelser – med 3 daglige ombæringer på hverdage, og 1 gang på helligdage:

København S – Sundbyerne I

Kastrupvej med sideveje, fra Højdevej til Kongovej, Bachersvej, Italiensvej, Strandlodsvej, Krudttaarnsvej (Amager Strandvej) og Øresundsvej fra Gasværket til Stranden. Brevkasse på Kastrupvej.

København S – Sundbyerne II

Villabyerne »Gimle« og »Fremad«, samt dele af Amagerbrogade. Brevkasserne på Gimles Allé og Fremads Allé skulle tømmes.

København S – Sundbyerne III
Tingvej fra nr. 71 til 113, Englandsvej fra nr. 35 og 38 til Nordregaard, samt flere (ikke længere eksisterende) steder omkring disse lokaliteter.

Efterhånden som disse bebyggelser antog bymæssig karakter, blev landpostruterne nedlagt, og kvartererne inddraget under den lokale omdeling. Således blev rute II nedlagt omkring 1915, og de to andre få år senere.

Selv om postvæsenet i 1908 havde udvidet lokalerne ved at tage postmesterens private bolig på 1. sal i brug, var pladsforholdene i Oliebladsgade 5 for trange, og i april 1925 flyttede postkontoret til nye lokaler i K.F.U.M.'s hus, Oliebladsgade 7.

Fra 16. januar 1927 sker en udvidelse af Sundbyernes postdistrikt, idet både Islands Brygge-kvarteret og Amagerbro-kvarteret henlægges til København S. Ændringen skyldtes nedlæggelsen af henholdsvis Banegaardspostkontoret og Christianshavns Postkontor fra denne dato. Ved samme lejlighed skifter Sundbyernes Postkontor navn til Sønderbro Postkontor.

Den 5. november 1964 flytter kontoret til nuværende adresse i Lyongade 23.

Postindleveringssteder
For at lette publikums adgang til at komme i forbindelse med postvæsenet, var – og blev – der i årenes løb oprettet et antal postindleveringssteder rundt om i distriktet, overvejende hos private handlende, i såkaldt entrepriseforhold (den handlende afholder selv alle udgifter, men modtager betaling i forhold til omsætningen af stedets udførte postforretninger).

Under Sundbyernes Postkontor oprettedes således, i 1924 og 1925, to brevsamlingssteder, på henholdsvis Amagerbrogade og i Holmbladsgade. Da benævnelsen »brevsamlingssted« opretholdtes indtil 1930 – hvor Sundbyernes Postkontor i mellemtiden havde skiftet navn – vil disse 2 steder, for nemheds skyld, indgå i den følgende oversigt som postindleveringssteder under Sønderbro Postkontor:

Sønderbro 1
Oprettedes den 1. marts 1924 på Amagerbrogade 178. Flyttede i 1931 til Amagerbrogade 168, hvor det blev nedlagt fra 30. september 1936.



Det tildelte »stjernestempel« S.1. anvendtes i hele perioden 1924–36.



Genoprettedes den 1. april 1948 på Englandsvej 184, hvor et *nygraveret* »udslebet stjernestempel« S.1. (type II) var i brug indtil 1950, hvor det blev inddraget. Postindleveringsstedet flyttede i de følgende år rundt hos kvarterets handlende:
1948–56 Englandsvej 184 (»udslebet stjernestempel« S.1. 1948–50)
1956–58 Røde Mellemvej 110
1958–63 Røde Mellemvej 112
1963– Kongelundsvej 30, hvor det nedlagdes den 14. september 1977.

Genoprettet den 1. september 1978 i Bella Centret (International House), med begrænset åbningstid, i lejet lokale. Oprettedes af hensyn til centrets ansatte, men da behovet var mindre end forudset, og slet ikke stod i rimeligt forhold til omkostningerne, overvejedes en nedlæggelse fra juli 1982. Indleveringsstedet var faktisk også lukket i 5–6 uger, men genåbnedes efter stærke protester, nu i et entrepriseforhold, på centrets bekostning.

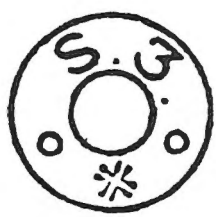
Sønderbro 2
Oprettedes den 1. januar 1925 i tobaksforretningen, Holmbladsgade 83, hvor det var beliggende indtil 1956. Det tildelte »stjernestempel« S.2. anvendtes i perioden 1925–

Efter 1956 har postindleveringsstedet været beliggende følgende steder:
1956–64 Bremensgade 2 (legetøjsforretning)
1964–80 Bremensgade 3 (lejet postlokale)



Fra 10. november 1980 på nuværende adresse Holmbladsgade 94 (i lejet postlokale).

Sønderbro 3
Oprettedes den 1. januar 1935 i tobaksforretningen på Bachersvej 135, hvor det var beliggende indtil flytning omkring årsskiftet 1949/50. Det tildelte »udslebne stjerne-



stempel« S.3. anvendtes hele perioden 1935–50 (inddraget)

Samlet oversigt for dette indleveringssted:

1935–50 Bachersvej 135 (tobaksforretning) (»udslebet stjernest.« S.3.)
1950–58 Bachersvej 121 (rulleforretning i kælderen)
1958–67 Bachersvej 121 (ismejeri)
1967– Bachersvej 133 (nuværende lejet postlokale).

Sønderbro 4
Oprettedes den 15. februar 1969 på Englandsvej 60 hos tobakshandleren. Flyttede herfra den 15. august 1976 til lejede postlokaler på Englandsvej 124 (Urbancentret), hvor det stadig er beliggende.

Sønderbro 5
Oprettedes den 1. september 1970 i Grønjordskollegiet på Grønjordsvej. Begrænset åbningstid. Nedlagdes den 16. august 1976, med den begrundelse, at de ca. 1200 kollegianere kunne benytte det nyåbnede postindleveringssted i Urbancentret.

På grund af de sene oprettelsestidspunkter, har de to sidstnævnte indleveringssteder naturligvis aldrig været tildelt stempler.

Indleveringspostkontorer
Endnu to »posthuse« efterstår at nævne:

Den 1. august 1925 oprettedes på Amagerbrogade 27 et Indleveringspostkontor



(K.17). Ændrede i 1972 adresse til Uplandsgade 2.

Den 1. oktober 1936 oprettedes, i Elbagade 3, yderligere et Indleveringspostkontor (K.36), der den 1. april 1954 flyttede til nuværende adresse, Amsterdamvej 2.



Tømningen af samtlige Amagers postbrevkasser foretages idag centralt fra Københavns Postterminal. Med en enkelt undtagelse – idet Sønderbro Postkontor forestår tømningen, 1 gang daglig, af en brevkasse på Benzinøen (Prøvestenen).

Sønderbro Postkontor opretter endvidere midlertidigt postkontor under kongresser og udstillinger i Bella Centret.



(Gengivet i mindre størrelse).

Globalias Auktionsprogram

* Globalia Int. Frimærkeauktioner Aps afholder internationale auktioner hver måned.

* Klassiske Auktioner med bedre klassiske mærker samt breve fra hele verden med hovedvægten på Danmark og øvrige Skandinavien.

* Engros Auktioner omfattende store samlinger, helark partier, lagerbøger, bundter, kgvarer m.m. fra alle områder.

* Realisations-auktioner specielt for omfattende realisationer, hele dødsboer, handlerlagre, engros partier m.m.

* Rekvirer vore - specielt for den større indleverer- særdeles fordelagtige salgsbestemmelser med salærsatser fra 0-15% alt efter lotstørrelsen.

* A conto op til 33% af vurderingsprisen kan oftest arrangeres straks ved indlevering (De betaler 1% mere i salær herfor).

* Har De materiale De overvejer at afhænde kontakt os gerne for en uforbindende samtale på 09-182343.

GLOBALIA int. Frimærke AUKTION Aps GLOBALIA

Vi er Danmark rundt hver måned og aflægger Dem gerne et uforbindende besøg.

GLOBALIA
Int. Frimærke AUKTIONER ApS
Bogensevej 28 - 5270 Odense N
Tlf. (09) 18 23 43



»Højerup« i Dragør. Tilhøjre postkontoret, hvor Chr. Nicolaisen var postmester.

Dragør

Som tidligere nævnt, blev Dragør i 1889 omdannet til »selvstændigt regnskabsførende« postekspedition, underlagt Christianshavns postkontor. Postekspeditør og telegrafbestyrer Chr. Nicolaisen boede indtil 1897 i ejendommen »Højerup« på Stationsvej 2–6, men i oktober samme år gav postvæsenet ham en 10-årig garanti for leje af lokaler i en bygning han lod opføre på Stationsvej 8. Efter 3 års virke søgte han sin afsked, og afløsestes den 1. november 1900 af Christian Edvard Agerholm, der videreførte ekspeditionen på samme adresse. 1. juni 1902 overtog den 36-årige Christian Frederik Ludvig Christoffersen post-



ekspeditionen. Han kom til Dragør, direkte fra en ansættelse i Postrevisionen, og var derfor selvskreven til stillingen som postmester, da Dragør postekspedition 3 måneder senere, den 1. september 1902, blev omdannet til postkontor.

I forbindelse hermed, fremsatte postmesteren et forslag om, at en del af St. Magleby postdistrikt blev henlagt under Dragør postkontor. Overpostmesteren svarede den 10. november 1902, at han ikke så nogen grund til at træffe en sådan ordning, der næppe ønskedes af flertallet af beboere, og iøvrigt ville være uden betydning med hensyn til hurtigheden af omdelingen i distriktet. Og derved blev det.

Vedholdende forlydender om en forestående udvidelse af det københavnske lokalportoområde med bydele, langt nordpå fra hovedstaden, fik Amager Avis til, den 12. februar 1905, at fremsætte følgende kommentar, citat:

»...Det er derfor i Dragør et almindeligt Ønske, at det ærede Generaldirektorat for Postvæsenet ogsaa vil se lidt venligt imod Syd, inden der tages en endelig Bestemmelse, saa at Dragør faar den samme Fordel i postal Henseende.

Thi ikke blot er det i København en almindelig Vildfarelse, at man kan nøjes med et Femøres Frimærke til Dragør, for hvilken Vildfarelse Adressaten jo maa bøde med Straffeporto, men man har det ikke uvæsentlige Holdepunkt, at Femørestaksten gælder til Nabobyen St. Magleby.

Naar en Inddragelse i Postkredsen ikke tidligere er sket, maa Grunden, trods det om St. Magleby oplyste, være den, at Postvæsenet har syntes, at der maa være en Grænse for, hvor langt man kan udvide Kredsen.

Men det er der netop, naar Talen er om Dragør, idet Byens naturlige Beliggenhed udelukker en yderligere Udvidelse af Københavns Postkreds mod Syd, en Omstændighed, som maaske nok er værd at tage med i Betragtning.«

Hvorvidt det var dette indlæg, som blødgjorde generaldirektoratet, eller om en beslutning forlængst var taget, får stå hen i det uvisse. Det er dog evident at Dragør var indbefattet de byer, der ved indenrigsministeriets bekendtgørelse af 17. april 1905, fra 1. maj s.å. atter – i henseende til posttakster m.v. – kom til at udgøre en del af poststed København.

Da driften på jernbanen Amagerbro–Dragør åbnedes den 1. august 1907, flyttede postkontoret hen i den nyopførte stationsbygning på Dragør Stationsplads 3, hvor der også var indrettet tjenestebolig for postmesteren.

Posten i kontorets distrikt omdeltes nu 3 gange dagligt på hverdage, kl. 8,00, 14.00 og kl. 20.00. På søn- og helligdage kun kl. 8.00. Brevkasserne tømtes på hverdage kl. 10¼, 17¼ og 19¼. Søn- og helligdage kl. 9¼. I St. Kongensgade ophængtes samme dag en ny brevkasse.

Til Dragør hørte der ikke noget stort opland, og omdelingsdistriktet omfattede oprindeligt kun selve den gamle bykerne. Efterhånden fik Dragør dog også andel i den befolkningstilvækst der kendetegnede udviklingen på Amager, og i 1918 bestod en mindre landpostrute, som udgik fra Dragør kl. 8.20 og 15.30 ad Nordre Dragørvej, Ryvej og Kirkevej samt Udflytterne.

På grund af de økonomiske forhold efter 1. verdenskrig, blev det københavnske lokalportoområde atter indskrænket, og den 1. juli 1920 sattes Dragør igen uden for det postale fællesskab. Dog kun for en 6-års periode, idet byen fra 1. november 1926 atter kom ind i varmen. Herefter forblev Dragør i det storkøbenhavnske lokalportoområde, indtil lokalportoen helt afskaffedes (for brevkort d. 1. maj 1955, og for breve d. 1. april 1957).



De under St. Magleby bestående landposter blev – efter en ændring, der senere vil blive beskrevet – fra 1. juni 1964 henlagt til Dragør postkontor, hvorfra budene nu udgik på ruterne:
Dragør–St. Magleby by.
Dragør–Kalvebodhøj (Kongelunden)
Dragør–Nøragersminde (Strandgården)
Dragør–Ullerup (Viberup og Tømmerupvej)

Den hidtidige landpostrute til Søvang blev fra samme dato nedlagt, idet området indgik som bydistrikt med almindelig omdeling.

Af samme årsag nedlagdes, fra 6. januar 1975, de øvrige ruter, undtagen ruten Dragør–Kongelunden, der stadig betjenes ved et landpostbud som tillige foretager almindeligt forekommende postforretninger for rutens beboere.

Ruten omfatter – i grove træk – hele det store, spredt befolkede område på Amagers sydspids, samt Ullerup.

DRAGØR
POSTKONTOR (LP)

17 JUNI 1982

St. Magleby

Det – i 1872 – genoprettede brevsamlingssted i St. Magleby fungerede fremdeles med hjulmand og detailhandler N. N. Heller som brevsamler. Efter et par gange i de følgende år at have søgt om lønforhøjelse på grund af forøget postmængde, kom der den 1. august 1898 pány et andragende fra Heller, hvori han påpegede, at der var blevet mere og mere at bestille »...*Brevvexlingen foregaar 3 Gange Daglig, 2 Gange fra Kjøbenhavn og 1 Gang fra Dragør, med Tasker, samt at der udgaar herfra 2 Landpostbude...*«.

I en skrivelse af 11. august 1898 til generaldirektoratet, i sagens anledning, fremlagde overpostmesteren nogle statistiske oplysninger, hvori bl.a. kunne ses, at brevantallet var steget fra 7.698 stk. i 1885, til 12.462 stk. i 1898 – heraf 9.537 breve fra Christianshavn og København S, samt 2.925 fra Dragør.

Lønnen blev herefter forhøjet til 200 kr. årligt.

Den 28. juli 1903 meddelte Heller, at han

ønskede at fratræde, medmindre lønnen blev hævet til 300 kr. om året!

For at lønnen kunne blive så stor, skulle brevantallet efter lønningsloven være mellem 20.000 og 24.000 stk., og så mange var der ikke tale om. Som svar på en henvendelse fra overpostmesteren om en ny brevsamler, udtalte St. Magleby sogneråd bl.a.: »*...efter Samtale med flere solide Mænd her i Byen, kan man ikke anbefale nogen, da samme Mænd finder den anførte Godtgjørelse for lille i Forhold til Arbeidet...*«. Det måtte overpostmesteren tage til efterretning, og i sin indstilling til generaldirektoratet erindrede han om, at brevsamleren daglig ekspederede 4 poster, nemlig 2 i retning mod København og 2 mod Dragør, samt 2 landpostbude. Han tilføjede, at »*...det dog maa indrømmes, at der lægges temmelig megen Beslag paa hans Tid i Forhold til den Godtgjørelse han oppebærer...*«. Heller fik den ønskede forhøjelse fra 1. oktober 1903.



Den 31. august 1906 døde Heller, og hans kone, der var godt inde i tjenesten, blev trods sin høje alder overdraget at videreføre brevsamlingsstedet.

Da Amagerbanen påbegyndte driften den 1. august 1907 blev brevsamlingsstedet nedlagt, og i stedet oprettedes et jernbanebrevsamlingssted i St. Magleby. Det kom fremdeles til at høre under det københavnske postområde, men blev nu henlagt under Dragør postkontor, som man fandt, bedst kunne føre tilsyn med de stedlige postale forhold. St. Magleby var herefter selvstændig postadresse, og der udvekslede kun post med Dragør. Som jernbanebrevsamler antoges den stationsbestyrende ekspeditrice Bodil Frische med en løn af 400 kr. årligt. Den forholdsvis store løn skyldtes, at jernbanebrevsamlere – i modsætning til alm. brevsamlere – deltog i den direkte udveksling af indenlandske postanvisninger og postopkrævninger.

Den 11. marts 1909 skrev fru Frische til generaldirektoratet og anmodede om lønforhøjelse, idet hun anførte, at arbejdet havde antaget et sådant omfang, at hun måtte ansætte en hushjælp, og derved reelt intet tjente selv. Overpostmesteren støttede andragendet og fremlagde en række statistiske oplysninger, hvoraf det kunne ses, at det samlede årlige brevantal, såvel ankomne som afsendte, nu udgjorde ca. 56.000 stk., og hertil kom de øvrige postforsendelser. Lønnen blev herefter ansat til 480 kr. årligt.

Til brug for postvæsenet, var der på jernbanestationen indrettet et lokale på 6 × 6 meter som indeholdt et skrivebord, et stempelskab og 2 sorteringsreoler, der var overtaget fra det gamle brevsamlingssted. I postlokalet udsorteredes forsendelserne til de 3 landposter der udgik 2 gange dagligt; kl. 8.00 ad ruterne:

1) »St. Magleby samt St. Magleby Gaarde og Huse mod Øst og Syd, indtil Søetatens Krudttaarn. Amager Landevej fra Tømmerupvej udad (dog ikke Zibrandtsens og B. Gustafsons Ejendomme, Solsted.
2) Abelsminde, Nøragersminde, Strandgaarden, Viberup, Uglerup, Raagaarden, Kongelunden, St. Magleby Fælled. (Søn- og Helligdage kun til Abelsminde, Viberup, Uglerup, Raagaarden samt nogle Steder mellem Uglerup og St. Magleby.)

og kl. 14.00:

3) ad St. Magleby By og de umiddelbart op til denne liggende Gaarde og Huse (Strøby), Abelsminde, Viberup, Uglerup og St. Magleby.«

Overpostmesteren har iøvrigt haft sit besvær med ruten til Raagaarden, idet han i en skrivelse af 8. maj 1907 bl.a. meddeler:

»...at det endnu ikke har været muligt at formaa nogen til at overtage den nye Rute St. Magleby – Raagaard. Det er vist i det hele tvivlsomt, om det vil lykkes at skaffe en Person, der opfylder de Betingelesr, der nu stilles for Antagelse som Landpostbud, og det vil højst rimeligt vise sig uundgaaeligt at dispensere fra den fastsatte Aldersgrænse eller maaske at antage et kvindeligt Bud...«

Da postlokalet ikke havde indgang fra gaden, foregik publikumsekspeditionen

som regel fra billetkontoret. Det var naturligvis vanskeligt at håndhæve en fast kontortid i en lille by med kun ca. 700 indbyggere, og postkontoret i Dragør mente derfor, at man burde tilstræbe en åbningstid fra kl. 9.00 – 11.00 og fra kl. 14.00 – 19.00. Jernbanestationen holdtes iøvrigt åbent mellem kl. 6.30 og 23.30.

Da Bodil Frische blev afskediget fra banens tjeneste, efterfulgtes hun den 31. juli 1909 af stationsbestyrende portør, Søren Andreas Petersen, der tillige overtog funktionen som brevsamler. (Han tog senere navneforandring til S. A. Skarving.)

I sommeren 1912 bortkom St. Maglebys poststempel, og indtil et nyt var blevet fremstillet, anvendtes jernbanestationens stempel. Meddelelsen om stemplets bortkomst var forsynet med sørgerand. Det skyldtes dog ikke, at man anså tabet for særligt stort, men at Frederik VIII netop var død.

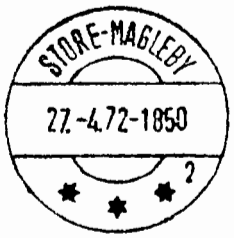
Ved bestemmelse af 1. oktober 1916 blev samtlige postekspeditioner underlagt postkontorerne og kom – sammen med jernbanebrevsamlingsstederne – til at danne én gruppe: Postekspeditioner.

Skarving, der på det tidspunkt havde titel af stationsbestyrer (og brevsamler), fik følgeligt kontrakt som postekspeditør.

Da Amagerbanens bestyrelse i 1932 besluttede at St. Magleby station fremtidigt kun skulle være ubetjent holdeplads, blev Skarving fra 31. marts forflyttet til tjeneste på en anden station.

Postvæsenet havde nu ikke længere interesse i at bevare postekspeditionen i stationsbygningen, som lå ret isoleret i forhold til byen. Man ville i stedet leje en tom butik med baglokale på Hovedgaden. Den ejedes af slagtermester Borger Jensen. Fru Christine Skarving, der i 24 år havde deltaget i samtlige postforretninger ved den hidtidige postekspedition, ansøgte om stillingen som postekspeditrice, men fandt den årlige godtgørelse på 1432 kr. for ringe, for et arbejde der strakte sig fra kl. 6 morgen til kl. 18.30 om aftenen. Med opstilling af et regnestykke, forudså hun en årlig udgift på 924 kr. til opretholdelse af postekspeditionen. *»...Jeg kunde tænke mig 200 Kr. pr. Maaned...«*, sluttede hun sit brev til generaldirektoratet.

Her lod man sig dog ikke bevæge, og ansatte i stedet manufakturhandler H. A.



Petersen, i hvis ejendom – på Hovedgaden, umiddelbart ved kirken – postekspeditionen blev indrettet den 1. april 1933. Det vakte nogen overraskelse, at H. A. Petersen i sin ansøgning oplyste *»...jeg har Eneret paa Frimærkesalget her i Byen...«*.

Den 30. september 1941 blev H. A. Petersen afskediget efter anmodning, og efterfulgtes af sølvsmed Helmuth Heller Lundquist, der afgav et lokale til brug for postforretningerne. Også denne ekspedition var beliggende på Hovedgaden.

Efter eget ønske fratrådte Lundquist den 30. april 1950, og hans efterfølger blev fra 1. maj 1950, fru Ane Marie Hansen. Postekspeditionen flyttedes fra samme dato hen til hendes bopæl på Hovedgaden 24, ved siden af den tidligere ekspedition.

Den 30. april 1970 fratrådte Ane Marie Hansen efter ønske. Postlokalet blev dog fortsat benyttet.

Året efter, den 1. april 1971, rykkede postekspeditionen ind i Store Maglebygaard på Møllevej 10, der ejedes af kommunen. Overpostmesteren havde foretrukket at man fulgte den hidtidige praksis, at lade f.eks. en købmand overtage postforretningerne, i stedet for som nu, at etablere postekspedition i selvstændige lokaler. Dette kunne imidlertid ikke lade sig gøre, idet postekspeditionen nu havde så få indleveringsforretninger, at det ikke ville lønne sig for en privat at skulle stille lokale til rådighed.

Denne nedgang i postforretningerne skyldtes, at postekspeditionen den 1. juni 1964 blev omdannet til postekspedition uden omdeling, hvorefter landpostbudgangene, herunder til St. Magleby by, nu udgik fra Dragør postkontor.

Da Dragør kommune udvidede sine grænser, ved sammenlægning med St. Magleby kommune fra 1. april 1974, ophørte St. Magleby at være selvstændig

postadresse, og postekspeditionen omdannedes til et postindleveringssted underlagt Dragør postkontor.

St. Magleby's dagstempel blev inddraget og postnummeret – 2792 – anvendes nu kun til internt brug.

Kastrup

Brevsamlingsstedet i Kastrup fungerede fremdeles med Toldoppebørselscontrolleur Johannes Møller som brevsamler. Siden



1879 – hvor der indførtes direkte ombæring til adressaterne i Kastrup og Maglebylille – var der ikke sket ændringer i Kastrups postale forhold. Brevsamlerens løn var »undervejs« blevet reguleret og beløb sig ved århundredskiftet til 400 kr. årligt. Det fandt han var for lidt, og i en ansøgning til overpostmesteren om lønforhøjelse, fremførte han, at brevantallet i året 1898–99 udgjorde 27.962 stk. Overpostmesteren gjorde i sit svar opmærksom på, at lønnen for dette antal var 360 kr., hvorfor brevsamleren faktisk fik 40 kr. for meget. I sin indstilling af 11. januar 1900 til generaldirektoratet skriver overpostmesteren således:

»Med Fremsendelsen af det hoslagte Andragende fra Brevsamleren i Kastrup om en Lønningsforhøjelse tillader jeg mig at bemærke, at jeg mundtlig har meddelt den Paagældende, at Generaldirektoratet – saavidt mig bekendt – ikke giver højere Brevsamlergodtgørelse end den, som han alt oppebærer, men at jeg selvfølgelig med Glæde skulde indsende hans Andragende.

Jeg skal imidlertid ikke undlade at bemærke, at der dog maaske kan gøres andre Hensyn gældende med Hensyn til Brevsamlingsstedet i



ORGAN FOR DANMARKS FILATELIST FORBUND

Dansk Filatelistisk Tidsskrift

Danmarks største filatelistiske tidsskrift:

... er medlemsblad for DFF's over 10.000 medlemmer.

... udkommer 8 gange årligt.

... bringer artikler om dansk og udenlandsk filateli.

... skrevet af frimærkesamlere for frimærkesamlere.

... indeholder samlesider til et nyt dansk stempelkatalog.

... indeholder farveplancher med danske frimæker.

... abonnement for 1982 koster danske kr. 56,50.

... kan tegnes ved indbetaling på postgiro 934 01 06.



Rekvirer evt. et gratis prøvenummer ved at skrive til:

Danmarks Filatelist Forbund

Kontor: Grønnegade 41 · 1107 København K · Tlf. 01-151775 · Giro 934 01 06

Kastrup end andet steds i Landet, idet de Folk, der ellers fungere som Brevsamlere f.Ex. Stationsforvaltere og Skolelærere uden Udgift for dem have de Lokaler, hvori Brevsamlingsforretningerne udføres, medens Brevsamleren i Kastrup maa afgive et Værelse af sin lejlighed til dette Brug; endelig er Huslejen i Kastrup, der er en Fabriksby med henmod halvtredietusinde Indbyggere, temmelig høj.

Selve Brevsamlingsforretningerne i Kastrup ere derhos meget betydelige, idet der i Aaret fra 1. Oktober 1898 til 30. September 1899 er besørget omdelt 27.216 Breve, 80.436 Avisnumre og 1.132 Penge- og Pakkeforsendelser, saaledes at Forretningerne dersteds ere større end f.Ex. ved Dragør Postexpedition.

Da dernæst Brevsamleren udfører sine Forretninger med den største Samvittighedsfuldhed og Akkuratesse, skal jeg anbefale hans Andragende, hvis det overhovedet er muligt af Hensyn til gældende Regler at imødekomme det.

Jeg skal endnu tillade mig at bemærke, at Postforretningerne i Kastrup have et saadant Omfang, at der maaske kunde være Anledning til at søge oprettet en Postexpedition dersteds, men at jeg maa anse det for rettest at opsætte denne Sags Behandling, indtil den projekterede Amagerbane, der vil faa Station ved Kastrup, bliver til Virkelighed.«

Flere skrivelser bliver i de følgende 6 måneder udvekslet mellem de involverede parter. I en sidste henvendelse erklærer brevsamleren således, kun at ville fortsætte bestyrelsen af brevsamlingsstedet, ifald den årlige godtgørelse sættes op til 720 kr.

Hertil noterer overpostmesteren, d. 16. juni 1900, bl.a.:

»...Da Brevsamleren i Erklæringen taler om at holde daglig Expedition fra Kl 7 Morgen til 9 Aften, skal jeg oplyse, at han alt nu holder Brevsamlingsstedet tilgængeligt for Publikum paa Hverdage i det nævnte Tidsrum. Ihvorvel dette sagtens ikke fuldt ud har været Postvæsenets Mening, er denne Ordning dog nu saa almeent bekendt i Kastrup, at en Forandring deri sikkert vilde blive hilst med en Uvilje, som Brevsamleren ikke vil udsætte sig for...«

Herefter følger en længere redegørelse for den, med brevsamlingen forbundne arbejdsindsats, og overpostmesteren konkluderer:

»...det vil blive en meget vanskelig Sag at finde en ny Brevsamler, som Postvæsenet kan være tjent med, og som vil paatage sig en saa udstrakt Tjenestetid i Forbindelse med at levere Lokale (ogsaa til Landpostbudene), Lys og Varme, for en ringere Betaling end den af den nuværende Brevsamler fordrede...«.

Overpostmesteren afslutter med at anbefale brevsamlerens fordring, og henviser atter til den snarlige åbning af Amagerbanen.

Der skulle dog hengå samfulde 7 år før denne »snarlige« åbning var forestående.



Den 1. august 1907 – 2 uger efter åbningen – tog postvæsenet Amagerbanen i brug til postbefordring. Det gamle, hæderkronede brevsamlingssted i Kastrup blev nedlagt, og i stedet oprettedes et postkontor i den nyopførte jernbanestation, med Frits Laurits Georg Nielsen som postmester.

Nu var endelig timen kommet, hvor overpostmesterens forslag fra 1903 – om landpostbudgange – skulle bringes til udførelse.

Omdelingen i Taarnby og Tømmerup, der hidtil havde fundet sted fra Sundbyernes postkontor, overgik nu til Kastrup postkontor.

En mindre del af landdistriktet omkring selve Kastrup by, hvortil posten hidtil var omdelt af landpostbude, blev nu henlagt som lokalt distrikt under Kastrup postkontor, med ombæring ved postbude. Omlægningen medførte at landpostruten Kastrup – Kastrupgaard blev nedlagt.

Posten til beboerne i hele Kastrup postdistrikt skulle nu omdeles 2 à 3 gange daglig på hverdage og 1 gang på søn- og helligdage*.

Ifølge planen skulle følgende landpostruter oprettes, henholdsvis bevares uændrede:

* søn- og helligdagsombæringen bortfaldt, i hele landet, fra 1. maj 1921. »Søndagsbreve« eksisterede fra 1. maj 1929 til 2. juli 1972.

Kastrup–Kastrupfortet
En ældre rute der forblev næsten uforandret.

Distriktet omfattede bl.a. virksomhederne langs Strandvejen: Bryggeriet, Margarinefabrikken og Svovlsyrefabrikken m.fl. – samt beboerne i Kastrup postdistrikts nord-østlige dele.

Kastrup–Maglebylille
Denne rute var også af ældre dato. Landpostbudet omdelte posten i et distrikt der omfattede den sydlige del af Strandvejen, Petersdal, Østergaard, Maglebylille by, Skyttehuset og Kastrupvejen mellem Maglebylille og Kastrup. Han skulle tillige tømme brevkassen i Maglebylille by.

Kastrup–Taarnby
Nyoprettet rute med omdeling alle ugens dage kl. 8.00. Distriktet omfattede bl.a. Taarnby Villaby, Raagaardsminde, Corneliusminde, Ny Skjeldgaard og Taarnby By, samt – på hverdage – Sundbyvester Overdrev og Taarnby Fælled.

Posten omdeltes af landpostbud nr. 11, Hans Petersen, der også havde betjent ruten medens den udgik fra København S. Han skulle endvidere tømme de 2 brevkasser der var ophængt i henholdsvis Taarnby Villaby og Taarnby By.

Kastrup–Tømmerup
Nyoprettet rute, også med omdeling på samtlige ugens 7 dage kl. 8.00. Landpostbudet gik bl.a. til Ny Kastrupgaard, Gl. Kirkevej, Amager Landevej, Løjtegaard, Tømmerupvej og Tømmerup By, samt Skjeldgaarde. Brevkasser var ophængt i Tømmerup, på Tømmerup-Ullerup skole, og på Nykro.

Også her var landpostbudet, nr. 2 S. L. V. Sørensen, »fulgt med«, da ruten overgik fra Kbh. S til Kastrup.

Kastrup–Taarnby–Tømmerup
Også en, i relation til Kastrup postkontor, nyoprettet rute, der kun udgik på hverdage – kl. 13.40 – som 2. ombæring til de »væsentligste« steder på de to forannævnte ruter.

Budet på ruten, L. J. Christiansen, skulle endvidere foretage tømning af samtlige 5 brevkasser i distriktet.

Få år senere – omkring 1910 – etableredes yderligere en rute:

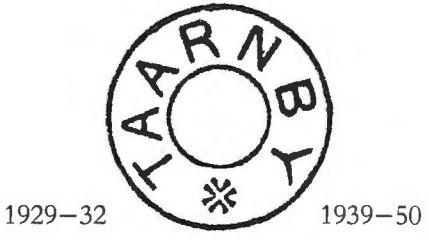
Kastrup–Skjeldgaard
Ruten omfattede et distrikt umiddelbart sydvest for Kastrup By, og udgjordes bl.a. af Krostræde, Kastrupgaard, Smallestræde, Kastrupgade, Taarnby Villaby og Skjeldgaard.

Ruten indgik allerede i overpostmesterens forslag fra 1907, men blev dengang forkastet, hvorefter distriktet opdeltes og blev tillagt andre ruter.

Dertil kom i årenes løb yderligere nogle ruter, bl.a. Kastrup – Løjtegaard, Kastrup – Munkebjerg, Kastrup – Grønnehave.

Selv om landpostbudene – med visse begrænsninger – foretog de almindeligst forekommende postforretninger for rutens beboere, ytrede befolkningen i landdistriktet ønsker om en lettere adgang til at komme i forbindelse med postvæsenet. Nogle forsendelsesarter måtte nødvendigvis udveksles på et postkontor, og for beboere i det yderste landdistrikt var der langt til Kastrup.

Postindleveringssteder
For at imødekomme beboernes ønske, etableredes der, den 1. december 1929, et postindleveringssted hos mekaniker Martin Petersen, i hvis bolig på Borgbygaards Allé 19, postforretningerne fandt sted.

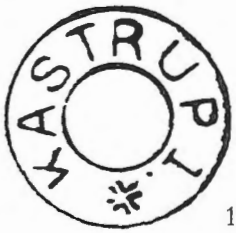


Ved oprettelsen tildeltes indleveringsstedet et såkaldt »udslebet stjernestempel« ind indskriften TAARNBY. Der har dog aldrig været en stjerne i dette stempel, idet det netop i det år blev påbudt brevsamlingsstederne at foranledige stjernen udslebet.

At postindleveringsstedet allerede blev nedlagt den 30. september 1932, skyldtes

indirekte et krav fra grundejerforeningen for det store antal byggeforeningshuse, som var opført på Saltværksvej og på de tilstødende sideveje, idet der ønskedes oprettet et indleveringssted i kvarteret.

Da postvæsenet imidlertid kun ville understøtte ét indleveringssted i området, valgte man at lade Taarnbyborgerne i stikken, og fratage dem deres posthus, for i stedet at flytte det til Saltværksvej 151, med købmand Peder Andersen som brevsamler,



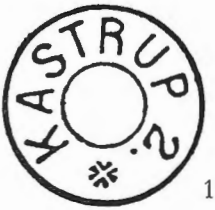
1932–50

under benævnelsen KASTRUP 1. Overflytningen fandt sted den 1. oktober 1932.

Ved købmandens død i 1944, fortsattes postforretningerne af enken, fru Anna Andersen. Senere overtog datteren, fru Agnes Kirstine Poulsen, bestyrelsen af brevsamlingsstedet.

Efter opførelsen af en rækkehusbebyggelse på Saltværksvej i årene 1943–44, blev der foretaget en omnummerering af vejens huse, således at købmandsforretningens fremtidige adresse blev Saltværksvej 195.

Det tildelte KASTRUP 1-stempel blev inddraget i 1950.



1938–39

Postvæsenet må åbenbart have fraveget et princip, idet Taarnby i den mellemliggende tid atter har fået et postindleveringssted. Således var der den 1. april 1938, hos købmanden på Englandsvej 327 (i en nu nedrevet ejendom ved Gemmas Allé), blevet oprettet et indleveringssted.

Det tildelte KASTRUP 2-stempel fik en kort levetid, idet det allerede blev inddraget året efter – i december 1939 – hvorefter det »gamle« TAARNBY-stempel atter blev taget i brug (inddraget 1950).

Omkring 1945 flyttede indleveringsstedet til Englandsvej 294 – hos købmanden i den nu nedrevne gamle gård ved Sneserevej.

Den 16. januar 1973 rykkede indleveringsstedet ind i nye lokaler i højhuset på Taarnby Torv.

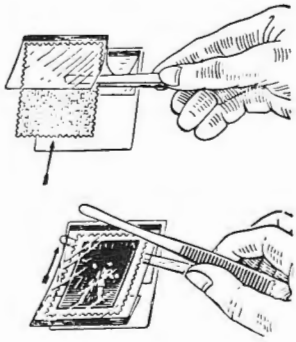
Hos købmand Mikkelsen, på Amager Landevej 152, oprettedes der d. 1. maj 1944 et postindleveringssted. Det tildelte KASTRUP 2-stempel lignede til forveksling det stempel, der i 1939 blev inddraget i Taarnby. Det var dog et nyt stempel – af samlere benævnt type II (inddraget i 1950).



Postindleveringsstedet, Englandsvej 294. 1945–73. (Nedrevet).

SCHAUBEK
ALBUM

Schaubek „Brillant"

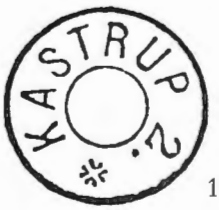


Nærmeste forhandler anvises og katalog over Schaubek tilsendes.

Generalagent for Danmark:

K 16

FA. K 16
MANDALSVEJ 23
8200 ÅRHUS N
TLF. (06) 16 58 00



1944–50

Taarnby fik yderligere et postindleveringssted, idet et sådant indrettedes den 19. juli 1954, hos tobakshandler Glimsholt på Kongelundsvej 299. Indleveringsstedet »fulgte med« da Glimsholt i 1960 åbnede ny forretning på Kongelundsvej 290. I december 1973 flyttedes indleveringsstedet til den nuværende adresse, Kongelundsvej 265, i lejede lokaler, udelukkende til brug for postvæsenet.

Såfremt planen om nedlæggelse af Lufthavnspostkontoret fra 1. februar 1983 realiseres, vil der i stedet, på centralt beliggende sted i lufthavnen, blive oprettet et postindleveringssted, underlagt Kastrup postkontor, til varetagelse af postforretningerne for de lokale firmaer, institutioner, samt de 12.000 ansatte.



Da Kastrup postkontor den 12. april 1954 flyttede til en nyopført bygning på Amager Landevej 71, blev det gamle postkontor, i den forlængst nedlagte jernbanestation, omdannet til Indleveringspostkon-





Postindleveringsstedet, Englandsvej 327. 1938–45. (Nedrevet).

tor (K44), og al omdeling til Kastrup postdistrikt blev henlagt til det nye postkontor. Samtidig blev de 2 postindleveringssteder på henholdsvis Saltværksvej 195 og Amager Landevej 152 nedlagte.

Efterhånden som kvartererne i landdistriktet blev så tæt bebygget at de antog bymæssig karakter, blev de pågældende landpostruter nedlagte, og kvartererne overgik som bydistrikter med almindelig ombæring. De 2 tilbageværende ruter Kastrup – Munkebjerg og Kastrup – Tømmerup nedlagdes således fra 1. april 1975. Der består dog fremdeles en art landpostrute, under navn af »Tømmerup-assistancen«, med omdeling til de tyndt befolkede steder omkring Tømmerupvej og Ugandavej. Ruten udføres af et ekstrabud, der tillige har et mindre distrikt ved Amager Landevej med almindelig ombæring. For de få beboere langs ruten, foretager budet stadig almindeligt forekommende postforretninger. Til det formål er han i besiddelse af et stempel med indskriften KASTRUP POSTKONTOR (LP).

KASTRUP
POSTKONTOR (LP)

6 JULI 1982

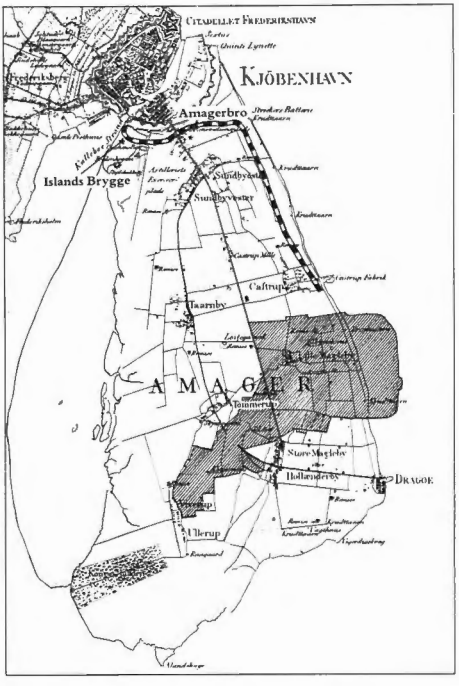
Lufthavnspostkontoret

»Flyvepladsen« ved Kastrup indviedes den 20. april 1925, og postvæsenet tog med det samme de nyoprettede ruter i anvendelse til postbefordring. Den 15. april 1927 oprettedes en midlertidig, selvstændigt regnskabsførende postekspedition, hvis opgave alene var ekspedition af ind- og afgående luftpostforsendelser.

En rivende udvikling i lufttrafikken medførte, at postvæsenet foranledigedes til at udvide sine faciliteter – og aktiviteter – i lufthavnen, og den 1. april 1939 oprettedes »Københavns Lufthavns Postkontor«, med Marius Sørensen som verdens første lufthavnspostmester. Kontoret blev indrettet i den eksisterende administrationsbygning.

Verdenskrigen satte imidlertid brat stop for den internationale flyvning, og den 9. april 1940 tog tyskerne lufthavnen i besiddelse.

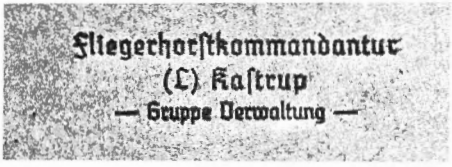
Trods strenge restriktioner, forbud og



Skraveringen angiver det nuværende lufthavnsområde.



censur blev postforbindelsen mellem de tyskbesatte lande, samt med det neutrale Sverige, til en vis grad opretholdt. Der kunne under det meste af krigen sendes luftpost med ruterne: København – Rønne, København – Hamborg, Berlin – København – Malmø og Berlin – København – Oslo. Postkontoret var således i funktion under hele besættelsen, omend personalet var henvist til at arbejde under militær bevogtning, i en nærliggende træbarak.

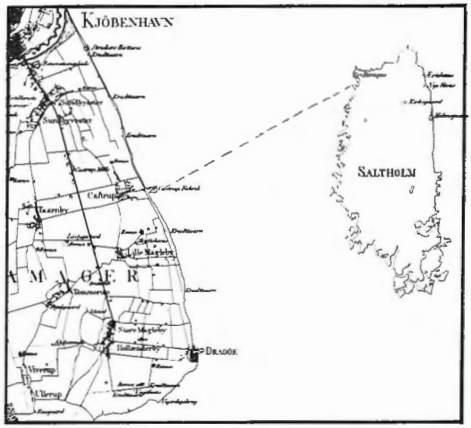


I årene efter krigen flyttede kontoret adskillige gange, indtil det i 1970 fik til huse i egen bygning, ved østenden af ankomstbygningen. Fra 1. april 1979 med benævnelsen »Lufthavnspostkontoret«. Foruden at betjene firmaer og institutioner, samt de 12.000 ansatte, bestod postvæsenets opgave i lufthavnen væsentligst i sortering og ekspedition af luftpostsække til og fra Danmark, samt af transitposten der udlæssedes her, og afventede forbindelse med andre fly.

At sidstnævnte punktum beskrives i datid skyldes, at SAS fra 1. februar 1982 har overtaget al sortering og ekspedition af postsække, hvorefter postkontorets forretninger indskrænkes til kun at omfatte ekspedition af luftpostpakker samt publikumsekspeditionen.

Det er iøvrigt under overvejelse, med virkning fra 1. februar 1983, helt at nedlægge lufthavnspostkontoret, og henlægge ekspeditionen af luftpostpakker til postvæsenets lokaler på Fuglebækvej i Kastrup.

Der vil – i så fald – i stedet blive oprettet et postindleveringssted i lufthavnen, underlagt Kastrup postkontor, til varetagelse af de lokale postforretninger. »Filialen« i transitventesalen opretholdes dog uforandret, men under Kastrup postkontors ledelse.



Bådpostruten »Kastrup–Saltholm«.

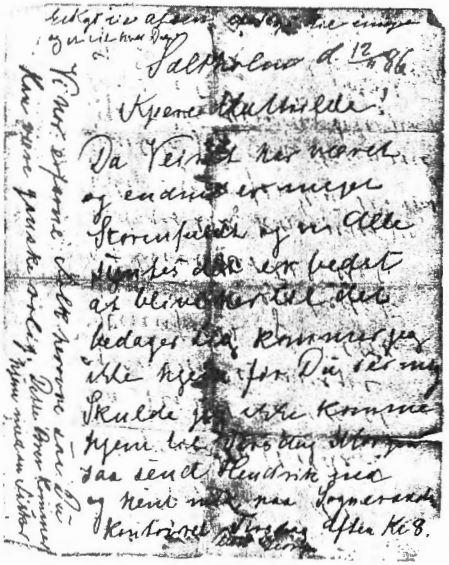
Saltholm

Midt i Øresund, ca. 6 km, fra Amagers østkyst, ligger en ø som nok er mest kendt fra tidligere års debat om en storlufthavn – Saltholm.

Øen hørte oprindeligt under Roskilde bispestol, men annekteredes af kronen under Erik af Pommern. Da hollænderne indførtes i 1521, blev øen givet dem i gave af Christian II, og nogle af dem besatte sig der. Kede af opholdet flyttede de derfra, og kongen gav øen tilbage til Amagers beboere.

Under pesten i 1711 opførtes på øens nordende en barak der tjente som lazaret for de syge. I tilknytning hertil anlagdes en begravelsesplads, der også rummer grave fra den engelske krig i 1807 (Københavns bombardement).

Hvert forår lod Amagers bønder deres kreaturer overføre til græsning på Saltholm, og der opstod en omfattende mejeridrift på øen. Tidligere fandt også kalkbrydning sted, og det meste af det helt gamle København er således opmuret med kalk fra Saltholm, idet kongen, efter den store ildebrand i 1728, gav stadens borgere ret til



1886. Brev fra Saltholm til en gårdejer på Amager. Befordret med fiskerbåd.

brydning af kalksten på øen, for at kunne genopbygge deres huse.

Tidligere tiders beskedne postbesørgelse mærkedes ikke mindst af beboerne på landets mange småøer, og posten til og fra Saltholm blev da også overvejende befordret lejlighedsvis med fisker- og kreaturbådene.

En forbedring indtraf, da postvæsenet i årene omkring århundredskiftet – i forbindelse med landpostvæsenets udvikling – gradvist indførte direkte omdeling til samtlige landets beboere.

Saltholms befolkning, der på dette tidspunkt kun udgjordes af 3 familier, havde naturligvis også krav på postomdeling, og der oprettedes derfor en bådpostrute mellem Kastrup og Saltholm. Ruten var at sidestille med en landpostrute, hvor landpostbudet, Axel Valdemar Hansen, bestred såvel bådposten som omdelingen til øens beboere. Han foretog tillige de almindeligt forekommende postforretninger på stedet.

Selv om der idag kun er en enkelt familie tilbage på Saltholm, består ruten fremdeles, og den nuværende kontrahent, bådfører John Bergmann, besørger posten 3 gange ugentlig (mandag, torsdag og lørdag), udgående fra Kastrup postkontor.

Da postbåden tillige medfører forsyninger til beboernes daglige husholdning, bl.a. drikkevand, er ruten ligefrem at betragte som en livline til fastlandet. Når ekstremt dårlige vejrforhold hindrer besejling af ruten, må andre forholdsregler derfor, nødvendigvis, iagttages.

Som eksempel herpå kan nævnes den strenge isvinter i 1941 – under krigen – hvor posten, i tidsrummet fra 1. januar til 31. marts, besørgedes *»...ved særlig Lejlighed, med Redningskorpsets Flyvemaskine, til Fods af Kontrahenten og af Værnemagtens Flyvemaskine...«*.

Siden landpostbud Axel V. Hansens afgang den 30. september 1925, har ruten været betjent af følgende kontrahenter:
Fra 1. oktober 1925. Fisker Johannes Thejsen
Fra 1. januar 1940. Fisker Cornelius Petersen
Fra 1. januar 1960. Fhv. maskinmester Erik Nygaard Hansen
Fra 1. juni 1969. Den nuværende bådfører John Bergmann.

Der findes ingen særlige stempler som tilkendegiver befordring med postbåden.

Interne postnumre

Ifølge fortegnelsen over danske postnumre lægger Kastrup beslag på nummeret 2770. Det kan derfor give anledning til undren, når man på en postkvittering kan se nummer 2771 eller 2772. Det beror dog ikke på en trykfejl, men henviser blot til, at indbetalingen er foretaget på ét af Kastrups to postindleveringssteder. På samme måde anvender 2300 – København S – nr. 2301, 2302, 2303 og 2304.

Vedr. stempler.
Artiklen indeholder samtlige tildelte »stjernestempler« og »udslebne stjernestempler« på Amager. Der findes yderligere et »Syrevej« posthornstempel – blot uden stjerner. Kun Dragør havde nummerstempel –235. (1867–84). Af øvrige stempler er kun vist et udsnit.

REDUS ALBUMSYSTEMER

A4-, A5- og B-systemet m/NUL ULTRA lommer.
Specallommer til mange formal.
Luxusalbum. Argangsystemet 1875-1975.
Årsmapper. Også 1969-1975.
Sving- og stiklommer til hængselfri montering i supertynd acetat.
Rekvirer katalog med alle oplysninger.

REDUS-REKVISIT
Ahlmanns Allé 5, 2900 Hellerup
Tlf. (01) 62 42 65. Giro 5 43 33 98.

Tryksager

- Plakater
- Brochurer
- Folders
- Blade
- m.v.

coop
TRYK amba
Torvekanten 2ª
2500 Valby

Epilog

Jeg håber, med ovenstående redegørelse at have kastet lys over Amagers postmæssige udvikling og indretning og dermed bidraget til den igangværende »kortlægning« af Danmarks postale historie. Da artiklen i det væsentligste bygger på grundlag af postvæsenets arkiver og bogsamling, retter jeg en særlig varm tak til hr. Morell Nielsen, Postmuseet, og fru Connie Larsen, P&T's bibliotek, der velvilligt har stillet materiale til rådighed. Jeg udtrykker endvidere stor taknemlighed overfor de mange flinke mennesker, som også har bidraget med viden og illustrationer:

Henning Kaaber,
JKE-gruppen (stempler og brev)
Menné Larsen,
Posthistorisk forlag
Poul Magleby,
AFF (breve)
Postmester Andersen,
Sønderbro postkontor
Postmester Jensen,
Lufthavnspostkontoret
Vikkelsø,
Kastrup postkontor
Inge Kjær,
Taarnby lokalhistoriske samling
Birte Hjort,
Dragør lokalarkiv
Erik Jensen,
Postmuseet's fil. afd.
J. Fuglsang,
P&T
Søs Müller,
Geodætisk institut

samt en mængde »anonyme« mennesker – som alle har medvirket til at pusle brikkerne sammen.
Indledningen er fra
Chr. Nicolaisen: Amagers Historie.

På jagt efter dagligmærker i engelske kilovarer

Af Sten Müller
Amagerland Frimærke Foreninger

Vi kommer vel alle som frimærkesamlere i den situation, at vore landesamlinger begynder at stille meget store krav til investeringer, hvis målet er at gøre dem komplette. I dag kræves der endog en ret betydelig kapital, hvis man samler på et af de gængse lande, og som Englandssamler skal man kun tilbage til 1960'erne, før adskillige mærker koster mere end 100,- kr. stykket, og det er nok mere, end de fleste kan klare økonomisk.

Hvad gør man så? Ja, man kan starte på et nyt land, men snart er man i samme situation, og noget af det morsomme ved at samle på frimærker forsvinder, hvis man ikke virkelig forsøger at finde noget, der er økonomisk overkommeligt. Men det gør naturligvis ikke noget, hvis det rent filatelistisk er omfattende.

Indtil 1967 havde jeg aldrig samlet på frimærker, ikke en gang som barn i cigarkasser eller stilehæfter, men i 1967 arvede jeg en hel del mærker og måtte derfor tage stilling til, hvad jeg skulle stille op med dem. Med en god vens hjælp fik jeg et nogenlunde overblik over arvens omfang, og jeg forstod hurtigt, at hvis jeg skulle have nogenlunde overblik over aspekterne i materialet, måtte jeg melde mig ind i en frimærkeklub og begynde at lære noget om de små firkanter fra grunden af. At det blev de engelske mærker, der kom til at stå mit hjerte nærmest, skyldtes en række tilfældigheder, og da jeg fik tilbudt et kilo engelske mærker for 26 kr., gik jeg i gang, og min skæbne var beseglet – variationsrigdommen i de engelske dagligmærker fascinerede mig, og selv om jeg fortsat forsøger



at opbygge en engelsk landesamling, er det studiet af de engelske dagligmærker, der opfylder det meste af min tid, og som giver mig den største glæde.

Men for ikke at gøre denne artikel fuldstændig uoverskuelig vil jeg kun beskrive variationsmulighederne i dagligmærkerne i Elizabeth-perioden, og jeg vil kun medtage variationsmulighederne i Wildingperioden og i Machinperioden før decimalsystemet indføres. Det skyldes dels mit ønske om at begrænse og overskueliggøre artiklen, dels det faktum, at Machinudgaverne med værdiangivelser efter decimalsystemet stadig udkommer.

Min første kilovare blev sorteret efter AFA's Europakatalog. Alle mærkerne blev vasket i håndvasken i store mængder ad gangen og utallige blev ødelagt, men alligevel kan jeg endnu fornemme den salige fryd, når de let krøllede mærker blev taget ud af de halvvåde aviser, billedmærkernes numre blev identificeret efter AFA, og dagligmærkerne afslørede en sand rigdom af liggende og omvendte vandmærker, grafitstreger og ak– rester af fosforstriber, som ganske vist blev og stadig bliver kaldt svovlstriber i AFA. Hele familien var aktiveret, og vi havde det sjovt. Vi rev striber og blokke i stykker, for det hele skulle »naturligvis« bundtes, så vi kunne tælle op, hvor mange vi havde af hver slags.

I dag er det naturligvis lige så sjovt, og man kan stadig involvere familie og venner i den spændende jagt, men der bliver bestemt ikke vasket og bundtet som før, og detailundersøgelserne vil ofte være et enkeltmandsjob.

Desuden er AFA's Europakatalog ikke længere nok. Skal man virkelig have øjnene op for, hvor mange variationsmuligheder dagligmærkerne frembyder, må man anskaffe Stanley Gibbons Specialkataloger, man må opsøge artikler her og der, navnlig i engelske tidsskrifter og eventuelt søge forbindelse med engelske samlere. Man må skrive til frimærketrykkeriet, ja sågar til papirmøllen, der fremstiller frimærkepapiret for at få en forklaring på de mærkværdigheder, som man altid vil falde over, når man virkelig studerer sine mærker, og så er man kommet til det stadium, hvor man ikke længere blot er frimærkesamler, men man er blevet filatelist.

Men lad os starte jagten og åbne en kilovare, idet vi lader som om billedmærkerne ikke eksisterer.

Af dagligmærker fra Elizabethperioden vil vi som omtalt før koncentrere os om 2 hovedtyper:



Wilding



præ-decimol Machin

1. sortering. Sorteringen af mærkerne i disse 2 hovedtyper og efter værdiangivelser (farver) kan passende kaldes 1. sortering. Med pundsmærker og de øvrige store værdier kan denne grove sortering allerede give 40 forskellige mærker vel at mærke maksimalt. Dertil kan lægges et vist antal se-tenant udgaver.

Ved 1. sortering sorteres også virkelig defekte mærker fra. Mærker med en lille fold eller en manglende tak får lov at passere indtil videre. Efter denne 1. sortering vil jeg nu omtale den videre sortering og behandling af de 2 hovedtyper Wilding og Machin hver for sig, idet jeg gennemgår Wilding først. Herunder er vist et par eksempler på se-tenantudgaver:



Wilding



Machin

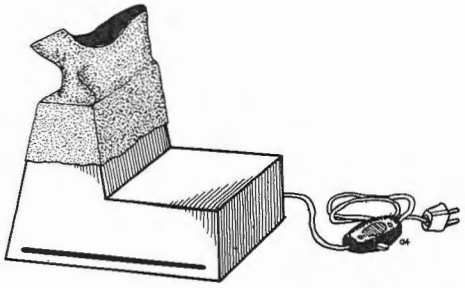
2. sortering. Vi går nu i gang med 2. sortering af Wildingmærkerne. Det er stadig mærkets forside, der interesserer os, idet vi ser efter, om der er fosforstriber ned over mærkets forside. Dette gøres lettest ved at holde mærket op foran øjnene i vandret stilling og så kikke langs mærkets overflade. Med lidt øvelse vil fosforstriberne kunne ses ganske tydeligt. Denne sortering kan maksimalt give 31 variationsmuligheder, idet alle Wildingmærkerne findes med 2 fosforstriber og enkelte med 1, som så enten kan findes i midten eller til venstre eller højre på mærket. Desuden findes ½d, 2½, 3 og 2s6d med kridtoverflade. Kridtoverfladen kan føles som en glat overflade, men er man i tvivl, kan man forsigtigt prøve at ridse lidt i kanten med spidsen af f.eks. en sølvske. Kommer der en sort streg, har mærket kridtoverflade.

På nuværende tidspunkt har vi maksimalt mulighed for at kunne identificere 75 forskellige mærker.

3. sortering. Nu skal de mærker, vi har fundet under 2. sortering, undersøges nærmere, idet der har været anvendt 3 forskellige legeringer af fosfor, der afgiver en efterglød af grønt, blåt eller violet lys efter en ultraviolet bestråling. På vaskede mærker er denne effekt reduceret betydeligt, så vask aldrig mærker med fosforstriber, i hvert fald ikke før de forskellige legeringer er identificeret, men sæt dem hellere ind i samlingen som brevafklip efter deres specielle egenskaber. Skal man vaske disse mærker for at konstatere vandmærkets særlige egenskaber (disse omtales senere), skal det gøres med den yderste forsigtighed og højst 2 ad gangen.

Fosforstriberne findes også med forskellig bredde 8 mm og 9,5 mm. Denne forskel kan lettest identificeres på afstanden mellem fosforstriberne, som for mærker med 8 mm striber er ca. 12 mm, medens 9,5 mm striberne har en afstand af 10,5 mm. På mærker med 1 stribe er bredden 4 mm.

Efterglødens forskellige farver kan ofte være særdeles vanskelig at konstatere. Det kræver i hvert fald, at man har et totalt mørkt rum, at ens øjne kan reagere hurtigt, og at man har en sikker fornemmelse for farver. For at kunne identificere de tre farver, må man have en ultraviolet lampe, der udsender både korte og lange bølger, og da man skal passe på sine øjne, har jeg til formålet fået lavet en speciel kasse:

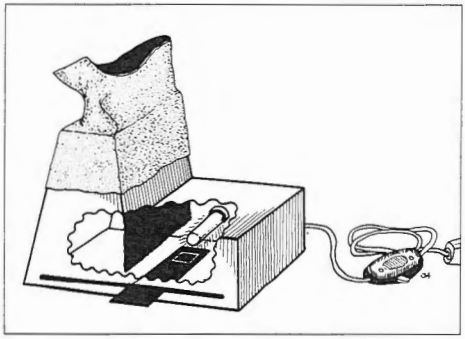


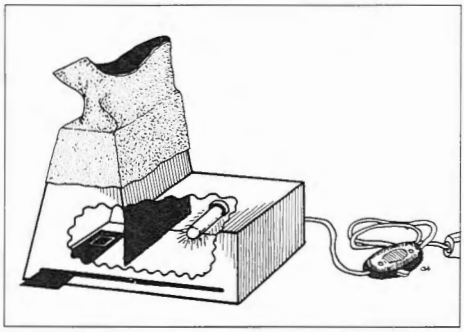
Kassen er sortfarvet indvendig, og der er et sortfarvet let gardin bagved den langsgående revne i siden, desuden er der et tilsvarende gardin mellem den lave og den høje kasse. For enden af den høje kasse har jeg sat en stump af en bilslange, som lukker tæt om øjnene. Nu har jeg skabt et totalt mørkt rum, og desuden er øjnene beskyttet mod det ultraviolette lys, som findes i den fjerneste ende af den lave kasse. Her er fastgjort en 6 W U/V lampe 3–4 cm over den langsgående revne. Når nu frimærket føres ind gennem revnen og ind bag gardinet belyses det af den ultraviolette lampe. For at få så stor effekt af denne bestråling som muligt har jeg på indersiden af kassen over lampen påklistret lidt staniol. Efter ca. 10 sek. føres mærket hurtigt frem, til det er inde i den høje kasse, og her kan efterglødenen iagttages og identificeres.

Jeg har før omtalt, at denne efterglød kan være vanskelig at identificere, og derfor kan varigheden af efterglødenen ofte være et mere sikkert kendetegn end farven. Desuden kan eventuelle poststempler være en god hjælp. Nedenunder har jeg angivet sammenhængen mellem efterglødens farve og varighed og tidspunktet for udgivelserne:

Grøn efterglød ca. 10 sek.	Blå efterglød ca. 20 sek.	Violet efterglød ca. 5 sek.
1959–1960	1961–1965	1965–1967

Men hermed er vi endnu ikke færdige med at sortere fosforstriber i Wildingudgaverne, idet påføringen af fosforstriber er sket på 3 forskellige måder, som i de engelske kataloger benævnes »photogravure, ty-





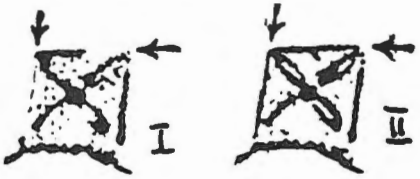
pography og flexography«. De to sidstnævnte kan kun vanskeligt skelnes fra hinanden, men de to førstnævnte kan relativt let adskilles.

Igen skal mærket holdes op foran øjnene, og man skal se langs mærkets overflade. Hvis fosforkanterne er skarpe, og det kongelige portræt kan ses tydeligt selv i en spids vinkel har påføringsmetoden »photogravure« været anvendt, det vil sige, at først er mærket trykt, derefter er striberne påført. Er fosforkanterne derimod uregelmæssige, og kan det kongelige billede, selv i en mindre spids vinkel, ikke ses, fordi det skinner, har man anvendt den påføringsmåde, som englænderne kalder »typography«, det vil sige, at mærkets billede og striberne er påtrykt i en og samme arbejdsgang.

Nu er 3. sortering endelig færdig, og hvis vi forestiller os, at vi har fundet alt, hvad vi har ledt efter, er variationsrigdommen svulmet op med 52 nye mærker, så vi nu har haft en maksimal mulighed for at finde 127 forskellige mærker.



4. sortering. Denne sortering gælder kun 2½d og 3d mærkerne. Det røde 2½d deles i alle kataloger op i en type I og type II. Forskellen mellem de 2 typer ses i det forreste kors i dronningens diadem, hvor den øverste linie kun er markeret i det halve af korsets bredde i type I, medens linien er markeret fuldt ud i type II. Hele tegningen i korset er også tydeligere markeret i type II.



Type II kan igen deles i undertyperne A – B og C. Det skyldes, at de originale multipositiver blev ødelagt og måtte erstattes. De bestod af 2 negativer på glas, det ene for den ydre ramme og ovalen og det andet for dronningens portræt. Da de 2 stykker glas blev placeret sammen, var positionen ikke nøjagtig den samme, som da de første multipositiver blev lavet, hvilket resulterede i en let hældning af dronningens portræt.

Det er lettest at identificere de forskellige multipositiver ved at se på skulderlinien over E i Postage. Denne linie, som danner kanten af dronningens klædning, går ud til en spiral i ovalen, hvis den forlænges. I type A rammer linien mellemrummet mellem det øverste og mellemste bånd. Linien i type B rammer det mellemste bånd og i type C mellemrummet mellem det midterste og det nederste bånd.



Type I og type II giver 6 nye variationsmuligheder, så vi herigennem kan komme op på ialt 133 forskellige mærker. Derimod giver undertyperne A – B og C ingen nye variationsmuligheder, fordi disse undertyper i forvejen er adskilt på andre måder.

Den pågældende undertypeinddeling findes også i 3d mærkerne. Idet type B blev anvendt til cylinderne 25–33 og type C til cylinder 36 og 37. Et 4. multipositiv, også type C, blev indført fra cylinder 41 og frem. Oversat til almindelig sprogbrug betyder det, at 3d mærker med vandmærke Crowns og med creme papir findes med alle 3 undertyper, hvilket giver 2 nye mærkevariationer, så vi hermed er oppe på ialt 135 variationsmuligheder.

5. sortering. Under denne sortering er det papiret, der interesserer os. I alle kataloger beskrives papiret i de tidlige Wildingudgaver som cremefarvet. Det gælder faktisk alle udgaverne op til 1962. Men ved nærmere eftersyn af kilovarer og lignende ser man tydeligt mærker, hvor papiret er absolut mere hvidt end cremefarvet, og det kan konstateres på mærker, som med sikkerhed kan henføres til perioden før 1962, f.eks. ved hjælp af læsbare stempler.

Dette fænomen skyldes, at den papirmølle, som leverede papir til Harrison and Son's frimærketrykkeri, fik sit vand ude fra Dartmoor heden. Dette vand var indtil 1962, hvor man begyndte at filtrere det, som oftest grumset, og derfor blev papiret cremefarvet. Men under kraftige regnskyl kom der rigeligt med vand til papirmøllen, vandet var renere, og derfor blev papiret mere hvidt.

Selv ved forespørgsler i England er det umuligt at finde ud af, hvilke udgaver der findes med hvidt papir, men det findes i hvert fald i alle værdierne op til 3d og muligvis også i andre værdier. For nogle værdier har jeg fundet det både på mærker med Tudor- og Edwardvandmærket, og også på mærker med omvendt vandmærke, så hvor mange samleværdige mærker denne variationsmulighed giver, er ikke til at sige, men jeg har selv fundet 14 forskellige, så de findes i hvert fald, og sandsynligvis er der flere. Men 14 til vores 135 variationsmuligheder bliver alligevel til 149 forskellige mærker, som klart kan adskilles fra hinanden.

I midten af 1960'erne blev brugen af vaskemidler, som indeholdt »optisk hvidt« almindeligt. Da papirmasse ofte indeholder kludeaffald, blev det omtalte forhold bemærkelsesværdigt hurtigt pletvis synligt i frimærkepapiret i ultraviolet lys. På papirmøllerne forstod man hurtigt, at tilstedeværelsen af »optisk hvidt« forbedrede udseendet på det færdige papir og begyndte at tilsætte det med fuldt overlæg, hvilket resulterede i det ensartede kraftige fluorescerende tryk i den sidste del af Wildingperioden.

Man kan ikke lave en klar adskillelse mellem stadierne i den beskrevne udvikling, men ved køb af kilovarer viser det sig, at alle stadier fra det ikke-fluorescerende papir til det klart fluorescerende papir findes blandet sammen.

Heller ikke her er det muligt at angive, hvor mange nye variationer det samlet giver. Man skal iøvrigt være opmærksom på, at fluorescerende papir kan »smitte af« på almindeligt papir. Men for de fleste af de lavere værdier kan der laves plancher, der viser mærker med glimtvis fluoresceren til mærker med total fluoresceren.

Udover disse mere specielle ting nævner katalogerne, at man i 1963 anvendte et krideret papir i 2s feriehæfterne, hvor man på en side havde 3 ½d mærker og et 2½d mærke. Mærkerne er lette at identificere, idet de føles ret glatte på overfladen, og hvis man »ridser« dem lidt i kanten med en sølvske, afsættes en sort streg.

Ligeledes nævner katalogerne et tykkere papir, som man eksperimentelt indførte i 1964 for 3d mærket uden fosfor, men med vandmærket Crowns. Man har 4 gange i et ark tilføjet et liggende T til vandmærket for at kunne identificere dette papir.

Men jeg tror næppe nogle af disse papirvarianter i dag kan findes i en kilovare, så jeg har egentlig kun taget dem med i denne omtale for at nævne, at de findes.

Iøvrigt kan der være en del forskel på papirtykkelsen i Wildingudgaverne, idet papirrullerne blev leveret efter rullens totale vægt. Så ved hjælp af følesansen og eventuelt en millimeterskrue kan man identificere flere tykkelser. Jeg har i min samling enkelte mærker, som er ekstremt tykke, og nogle der er ekstremt tynde.

Men heller ikke dette forhold synes jeg kan indgå i en optælling af variationsmulig-

heder, men må snarere høre under tilfældigheder.

6. sortering. I forrige sortering måtte vi vaske frimærkerne, hvis vi ønskede at inddrage papirtykkelsen i vore studier, men i 6. sortering gælder studiet af Wildingudgaverne vandmærkerne, og derfor er en afvaskning af mærkerne nu nødvendig. Under denne afvaskning afdækkes endnu et fænomen ved Wildingudgaverne – de såkaldte grafitstreger. Men lad os i første omgang blive ved vandmærkerne. Der findes 3 hovedtyper: Tudor Crown, St. Edward's Crown og Crowns. Tudor Crown blev brugt fra 1952 til 1954, St. Edward's Crown fra 1955 til 1958 og Crowns fra 1958 og frem. Alle Wildingfrimærker fra ark er med retvendt vandmærke, mens mærkerne i frimærkehæfter for 50%'s vedkommende er med retvendt vandmærke, og den anden halvdel er med omvendt vandmærke, hvilket skyldes trykteknikken. Indtil 1961 var alle mærker med liggende vandmærke fra automatruller. Det liggende vandmærke pegede mod venstre set fra mærkets forside. Men fra 1961 kom alle 2s-hæfterne med liggende vandmærke, og i disse hæfter er halvdelen af mærkerne med liggende vandmærke til venstre og halvdelen med vandmærket pegende mod højre.

Som en kuriositet kan nævnes, at mærker fra en frimærkerulle er let buede på de lodrette sider, hvis de er afskåret i en automat, medens de er lige på de lodrette kanter, hvis de er afrevet i hånden.

I mærker med vandmærke Crowns er der bemærket forskelle i afstanden mellem kronerne, men det skyldes forskelle i trådnettet på rullen, som presser vandmærket i papirmassen, og ikke forskellige versioner af vandmærket.

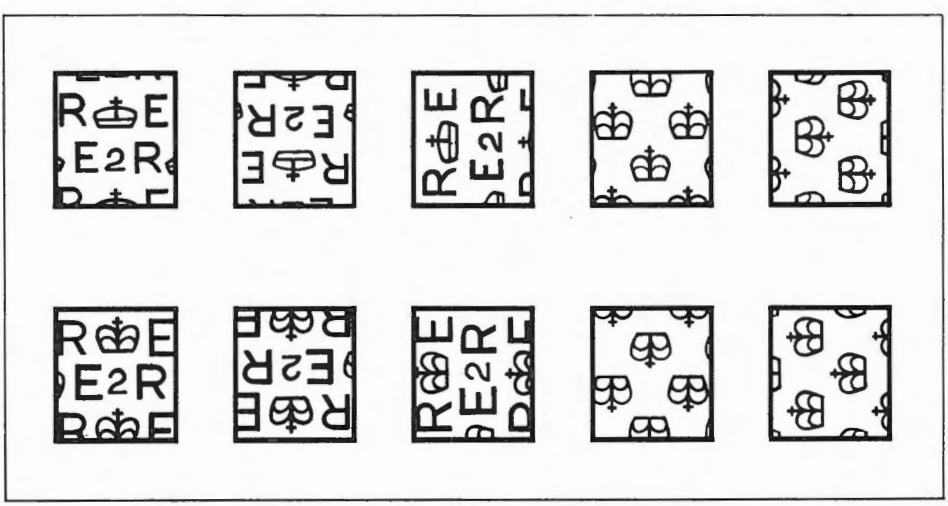
Endelig kan jeg også her nævne det T, man i 1964 tilføjede vandmærket Crowns 4 gange i arket med det eksperimentelle tykkere papir.

Nederst på siden er vist, de positioner, vandmærket i Wildingsudgaverne kan have.

Ved sammentælling af omvendte og liggende vandmærker forøges variationsmulighederne med 129 mærker, så vi er nu oppe på, at vi muligvis kan finde 278 forskellige mærker, hvilket er et ganske betragteligt antal, og så er der endda også omvendte vandmærker i de høje værdier, men de vil næppe kunne findes i kilovarer. Derimod kan man finde mærker med de høje værdier uden vandmærker, og det giver atter 4 nye muligheder, således at vi nu er oppe på 282 forskellige mærker.

Men vi er endnu ikke ved vejs ende, idet vi nu kan beskæftige os med grafitmærkerne, idet de som sagt også findes frem ved afvaskningen af mærkerne.

I 1957 opstillede man eksperimentelt en brevsorteringsmaskine i Southampton,



men maskinen var ikke så effektiv, som man kunne ønske sig. Man forsøgte derfor at forstærke frimærkernes identitet ved at anbringe en eller to elektrisk ledende grafitstreger under gummiet på bagsiden af mærkerne.

Portoen for tryksager var 2d, og denne værdi fik én grafitstreg, de øvrige værdier fra ½d-3d fik 2 streger. Disse grafitmærker findes med vandmærket St. Edwards Crown såvel retvendt som liggende til venstre.

Eksperimentet var ikke nogen umiddelbar succes, da en eventuel tilstedeværelse af papirclips eller af fugtighed på brevene ødelagde virkningen af de elektrisk ledende grafitstreger.

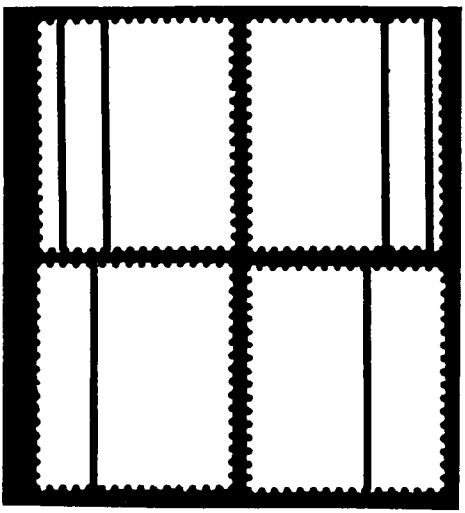
Men også i 1958-59 fortsatte man udgivelsen af mærker med grafitstreger, men denne gang med vandmærket Crowns, såvel retvendt som omvendt og liggende til venstre.

I november 1959-februar 1960 fortsatte man eksperimenterne i Southampton. Denne gang tilsatte man til grafitmærkerne fosforstriber på mærkernes forsider, så sorteringsmaskinen i denne periode var forsynet med såvel en elektrisk scanner som en fosforscanner. Mærker med fosforstriber og grafitstreger udkom i værdierne ½d-1½d med vandmærket St. Edwards Crown, desuden udkom 2d mærket ved en fejl, ligeledes med dette vandmærke, men ellers udkom værdierne 2d-4½d med vandmærket Crowns.

Anvendelse af fosforstriber gav større sikkerhed i brevsorteringen, og derfor stoppede postvæsenet brugen af grafitstreger, og lageret af mærker med grafitstreger blev distribueret ud til andre områder for at blive brugt op. Desuden blev frimærkepapir, der havde fået påført grafitstregerne anvendt til 1d og 3d mærker, som altså blev trykt efter, at grafiteksperimentet var afsluttet. Grafitstregerne på disse mærker er fejlplacerede, således at der for eksempel er 2 eller 1 streg til højre eller til venstre på mærket, ja, der findes endog mærker med 3 streger.

Forsforstriberne på mærker med grafit- og fosforstriber har en grønlig efterglød ved belysning med en 6 watt's U/V lampe.

Da jeg før har omtalt vandmærkevariationerne, giver grafitmærker med retvendt vandmærke kun 22 nye muligheder, hvorved vi nu kommer op på 304 forskellige mærker.



7. sortering. Nu skal vi til at sortere de enkelte værdier i farvenuancer.

Da der er lavet mange tryk af de fleste af værdierne, vil der naturligvis kunne findes en lang række mindre farvenuancer, men kun 1 værdi har en egentlig farveændring, som opstod af postale grunde. Denne ændring finder man i 2d værdien, som fra d. 17/10-56 udkom i en lysere tone. Begrundelsen for ændringen fra den mørkebrune farve til den lysebrune farve var, at afstemplingen på de mørkebrune mærker vanskeligt kunne ses.

4d mærket ændrede også karakter, men det var ikke nogen egentlig farveændring. Da indlandstaksten for 1. klasse breve d. 17/5-65 steg fra 3d til 4d, blev der skabt et vældigt behov for 4d mærker, dette medførte at man ætsede trykcylinderen dybere, og derved fik mærkerne en dybere tone.

I øvrigt er Stanley Gibbons Specialised Stamp Catalogue 3 meget behersket med hensyn til at angive farvenuancer. Der er for værdierne fra ½d-1s6d kun angivet 7 nuancer, når man ser bort fra de ovenfor anførte, medens der er angivet 9 nuancer for værdierne 5s og 10s.

I en artikelserie i Berner Briefmarken Zeitung 1969-71 af Kurt Rolli gives en betydelig mere fyldig oversigt over farve-

nuancerne i Wildingsudgaverne, selv om han alligevel kun medtager de farvenuancer, som tydeligt adskiller sig fra hovedfarven. Han anvender følgende forkortelser i sine angivelser af, hvor farvenuancerne findes:

Vandmærker:
T = Tudor Crown
E = St. Edwards Crown
C = Crowns
1 = retvendt vandmærke
2 = omvendt vandmærke
3 = liggende vandmærke til højre (set fra mærkets bagside)
4 = liggende vandmærke til venstre

Streger:
Gr = Grafit
PhGr = Fosforgrafit
Phg = Fosfor med grøn efterglød
Phb = Fosfor med blå efterglød
Phv = Fosfor med violet efterglød
I l = 1 streg til venstre
I r = 1 streg til højre
I m = 1 streg i midten
2 = 2 streger
4 mm = Bredden på fosforstriben
8 mm = Bredden på fosforstriben
9,5 mm = Bredden på fosforstriben
A = Stregerne påført ved en fotogravureproces
B = Stregerne påført ved bogtryk
F = Stregerne påført via en plastrulle (fleksografi). De kan ikke skelnes fra de bogtrykte fosforstriber

Typer:
(Kun i 2½d mærket) Type I
Type II (undertyper a - b - c)

Papir:
c = creme
w = hvidt
k = kridt
lk = lettere krideret
d = tykt papir
dn = tyndt papir

Eksempel på læsning af forkortelserne: C4-Phv-Il-4 mm. Mærket har vandmærket Crown liggende til venstre og 1 forsforstribe til venstre på 4 mm, der har en violet efterglød.

½d orange har følgende farvenuancer:
lysende orange/mere rød: T1-c, C1-c
lys orange/blegere tone: C1-w, C2-w
kraftig mørk orange: C1-k, C2-k

1d ultramarin har følgende farvenuancer:
ultramarin/mere violet: C1-c, C2-Gr-c, C1-w, C2-w
dyb ultramarin: C1-Phb-w, C1-Phv-8 mm
mørk ultramarin: C1-Phb-w, C2-Phb-w
lys ultramarin: C3-Phv-9,5 mm-lk, C4-Phv-9,5 mm-lk

1½d grøn har følgende farvenuancer:
mørk blågrøn: T1, T2, E1, C1-w, C2-w
græsgrøn: T1, T2, E1
blågrøn: E1, C3, C4-Phb-A-w
lysgrøn: C1-Phb-A-w

2d mørkebrun og lys rødbrun har følgende farvenuancer:
lysere mørkebrun: E1
lysende rødbrun/mere rød: C1-w, C1-Phv-9,5 mm-A-w
mørkere lys rødbrun: C1-Phv-9,5 mm-A-w

2½d karminrød har følgende farvenuancer:
mørk karminrød: C1-IIa-c, C2-IIa-c
lys karminrød: C1-IIa-w, C2-IIa-w
falmet karminrød: C1-IIb-w
kraftig karminrød: C1-IIc-k, C2-IIc-k

3d mørkviolet har følgende farvenuancer:
grålilla: E1-Gr
dyb rødviolet: E1, E2
blålilla: C1, C2-c
rødlilla: C1-w
rødlig-violet: C1-w, C2-w
gråviolet: C1-w
dyb lillaviolet: C1-w, C2-w
dyb purpurlilla: C1-Phv-Im
mørkere mørkviolet: C3-Phv-Il-4 mm, C3-Phv-Ir-4 mm, C4-Phv-Il-4 mm, C4-Phv-Ir-4 mm
dyb purpurviolet: C3-Phv-2-9,5 mm, C4-Phv-2-9,5 mm

4d lysultramarin og mørkultramarin har ingen farvenuancer angivet

4½d kastanjebrun har følgende farvenuancer:
rødkastanjebrun: C1-Phb-8 mm-w

5d brun har følgende farvenuancer:
gullig brun: E1
mørkere brun: C1-Phv-2-9,5 mm-A-w

6d rødlilla har følgende farvenuancer:
violetpurpur: E1
purpurvinrød: C1-c, C1-Phv-9,5 mm
lys purpurvinrød: C1-w

7d lysgrøn har følgende farvenuancer:
gulgrøn: C1-w
mørk gulgrøn: C1-Phv-2-9,5 mm

8d karminlilla har ingen farvenuancer angivet

9d grøn har følgende farvenuancer:
dyb mørkgrøn: C1-w
olivengrøn: C1-w

10d blå har følgende farvenuancer:
dyb preussiskblå: T1
gråligblå: E1

11d brun har følgende farvenuancer:
rødlig purpur: E1

1s har ingen farvenuancer

1s3d mørkgrøn har følgende farvenuancer:
dybere blågrøn: C1-w, C1-Phb-A-w
lys blågrøn: C1-Phv-B-w

1s6d har følgende farvenuancer:
skifterblå: E1
dyb gråblå: C1-Phv-2-9,5 mm-A-w

Ud fra Kurt Rolli's opstilling i Berner Briefmarken Zeitung er farveforskellene i de høje værdier betinget af de 3 trykkerier, som trykker disse mærker, og derved er mærkerne adskilt, inden vi kommer til at betragte farvenuancerne, så i vores optælling nøjes vi med de nuancer, vi indtil nu har fundet frem; men det bliver også til 76 forskellige mærker, således at vi nu er oppe på 380 variationsmuligheder.

I øvrigt er farver og specielt farvenuancer et overordentligt vanskeligt emne at beskæftige sig med, idet 2 samlere næppe vil give en farvenuance den samme karakteristik. Som eksempel kan jeg nævne den farvekarakteristik, som mine hovedkilder giver det almindelige 3d mærke i Wildingudgaven:

Violet: AFA 1983
Deep lilac: S.G. Specialised
Bläulichviolett: Michel-Grossbritannien Spezial 1983
Dunkelviolett: Kurt Rolli i Berner Briefmarken Zeitung

Farveforvirringen er betydelig. Men lægger man sine mærker op, er nuancerne ofte tydelige, og så kan man da indsætte dem i sin samling under betegnelsen »farvenuancer«. Så slipper man for at karakterisere dem og dermed for at blive uenig med andre avancerede samlere.

8. sortering. Det sidste, vi mangler at kigge efter, er varianterne. Naturligvis kan en del findes i kilovarerne, men det har egentlig aldrig haft min store interesse. Muligheden skal dog nævnes for fuldstændighedens skyld i en artikel af denne art. Jeg skal da også indrømme, at når jeg har fundet varianter, er de selvfølgelig sat ind i samlingen, men jeg har aldrig systematisk søgt efter dem, sådan som jeg systematisk har søgt efter forskelle, som havde postale begrundelser. Har jeg derfor læsere, som er interesseret i dette område, må jeg henvise til engelske specialkataloger.

Under denne sortering sorteres så endelig de mindre pæne mærker fra – dem med grimme stempler – en halv tak eller en lille fold, idet vi nu med sikkerhed ved, at de ikke rummer spændende overraskelser, og hermed er vi så ved vejs ende med Wildingudgaverne. Men nu står selvfølgelig det spørgsmål tilbage: Kan man finde usorterede Wildingmærker i dag, som har været udbudt til salg o. 1965? Det mener jeg virkelig, man kan, også når det gælder kilovarer. Jeg tror, at der er en del samlere, som har købt og stadig køber kilovarer for at få materiale til deres samling og til deres dubletcirkulationshæfter, hvorefter resten af kiloet bliver lagt væk til »bedre tider«. Disse kilorester vil for os, der ønsker at gå mere i dybden, være kilder til timers spændende og fornøjelig jagt, men det skal helst være mærker, der er indsamlet i første halvdel af 1960'erne.

Herefter kan vi koncentrere jagten på dagligmærkerne til at omfatte Machinudgaverne med værdiangivelsen i £sd, idet vi i den førstomtalte sortering fik sorteret vore fund af Machin-mærker ud i 18 forskellige kuverter med kun en værdi i hver kuvert. For Machinudgavernes vedkommende vil jeg ikke dele mine undersøgelser ud på en række sorteringer, men gøre hver enkelt

værdi færdig for sig, idet jeg starter med ½d værdien og slutter med £'s værdien.

Der er dog en række forhold, som er generelle, og som jeg er nødt til at tage op, inden den egentlige gennemgang.

Det er normalt for alle udgaver at have en krideret overflade, og alle udgaverne er uden vandmærker; desuden er alle fosforstriberne med violet efterglød. Der findes et 2s hæfte fra 1970, der har et særligt tykt papir, men ellers er der ingen papirforskelle, bortset fra dem som skyldes, at papirrullen leveres efter rullens totale vægt, og der derfor kan være mindre forskelle i tykkelsen af papiret rullen igennem. Der kan på bagsiden været anvendt 2 forskellige slags gummiering – gummi arabicum eller polyvinyl-alkohol kaldet PVA, men for brugte mærker, er dette forhold jo uden betydning, selv om man ofte tydeligt kan mærke, om et mærke er gummieret med gummi arabicum eller PVA, når man foretager afvaskningen, idet mærker med PVA-gummi er betydelig vanskeligere at afvaske end mærker med gummi arabicum.

Efter at have nævnt de karakteristika, som ikke kan bringes i anvendelse ved identificeringen af de enkelte mærker inden for de forskellige værdier, må det nu være på sin plads at nævne dem, der kan anvendes. For de fleste værdier kan man anvende fosforstribernes antal og placering, farvenuancer og ved enkelte værdier farveændringer, desuden er der forskel på billedet af dronningens buste, så man ifølge de engelske kataloger kan skelne mellem 3 forskellige buster, benævnt Head A – Head B og Head C. (Head = Hoved).
På Head A er soklen flad uden skygger, på Head B er soklen buet med skygger og Head C giver en 3-dimensional virkning på en lys baggrund (10d og 1s).



Head A



Head B

Udover de nævnte karakteristika har visse værdier afvigelser, som jeg skal nævne efterhånden, som jeg kommer til dem, men man skal dog allerede fra starten bemærke, at der findes en del se-tenant muligheder. De fleste stammer fra hæfter, men der findes også den interessante automatrulle fra 27/9 1969, som er afbildet nederst på siden.

Efter denne indledning vil jeg påbegynde den egentlige gennemgang, idet jeg som før omtalt genenmgår mærkerne værdi for værdi:

½d orangebrun - 2 fosforstriber - Head A
1d lys oliven - 2 fosforstriber - Head A
1d gullig oliven - 2 fosforstriber - Head B
1d grønlig oliven - 2 fosforstriber - Head B
1d gullig oliven - 1 centerstribe - Head B
(sidstnævnte mærke kan enten stamme fra den føromtalte automatrulle eller fra den nedenfor viste hæfteside).







Endelig kan 1d findes i forskellige se-tenant kombinationer, som alle stammer fra det berømte hæfte »Stamps for Cooks«. Hæftesiden med se-tenant kombinationerne er vist herover. Ialt kan 1d findes i 9 forskellige se-tenant kombinationer.

For 2d værdien gælder det særlige forhold, at den findes i 2 typer. I type I er værdiangivelsen længere fra venstre kant end i type II. Se billedet.



Type I



Type II

2d lillabrun - Type I - 2 fosforstriber - Head A
2d lillabrun - Type II - 2 fosforstriber - Head B
2d lillabrun - Type II - 1 centerstribe - Head B
(sidstnævnte mærke stammer fra den føromtalte se-tenant automatrulle).

3d violet - 1 centerstribe - Head A
3d blåviolet - 1 centerstribe - Head A
3d violet - 1 centerstribe - Head B
(fra se-tenant automatrullen)
3d violet - 2 fosforstriber - Head A
3d violet - 2 fosforstriber - Head B
(fra hæftesider se-tenant med 1d)

4d værdien er den første værdi i Machinudgaven, hvor der ikke blot er tale om farvenuancer, men hvor værdiens farve skifter d. 6/1 1969 fra mørkebrunt til rødt.
4d mørk sepia - 2 fosforstriber - Head A
4d mørk olivenbrun - 2 fosforstriber - Head A
4d mørk olivenbrun - 2 fosforstriber - Head B
4d mørk olivensepia - 2 fosforstriber - Head A
4d mørk olivenbrun - 1 centerstribe - Head A
4d mørk olivenbrun - 1 centerstribe - Head B
4d mørk olivensepia - 1 centerstribe - Head B
(fra hæftesiden se-tenant med 1d)
4d rød - 1 centerstribe - Head A
4d rød - 1 centerstribe - Head B
(fra se-tenant automatrullen)
4d rød - 1 fosforstribe til højre - Head B
4d rød - 1 fosforstribe til venstre - Head B
(de 2 sidstnævnte kan være fra se-tenant siden fra hæftet »Stamps for Cooks«.
Den sidstnævnte kan desuden være fra se-tenant hæftesiden, hvor mærket findes sammen med 1d mærket med 2 fosforstriber). I øvrigt står værdiangivelsen 4d tættere på nederste rand på mærker fra hæftet »Stamps for Cooks« end på »almindelige« 4d mærker. Se billederne på næste side.

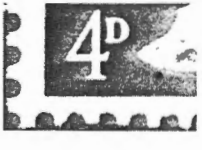
5d kongeblå - 2 fosforstriber - Head A

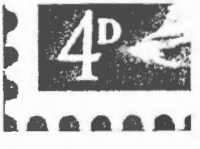




5d dybblå - 2 fosforstriber - Head B

Det dybblå mærke med Head B stammer fra hæftet »Stamps for Cooks«. Værdiangivelsen er lidt tykkere end på mærker fra andre udgivelser og 5-tallet står nærmere nederste rand end normalt.





6d rødlig purpur - 2 fosforstriber - Head A
6d klar magenta - 2 fosforstriber - Head A
6d vinrød - 2 fosforstriber - Head A
6d rødlig purpur - 2 fosforstriber - Head B
6d vinrød - 2 fosforstriber - Head B

Den sidstnævnte vinrøde med Head B vil man dog næppe finde i kilovarer, idet den er relativ sjælden, men man kan da være heldig.

7d smaragdgrøn - 2 fosforstriber - Head B

8d værdien har lige som 4d værdien en egentlig farveændring, idet den dels er udgivet med rød farve og dels med lys turkisblå.
8d rød - 2 fosforstriber - Head A
8d lys turkisblå - 2 fosforstriber - Head B

9d meget mørkgrøn - 2 fosforstriber - Head A

10d drap - 2 fosforstriber - Head C

Jeg nævnte i min indledning til Machin-udgaven, at hoved C har en 3-dimensional virkning mod en lys baggrund.

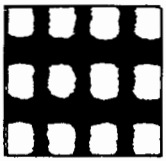
1s lys blåviolet - 2 fosforstriber - Head C
1s bleg blåviolet - 2 fosforstriber - Head C

1s6d grønligblå/dybblå - 2 fosforstriber - Head A
1s6d bleg blå/dybblå - 2 fosforstriber - Head A
1s6d preussiskblå/indigo - 2 fosforstriber - Head A
1s6d preusiskeblå/indigo - »All-over fosfor« - Head A

Oplaget af mærket med »All-over« fosfor repræsenterede et normalt forbrug på 3 måneder, og da det var opbrugt, gik man igen tilbage til mærker med 2 striber, så man finder næppe mange mærker med »All-over« fosfor i kilovarer, men muligvis i kartoteker og dubletlagre.

1s9d mat orange/sort - 2 fosforstriber - Head A
1s9d klar orange/sort - 2 fosforstriber - Head A

2s6d brun - 5s brunlilla og 10s blå findes alle kun i én version, medens £ 1 sort findes i 2 typer. I type I er de hvide raster næsten kvadratiske, medens de i type II har form af opretstående rektangler. Se billedet.



Type I



Type II

Udover de 18 forskellige værdier vi startede med at sortere Machinudgaverne ud i, har vi sorteret vore mærker ud i 43 forskellige variationsmuligheder, når også alle setenant mulighederne medregnes. Det vil sige, at vi har fået sorteret vore Machinudgaver med værdiangivelsen £sd ud i 61 forskellige mærker, og hermed er vi så ved vejs ende med et samlet antal variationsmuligheder på 423.

At engelske kilovarer fra de sidste 20 år har været populære er uomtvisteligt, vel navnlig på grund af mange spændende og smukke erindringsudgaver. Men jeg håber, at min gennemgang har vist, at de også indeholder en mængde interessant filatelistisk materiale, som for en ret beskeden sum kan danne grundlag for en omfattende studiesamling.

Litteraturliste:

Stanley Gibbons Specialised Stamp Catalogue 3.
Michel Grossbritannien - Spezial 1983.
Berner Briefmarken Zeitung 1969–1971 (Artikelserie af Kurt Rolli).
The Mechanised Sorting nr. 1 1973 om fosforbehandlede frimærker.
Stamp Collecting 11/6 - 1979. Artikel of J. E. Thompson.
The »Green« Phosphor of the Machin Series.

Desuden har jeg udvekslet en del breve med forskellige samlere i England, det engelske postvæsen og trykkeriet Harrison and Son's.

Endelige er der utrolig mange, jeg gerne vil sige tak for hjælp, ideer, opmuntring, gennemsyn af kartoteker og dubletlagre osv.; men som det hedder: Ingen navne nævnt – ingen glemt.

AFA FRIMÆRKE-KATALOGER 1983

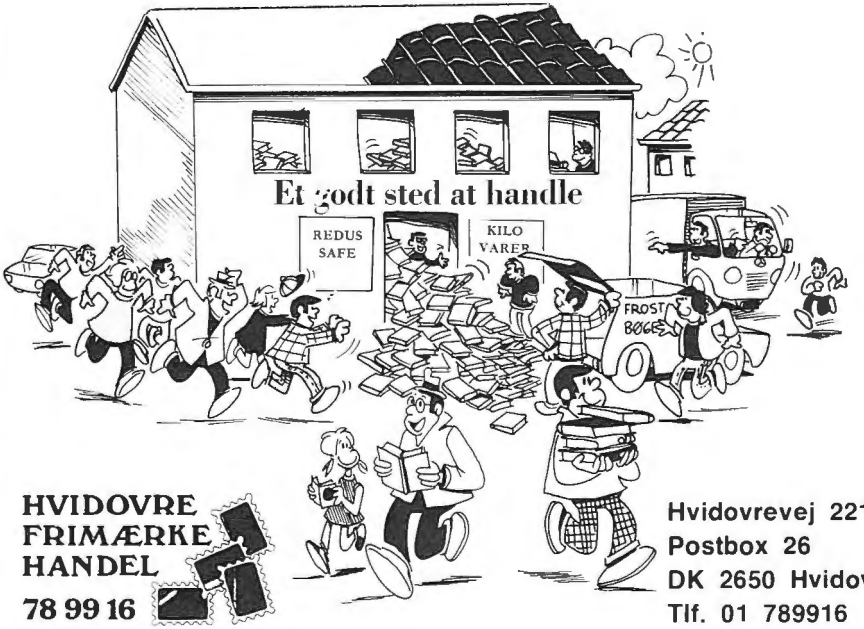


VESTEUROPA	KR. 245,00
SKANDINAVIEN	KR. 60,00
DANMARK	KR. 60,00
FIREBLOKLISTE	KR. 25,00

Fås hos Deres bog-, blad- eller frimærkehandler eller direkte fra:

Aarhus Frimærkehandel, Bruunsgade 42, 8000 Aarhus C.
Tlf. (06) 12 52 88. Giro 6 41 7264

I HVIDOVRE FINDER DE DET HELE UNDER ET TAG



HVIDOVRE FRIMÆRKE HANDEL

78 99 16

Hvidovrevej 221
Postbox 26
DK 2650 Hvidovre
Tlf. 01 789916

Postforholdene i Estland 1918–20

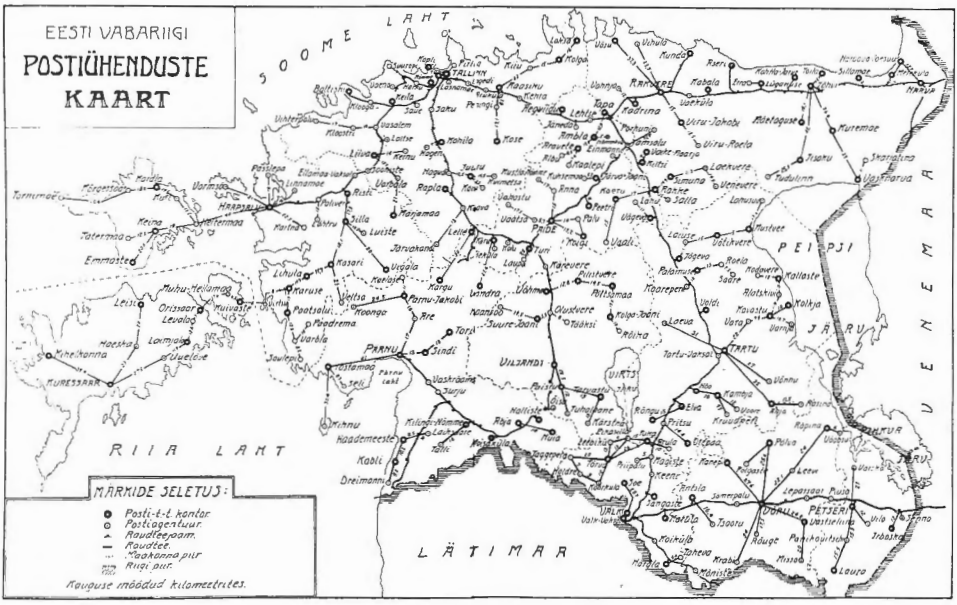
Af Dan Blandford
Amagerland Frimærke Foreninger

Den 1. Verdenskrig resulterede i store ændringer i Europa. Grænser blev flyttet, og nye stater opstod. En af disse stater var Estland, men først måtte landet føre en frihedskrig. En krig bringer af naturlige grunde forstyrrelse i de postale forhold, og der kan let opstå ejendommeligheder, som filatelisterne med begærlighed – uanset filateliens fredelige beskaffenhed – begynder at studere. Denne artikels formål er i hovedtræk at redegøre for nogle af disse ejendommeligheder i tiden fra Estland erklærede sig selvstændigt og indtil landet efter den heldigt førte frihedskrig havde sikret sin selvstændighed.

Tiden før selvstændighedserklæringen

Indtil 1918 omfattede betegnelsen Estland kun den nordlige del af det, vi idag kalder Estland. Syd derfor lå Livland. Estland og Livland havde siden 1721 været guvernementer i det russiske tsarrige og deltog således i første verdenskrig på russisk side.

Ved den russiske februarrevolution i 1917 blev tsaren styrtet, og Rusland blev en republik. Esterne, som foruden Estland også befolkede den nordlige del af Livland, fik sin egen landdag. Estland fik således indre selvstyre, men området forblev under det russiske rige. Efter oktoberrevolutionen, som bragte kommunisterne til magten i Rusland, voksede kravene om et selvstændigt Estland. Den 19. februar 1918 vedtog landdagen et manifest om oprettelse af den estiske republik omfattende det hidtidige guvernement Estland og den nordlige del af



guvernementet Livland. Manifestet offentliggjordes den 23. februar i Pärnu og den 24. februar i hovedstaden i Tallinn.

Mens Estland og Livland var russiske guvernementer, brugtes russiske frimærker. Man kan derfor ofte se ældre russiske mærker eller helsager annulleret i Estland. At Estland fik indre selvstyre medførte ingen ændring heri.



FIG. 1: *Russisk postkort afsendt fra Pärnu den 15. juli 1915. Ankomststemplet i Tallinn den 17. juli 1915.*

Tysk besættelse

Selvstændighedserklæringen fik indtil videre ingen praktisk betydning. Den jordbesiddende overklasse havde siden den tidlige middelalder været tysk, og den var ikke interesseret i et selvstændigt Estland, som skulle styres af esterne selv. Den tyske befolkningsgruppe anmodede derfor den tyske kejser om, at Estland og Livland som et hertugdømme måtte indtræde i en personalunion med Prøjsen. Det var en idé, som åbenbart tiltalte kejseren, og allerede den 22. februar 1918 trængte tyske tropper ind i landet. I løbet af få dage var hele landet besat.

Der blev altså ikke i denne omgang oprettet noget estisk postvæsen, men postbesørgelse kunne ikke undværes. Den 5. marts oprettede den tyske militærguvernør i Tartu en bypost, og han lod overtrykke to russiske frimærker og et brevkort med 20 Pfg. og 40 Pfg. Disse mærker var dog kun gyldige i Tartu. Breve, som skulle ud af byen, blev først sendt til Riga, hvor de censureredes og frankeredes med tyske mærker overtrykt med »Postgebiet Ob. Ost.«. Lokalmærkerne fra Tartu var kun gyldige indtil 22. marts.



FIG. 2: *Postkort fra Tartu til Riga, korrekt frankeret med 20 pfg. lokalmærke fra Tartu og afsendt under dette mærkes kurseringstid. Censureret i Tartu og forsynet med rød påskrift »geprüft«. Modtaget i Riga den 18. marts 1918 og korrekt opfrankeret med 7½ pfg. »Ob. Ost.« mærke. Af den tyske censur i Riga forsynet med R-stempel med cirkel. Alle de nævnte karakteristika skal være til stede for at forsendelsen kan anses som ægte befordret. Helsagens oprindelige pålydende er i denne forbindelse uden betydning, idet man normalt satte provisoriet oven på det påtrykte 3 kop. mærke. Tilhører Kaj Stolzenbach.*

I andre tyskbesatte, hidtil russiske områder, var der gennem nogen tid anvendt tyske mærker med overtryk »Postgebiet Ob. Ost.«, og disse mærker blev nu også gyldige i det besatte Estland, og der åbnedes 13 postkontorer forskellige steder i landet. Mærkerne var gyldige ikke blot til forsendelser inden for de besatte russiske områder, men forsendelser, som skulle ud over disse områder, blev først sendt til Königsberg, hvor de censureredes.

Som bekendt sluttede verdenskrigen ved at Tyskland kapitulerede og underskrev en våbenhvileaftale den 11. november 1918. Også i Estland trak tyskerne sig tilbage. Den 15. november begyndte de at overdrage deres postkontorer til det nyoprettede estiske postvæsen, først i de nordlige dele af landet, siden i de sydlige. Den 2. december overdrag de det sidste af deres kontorer.

Estlands postvæsen oprettes

Det estiske postvæsen oprettedes den 13. november 1918, men man var dog ikke klar til at træde i funktion med det samme. Først den 18. november kunne man udstede en bekendtgørelse, hvorefter postvæsenet ville begynde sin virksomhed den følgende

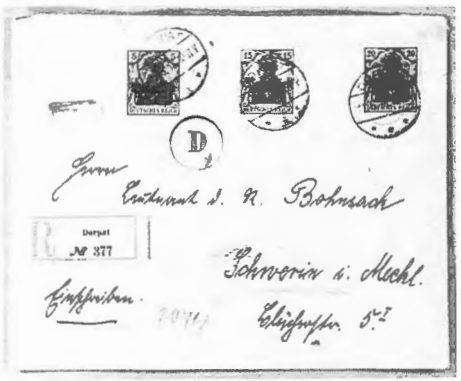


FIG. 3: *Anbefalet brev afsendt fra Tartu den 11. juni 1918 til Schwerin. Af censuren i Tartu forsynet med D-stempel med cirkel, og af den militære postkontrol i Königsberg forsynet med stempel M.P.k. med indramning. Brevet er frankeret med 40 pfg., hvilket er en overfrankering med 5 pfg. Brevportoen indtil 20 g var 15 pfg. Anbefalingsgebyr 20 pfg. Tilhører Kaj Stolzenbach.*

dag. Der kendes dog forsendelser afstemplet af postkontoret i Tallinn allerede den 17. og 18. november, se fig. 4.

Det nye postvæsen havde trange kår. Som nævnt havde Estland som en del af det russiske rige deltaget i verdenskrigen, og efter at krigen burde være slut for Estlands vedkommende, besattes landet af tyske tropper. Man havde derfor selvfølgelig ikke haft tid til at trykke frimærker eller fremstille annulleringsstempler. Man måtte derfor klare sig med midlertidige løsninger.

Kontantfrankering

Manglen på frimærker klarede man ved at anmode publikum om ikke at benytte de opstillede postkasser. Folk skulle i stedet indlevere brevene ved skranken på postkontorerne og dèr betale portoen kontant. Postfunktionæren forsynede herefter forsendelsen med en håndskreven påtegning om, at portoen var betalt.

Visse lokale initiativer betød dog en afvigelse herfra. I Viljandi fremstillede man et stempel med teksten »betalt«, så man slap for at skrive det i hånden. Man gik et skridt videre og forsynede en beholdning af ubrugte, gamle russiske brevkort med stemplet samt et stempel med bynavnet. Disse kort solgtes til publikum for 5 kopek svarende til landsporto for brevkort. Det var også muligt at komme med et større antal af sine egne kuverter og bede om at få dem stemplet mod at betale 5 eller 15 kopek pr. kuvert svarende til lokalporto og landsporto for breve. De således forudstemplede kort og kuverter kunne nedlægges i postkasserne.

I Rakvere gik man endnu videre. Der overtrykte man russiske korsbåndsmærker med teksten »Eesti (Rakwere)« samt med værdiangivelse. Der fremstilledes 4 værdier, men oplagene var yderst små (26, 137, 173 og 402 stk.), især i betragtning af den rådende mangel på frimærker. På centralt hold i Tallinn var man ikke begejstret for denne udgivelse, men da pengene ved salget gik i postvæsenets kasse, tolererede man den dog. Mærkerne solgtes over skranken, men yderst få anvendtes til brugsbreve. Når man ser et brev med et sådant mærke, må man derfor nok regne med, at der er tale om filatelistisk frankering.



FIG. 4: *Lokalbrev fra Tallinn indleveret på postkontoret 6 dage før det første frimærke udkom.*
I overensstemmelse med forordningen er det af postfunktionæren forsynet med påtegning »15 kop. makset. – ametn« samt underskrift. (maksetud = betalt, ametnik = tjenestemand). Derudover forsynet med provisorisk langstempel »Tallinn« og et provisorisk brugt, russisk brostempel »Reval« (=Tallinn). Tilhører Kaj Stolzenbach.

Frimærkets indførelse

Den 18. november 1918 anmodede postvæsenet et trykkeri i Tallinn om hurtigst muligt at trykke et frimærke. Allerede 4 dage senere kunne trykkeriet levere det første frimærke i værdien 5 kopek, som var lokalportoen for breve og landsporto for brevkort. Frimærket solgtes fra postkontoret fra den 24. november. Den 30. november udkom et nyt mærke med værdi 15 kopek, som var landsporto for breve.



FIG. 5: *Estlands første frimærker.*

På de to første mærker anvendtes den russiske møntbetegnelse. Regeringen fandt dog hurtigt ud af, at man ville have andre benævnelser. Da de næste mærker blev trykt, havde man dog endnu ikke besluttet, hvad den nye mønt skulle hedde, og disse mærker fik derfor ingen møntbetegnelse, men bærer kun tallene 35 og 70. Da disse mærker den 18. januar og den 23. januar 1919 kom til salg, havde regeringen besluttet, at møntenheden skulle være 1 mark à 100 penni. Marken havde samme værdi som den hidtidige rubel, og de to første mærker blev da nu også solgt for 5 penni og 15 penni.

For at spare besluttede postforvaltningen at anvende tiloversblevne, russiske frimærker, efter at de med håndstempel var forsynet med overtrykket »Eesti Post«. Frimærkerne udkom den 6. maj 1919, men publikum havde en udtalt uvilje mod at anvende russiske frimærker. Man ophørte derfor hurtigt med fremstillingen, og oplagene var derfor små. Et af mærkerne havde et oplag på kun 7 stk. Der er ingen grund til at tro, at der fra postforvaltningens side var

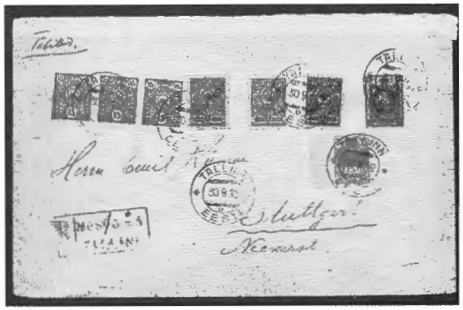


FIG. 6: *Anbefalet brev afsendt fra Tallinn den 30. september 1919 til Stuttgart. Delvis frankeret med russiske frimærker overtrykt »Eesti Post«. Frankeret med ialt 101 penni. Korrekt udlandsporto var 50 penni + anbefalingsgebyr 50 penni. Brevet er således overfrankeret med 1 penni. Formentlig filatelistisk frankering.*

tale om spekulation, men frimærkesamlere og -handlere var ikke sene til at opkøbe frimærkerne, og det er tvivlsomt, om man i det hele taget kan finde brugsbreve frankeret med disse frimærker.

Selv om frimærkerne nu var indført, var det svært for mange postkontorer at skaffe sig tilstrækkelige forsyninger af mærker. Man kan derfor se kontantfrankeringer helt frem til 1919–20. Man kan også være heldig at se breve, for hvilke en del af portoen er dækket ved påsætning af frimærke, mens resten er betalt ved kontantfrankering.

Provisoriske annulleringsstempler

Som nævnt havde man ved postvæsenets oprettelse ikke fremstillet stempler til annullering af frimærkerne, og de enkelte postkontorer måtte selv finde ud af, hvordan frimærkerne skulle annulleres. Mange steder anvendte man simpelthen det russisksprogede stempel, som var anvendt under tsartiden, jfr. fig. 8, men i øvrigt ser man en mangfoldighed af stempler.

Nogle steder udsleb man de russiske stempler og erstattede det russisksprogede bynavn med det tilsvarende estisksproge-

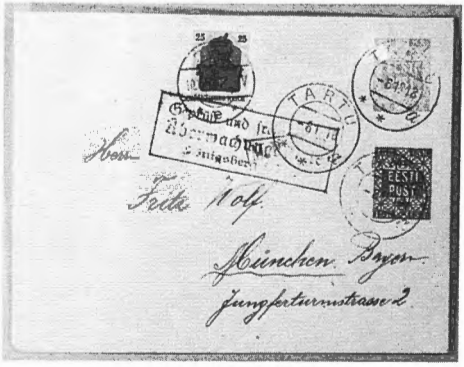


FIG. 7: *Brev fra Tartu til München. Frankeret med estiske frimærker til værdi 20 kopek, hvilket var en overfrankering, da indlandsportoen, 15 kopek, også gjaldt til Tyskland. De estiske frimærker er annulleret den 8. december 1918 af det estiske postkontor i Tartu. Brevet er yderligere frankeret med 25 pfg. Ob. Ost. mærke, som er annulleret den 10. december 1918 i Riga. Sådan blandingsfrankatur ses ofte på breve fra det sydlige Estland til Tyskland fra december 1918, mens breve fra det nordlige Estland til Tyskland i samme periode som regel alene er frankeret med estiske frimærker. Forklaringen er formentlig, at postforvaltningen i Riga, som stadig var Ob. Ost. postområde, havde accepteret, at det tidligere guvernement Estland var løsrevet fra Ob. Ost. området, mens man søgte at forhindre Nordlivlands løsrivelse. Tilhører Kaj Stolzenbach.*

de, andre steder fremstilledes langstempler med kun bynavnet, men uden dato. Atter andre steder anvendte man stumme stempler, blækannulleringer eller stempler, som var beregnet til helt andre formål. Som



FIG. 8: *Gammelt russisk stempel fra Pärnu anvendt som provisorisk annulleringsstempel på estiske frimærker. Se også fig. 1.*



FIG. 9: *Postkort fra Tartu til Stockholm. Annulleret den 25. november 1919 med et gammelt russisk stempel, hvor det russisksprogede bynavn er fjernet og erstattet af det estisksprogede. Kortet er af censuren i Tallinn stemplet med rød trekant.*

kuriosum kan nævnes, at man på øen Vormsö anvendte et stempel med den svenskspr ogede tekst »Wormsö kommunalstyrelse Estland«. At teksten var svensk skyldes, at der fra gammel tid havde været en svensktalende befolkningsgruppe i kystegnene.



FIG. 10: *Provisorisk stempel fra Paldiski (tidligere retskrivning Baltiski). En overgang manglede stemplet begyndelsesbogstavet, hvorfor man – når man huskede det – med blæk tilføjede et B.*

Estlands arbejderkommune

Da tyskerne var ude af landet, trængte enheder af den røde hær ind i landet østfra den 27. november 1918. I de besatte områ-

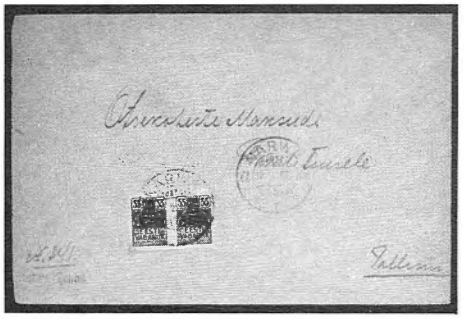


FIG. 11: *Brev fra Narva til Tallinn. Frankeret med 70 penni, som var korrekt indlandsporto. Annulleret i Narva den 12. februar 1920 med provisorisk stempel. Se også fig. 12.*

der dannedes sovjetter efter russisk mønster, og man navngav områderne »Estlands arbejderkommune«. Som postalt frigørelsesmiddel anvendtes russiske frimærker. Også her var frimærker en mangelvare, og man måtte derfor i lighed med de ubesatte dele ty til kontantfrankering. Kontantfrankerede breve indleveredes af kunden på postkontoret, hvor personalet med rød blyant skrev et M omsluttet af en ring i kuvertens øverste højre hjørne.

Den røde hær var kun i stand til at besætte den sydlige og østlige del af Estland, og herfra blev de snart trængt tilbage af estiske styrker. Længst varede besættelsen i Võru (59 dage) og Narva (52 dage).



FIG. 12: *Annulleringsstempel fra Narva fremstillet under den røde hærs besættelse af staden. Efter befrielsen fjernedes bynavnet skrevet med kyrilliske bogstaver* HAPBA, *og stemplet anvendtes af det estiske postvæsen i nogle år.*



FIG. 13: *Russisk mærke annulleret med det stempel, det estiske postvæsen nåede at fremstille ved ændring af det tidligere russiske stempel inden den russiske besættelse af Tartu. Tartu befriedes den 14. januar 1919, men stemplet har dato den 1. juli 1919. Formentlig er der byttet om på 1 og 7, således at mærket er afstemplet den 7. januar 1919. Efter befrielsen brugtes stemplet pånyt af det estiske postvæsen, se fig. 9.*

Estisk feltpost

Det russiske angreb på Estland kom overraskende, og esterne måtte i hast opbygge en hær til at befri landet. Man modtog hjælp hertil af finske, svenske og danske frivillige. Af hensyn til soldaternes moral måtte man sørge for en velfungerende feltpost, men man havde dårlig tid til de lange overvejelser af, hvordan feltposten skulle organiseres. Man overtog derfor simpelthen det system, som havde hersket i tsartiden, dvs. at soldaterne havde ret til portofrit at sende et ubegrænset antal breve, blot brevet blev stemplet af kompagniet. Portofriheden gjaldt selvfølgelig for de estiske soldater, men også finske og svenske frivil-



FIG. 14: *Julekort med feldpoststempel. Stemplets tekst er:»Til breve. Tallinns reserveregiment.«*

lige fik portofrihed for breve til Estland og Finland. Så vidt vides kunne feltpost også sendes til Sverige, uden at forsendelsen belagdes med efterporto. Danske frivillige måtte derimod frankere deres breve med estiske frimærker, som kompagniet fik udleveret af den estiske krigsledelse.

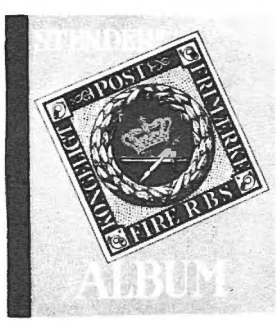
Hele Estland var befriet den 1. februar 1919, men krigen fortsatte på russisk og lettisk territorium. I Letland samarbejdede de estiske styrker med Letlands egen befrielseshær.

Den 2. februar 1920 sluttede Sovjetrusland fred med bl.a. Estland. Rusland anerkendte herved Estlands selvstændighed, og frihedskrigen var altså slut. Nogen tid efter, den 15. maj 1920, ophørte soldaternes postfrihed.

I 1920 blev postvæsenets fødselsvanskeligheder stort set overstået, og Estland fik hurtigt et postvæsen, som i effektivitet ikke stod tilbage for postvæsenet i lande, som ikke havde haft de samme problemer. Postvæsenet nåede dog ikke at virke i mange år, for allerede i 1940 var det slut med Estlands selvstændighed. Landet indlemmedes da i Sovjetunionen, og det sovjetiske postvæsen overtog da postbesørgelsen.

Under krigen i 1864 oprettede krigsministeriet en telegrafstation i Dragør. Stationen var endepunkt for den, til søbefæstningen hørende telegrafledning, der fra Toldboden gik undersøisk til Lynetten, og derfra som overjordisk til Dragør.

Stationen blev gjort tilgængelig for offentlig korrespondance, og etableredes fra 1. april 1884 i forbindelse med postekspeditionen hvor den nyudnævnte postekspeditør, Chr. Nicolaisen, tillige blev telegrafbestyrer.

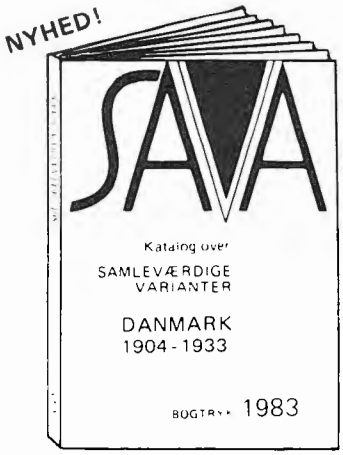


STENDERS ALBUM
for enhver pris!
mest solgte fortryksalbum
med dansk tekst

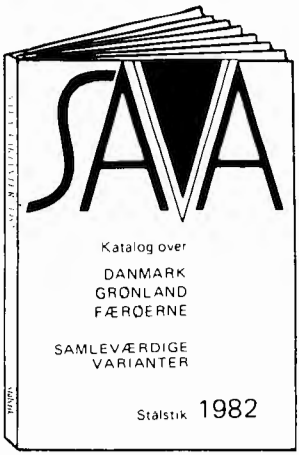
Den bedste ramme
for Deres samling!

Udgivet af:
THERKEL CHRISTENSEN A/S · ÅRHUS

Variant-samler?
– så er SAVA svaret!



600 bogtryk-varianter (1904-1933)
kr. 110,-



460 stålstik-varianter (1933 til dato)
kr. 84,-

Fås hos frimærke- og boghandlere eller direkte fra SKILLING, 3480 Fredensborg
Giro 8 24 88 50

BLIV ABONNENT PÅ

SKILLING

SAMLERNES MEST AKTIVE FRIMÆRKEBLAD!

- med de gratis annoncer!
- med oplysende stof!
- med variant-siden!
- med tillæg til SAVA!
- med stempel-rubriken!
- med nyheder!
- med belærende artikler!
- o. m. a.!

Abonnement 1983 kr. 110,-

– bestil det nu — og få resten af 1982 gratis!

SKILLING ApS, 3480 Fredensborg Giro 8 24 88 50

SAS Filatelistklubs Førsteflyvningskuverter – et stadig mere populært samleobjekt

Af Erik Berg
SAS Filatelistklub
Region Danmark

Mange samler på luftpost, og der er da også en vis charme over denne gren af filatelien. Kuverter transporteret ad luftvejen fortæller altid en historie. Kuverter, der har været med på indvielse af ny flyruter, med ny flytyper på eksisterende ruter, har en stadig stigende interesse blandt samlere. – Foruden førsteflyvningskuverter er der også jubilæumsflyvninger, Olympiadeflyvninger – Polarflyvninger – Emigrantflyvninger – Særflyvninger m.m.

Som årene er gået, er det blevet mere og mere almindeligt, at de forskellige landes postvæsener lader fremstille særstempel, når en ny flyrute åbnes, en ny flytype indsættes på en allerede eksisterende rute, eller når der er 25 eller 50 års-jubilæer på ruten. Når særstempel ikke anvendes, må dagstemplet tages i brug på de pågældende postkontorer verden over.

Den første kuvert, som SAS har udgivet i 1946 i forbindelse med åbningen af ruten til New York. 17. september 1946.

Kuverterne forsynes med afgangsstempel på afsendelsespostkontoret. I København foregår dette normalt på Lufthavnspostkontoret i Kastrup Lufthavn, og som »bevis« for, at kuverterne virkelig har været ude på den pågældende flyvning, forsynes disse tillige med et ankomststempel – som regel på bagsiden af kuverterne.

Samlere af førsteflyvningskuverter ser altid efter, at denne »kvittering« i form af ankomststempel på modtagelsespostkontoret er i orden – ellers er kuverten ikke »rigtig«.

I henhold til internationale regler skal de forskellige landes postvæsener ankomststemple kuverterne på bagsiden, enten maskinelt eller med et håndstempel. Kuverterne skal være adresseret »poste restante«, dvs. til afhentning på det pågældende postkontor, f.eks.: Mr. F.F. Kennedy Airport/ New York, USA, og på bagsiden må anføres »Bedes returneret til afsender inden for 3 dage. Returnerringen foretages uden beregning af de forskellige luftfartselskaber, og SAS er blandt disse.



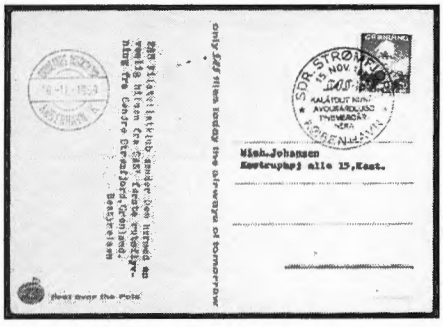
Der er mange samlere, der selv forsøger at sende kuverter af sted, og det er ikke det store problem – næ, kunsten er at få sin kuvert hjem igen i hel og ubeskadiget stand, hvis man i det hele taget er så heldig at få den hjem. – At det kan lykkes, fremgår af nedenstående fotokopi.





Heldigvis har SAS Filatelistklub folk rundt omkring i verden, der tager sig af sådanne kuverter – det vil sige – de »sætter sig« på dem, indtil postvæsenet det pågældende ankomststed har færdigstemplet kuverterne, hvorefter returneringen til København kan finde sted med SAS. Men desværre er det en kendsgerning, at mange kuverter er forsvundet i årenes løb, og også at mange er kommet retur i en alt andet end god forfatning.

Hver flyvning består som regel af 2 ture – frem og tilbage, her spiller den omstændighed også ind, om SAS har ret til at befordre post på begge ture. Det kan oplyses, at da SAS f.eks. åbnede sin Nordpolsrute KØBENHAVN–ANCHORAGE–TOKYO i 1957, kunne SAS *kun* befordre post til Anchorage og Tokyo på vejen ud, og medtage post fra Tokyo på returflyvningen, medens SAS *ingen ret* havde til at befordre post fra Anchorage til København. Her oplevede man, at USA ønskede at beskytte sine egne interesser – også de økonomiske.



Også Grønland har SAS fløjet meget på. Ovenstående hilsen fra Sdr. Strømfjord til klubbens første formand Mich. Johansen i Kastrup. Her har Grønlands Postvæsen også udgivet et særstempel.
15. november 1954.

Selv om det at samle førsteflyvningskuverter i al almindelighed skulle være en fredelig hobby, kan det til tider alligevel sætte sindene i bevægelse verden over.

Et ganske interessant eksempel herpå har vi i kuverten med »DEN OVERSVÆRTEDE ARABER«, som er blevet berømt blandt luftpostsamlere over hele verden. Historien er følgende:

Flyvningen fandt sted d. 17. maj 1955. På de kuverter, som blev medsendt i anledning af åbningen af en ny rute mellem København og Baghdad, havde man som vignet ladet afbilde en araber. Der var medsendt ca. 1200 kuverter, der ifølge planen skulle returneres af myndighederne i Baghdad til danske samlere ved først givne lejlighed. Men kuverterne kom ikke!



Den meget omstridte araber.
Kuvertens pris kr. 450,-.







Den 15. november 1954 åbnedes ruten København–Sdr. Strømfjord–Los Angeles, og klubben udgav ovennævnte kuverter fra København–Oslo samt Stockholm, alle afstemplet med særstempler af de forskellige landes postvæsener.

– Efter adskillige rykkere fra SAS's side greb de danske postmyndigheder ind, og en ny undersøgelse viste, at de iraqiske myndigheder havde beslaglagt brevene, fordi man havde fundet illustrationen anstødelig. Kuverterne, der var fremstillet herhjemme netop med henblik på denne flyvning, var forsynet med en vignet, forestillende en araber iført turban og kaftan foran en moské, hvorover man så en flyvemaskine. – Denne illustration havde man valgt blandt flere udkast, og ingen instans havde taget anstød af dette harmløse motiv. Men i Iraq mente man altså noget andet. Ved synet af denne araber havde »man« konstateret en vis lighed med en abe, og da dette svar indløb til de danske myndigheder, skyndte man sig at herfra at sige, at der ikke havde været ringeste antydning af ond hensigt med kuverten. – Man foreslog derfor de iraqiske myndigheder, at de skulle makulere araberens hoved med et sort stempel, så man ikke kunne skelne hans ansigtstræk. Forslaget blev godtaget, og efter at man havde oversværtet kuverterne med dette sorte stempel, kunne returneringen foretages. Men al denne hurlumhej havde da også taget ca. et halvt år.

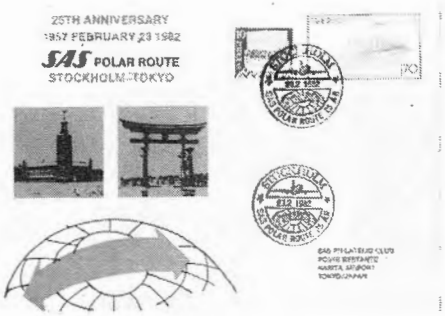
SAS Filatelistklub kan også opvarte med en historie om, hvordan man ufrivilligt kom ind i udenrigspolitik:

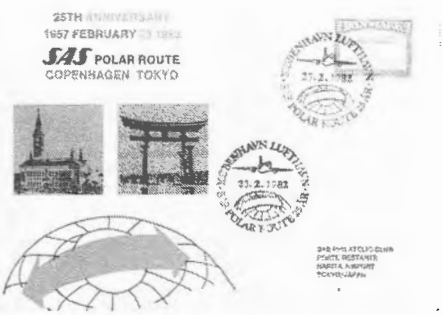
Da SAS skulle fejre sit 25-års jubilæum på ruten København–Johannesburg den 8. januar 1978 havde vi fået specialstempler fra de danske, norske og svenske postvæsener med henblik på at fejre jubilæet. Men ak – det måtte man ikke, fordi der var handelsboykot mod Sydafrika. Både det danske udenrigsministerium og SAS's hovedkontor i Stockholm gav klubben besked om, at der under ingen omstændigheder måtte fejres noget jubilæum – og så måtte vi annullere hele arrangementet, hvad vi naturligvis var meget kede af.

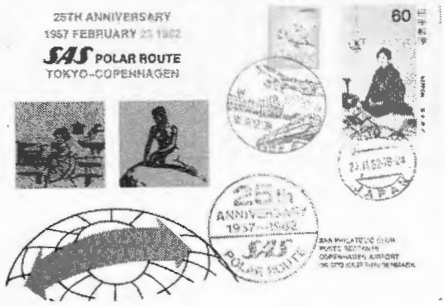
Jo – filatelien, som skulle være en fredelig hobby – kan godt skabe lidt halløj rundt om i verden. – Ak ja!

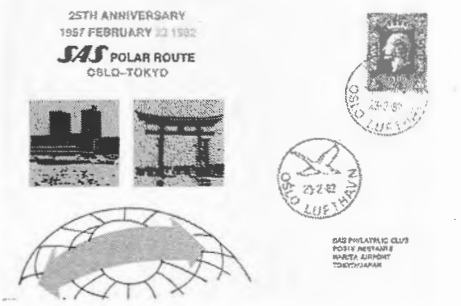


Caravelleflyvning København–Cairo fra 15. maj 1959.

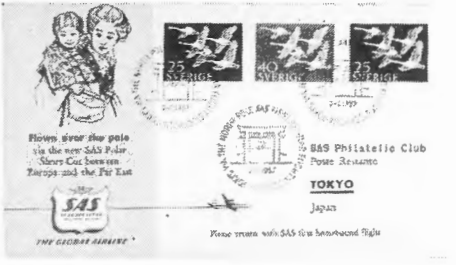














25 års jubilæum København – Anchorage – Tokyo.
23. februar 1982.
Særstempler fra respektive landes postvæsener.

Den 24. februar 1957 åbnedes polarruten København – Anchorage – Tokyo med flytypen DC7C. Ovennævnte kuverter fra Danmark, Norge samt Sverige er igen forsynet med særstempler.

SAS Filatelistklub har været med til at fejre mange begivenheder i flyvningens historie indenfor SAS.

Klubben har været med hver gang – allerførst med DC 4 den 17. september 1946 på ruten København–New York.

Vi var også med ved åbningen af Nordpolsruterne København–Los Angeles via Grønland i 1954 og den ovenfor omtalte Nordpolsrute København–Anchorage–Tokyo i 1957.

Endvidere har vi været med til at markere, når nye maskintyper: DC4, DC6, DC6B, DC7C, DC8, Caravellen, CV440 Metropolitan, DC9, DC10 samt Boeing 747 blev indsat på diverse ruter verden over.

Vi har også været »oppe på mærkerne«, når der har været olympiadeflyvninger, »sidsteflyvninger«, midnatsflyvninger samt indvielse af flyvepladser m.m.

Klubben har samlet en mængde oplysninger i en fortegnelse, som bliver udgivet hvert år den 1. november over SAS Filatelistklubs Førsteflyvningskuverter, og er uundværlig for samlere af førsteflyvningskuverter, idet den indeholder alle de oplysninger, man har brug for til sin samling af disse kuverter.

Men også for ikke-samlere er fortegnelsen værdifuld, hvis man ønsker eksakte oplysninger om ruteåbninger, jubilæer på eksisterende ruter samt indsættelsen af nye flytyper. Alle disse begivenheder er registreret – år efter år – og fortæller således om de aktiviteter, SAS har udfoldet siden 1946, og det er blevet til meget i tidens løb.

Prisen for denne fortegnelse er D.kr. 25,- portofrit tilsendt.

22. og 25. august 1807 – under Københavns belejring – lykkedes det via Dragør og Malmø at afsende posten til Norge og Hamborg. Fra Malmø gik posten til Helsingborg, hvorfra den med en ordinær postrute kom til Norge. Brevene til de danske provinser og Hamborg befordredes fra Frederiksværn til Fladstrand.

CITY FOTO SATS

Ønsker hjertelig til lykke med jubilæet!

NØRREGADE 36 · 1165 KØBENHAVN K

Fortryksalbum:
STENDER's ALBUMS UDGAVER
SCHAUBEK's ALBUMS UDGAVER

Leuchtturm®
»Kvalitetsmærket«

Tillægsblade til ovenstående fores

Det store udvalg i frimærketilbehør:
PINCETTER. VANDMÆRKESØGERE. LYSLUPPE.
KLEMLOMMER. LAGERMAPPER. FRIMÆRKEHÆNGSLER.
UDVALGSHEFTER. INDSTIKSBØGER M.M.

FRIMÆRKEPAKKER. KILOVARER.
GODE ENKELTMÆRKER. MODERNE SÆT

SPRINGBIND OG SKRUEBIND
med kvadrerede blade

ALBUM TIL 1. DAGS KUVERTER

REDUS VISIR

Stort udvalg i frimærkekataloger:
AFA. YVERT. MICHEL. FACIT. GIBBON M.M.

Aflæg vor forretning et besøg - eller skriv efter vore prislister

---

ILETA FRIMÆRKEHANDEL

FIOLSTRÆDE 20 . 1171 KØBENHAVN K
TELEFON (01) 12 91 23

Alt i frimærker købes: Samlinger - Dubletlagre - Partier m.m.

VELKOMMEN PÅ STAND 21

Sydafrikanske Union (Union of South Africa)

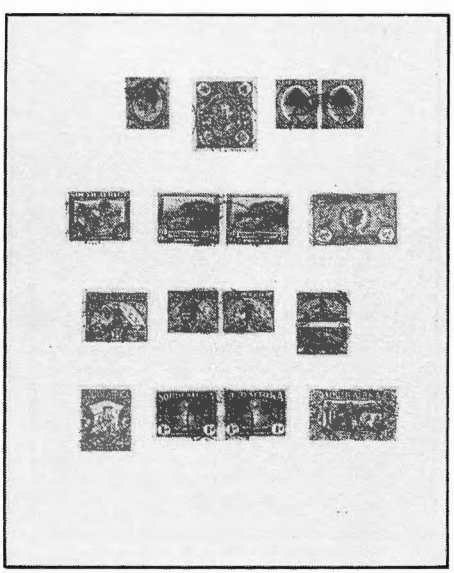
31/5 1910–30/5 1961

Af Børge K. Jacobsen,
Sundby Frimærkeklub

Den sydafrikanske Union stiftedes som ovenfor anført den 31. maj 1910 og var en sammenslutning af følgende områder (stater): Cape of Good Hope (Kap det gode håb) (incl. Griqualand West), Natal (incl. New Republik og Zululand), Orange Free State (Oranje Fristaden) og Transvaal, i hvilket sidstnævnte område Unionens hovedsæde ligger, nemlig byen Johannesburg.

To områder blev holdt udenfor unionsdannelsen, nemlig Basutoland og Bechuanaland, der stadig ligger som to enklaver i området, og som idag hedder Lesotho og Botswana.

Med oprettelsen af Den Sydafrikanske Union sluttede mange års krig mellem på den ene side englænderne og på den anden side boerne, med de voldsomste slag omkring århundredskiftet, og hvoraf nogle også er kendt under navne som Zulukrigene med Rorke's Drift.



Den første parlamentssamling fandt sted den 4. november 1910, i hvilken anledning det kendte 2½d blå mærke med portræt af King George V og med de fire delstaters emblemer i hjørnerne, blev udsendt.

Først tre år senere – i september 1913 – udkom den første dagligserie med værdier fra ½d til 1£, alle bærende King George V's billede.

Disse mærker har *både* engelsk *og* hollandsk indskrift.

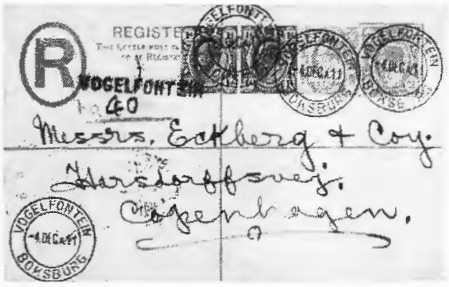
I den mellemliggende tid brugtes de enkelte staters mærker, enten singulært eller som blandingsfrankatur, og sådanne frankeringer kan kun findes ved hjælp af de på hele kort og kuverter forekommende stempler.

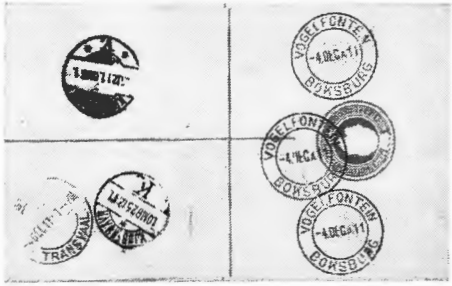
I 1925 og 1929 udsendtes 2 sæt luftpostmærker, som det dog ikke var påbudt at bruge til luftpostforsendelser af breve og kort. Disse to udgaver er ligeledes tosprogede. Men allerede året efter den første luftpostserie begynder udgivelsen af de enkeltsprogede mærker, og denne udgivelsesform rækker helt frem til 1951, med ganske få undtagelser.

Den 1. januar 1926 starter altså de »enkelt-sprogede« mærker med de bekendte motiver: Springbok, Van Riebeeck's skib og Orange Tree samt det trekantede mærke i mønster som de berømte TRIANGLES fra Cape of Good Hope.

Arkene trykkes med engelsk og afrikaans skiftevis, hvorfor man helst skal samle alle disse i parstykker – enten lodrette eller vandrette par. Og skal man være »helt med«, skal man jo helst have parstykker så med det ene sprog til venstre, så det andet sprog til venstre, så der er virkelig mulighed for at få en »stor« samling ud af det.

Endvidere startes med »SUIDAFRIKA« i ét ord, senere går man over til »SUID-





AFRIKA« med bindestreg imellem – den såkaldte »hyphenated issue« – men altså kun på de mærker med Afrikaans tekst.

Året efter igen, 1927 (1. marts) udkommer den store landskabsserie med værdier fra 2d til sh. 10/-, hvilke mærker med diverse ændringer i tegning, tryk og farve i vidt omfang bliver udgivet helt frem til 1954.

Imellem den første og sidste udgave udsendtes i årenes løb en række særfrimærker, hvoraf her i hurtig rækkefølge skal nævnes:

3/5 1933: Voortrekker Mindefond-udgave
1/5 1935: King George V' Silver Jubilee (25 års regeringsjubilæum)
2/11 1936: International frimærkeudstilling i Johannesburg (»JIPEX«)
12/5 1937: King George VI's kroning
14/12 1938: Voortrekker Mindefond 2' udgave i anledning af fondens 100-års jubilæum
17/7 1939: 250-året for Huegenotternes landing

efterfulgt af et reduceret format af »Gold Mine«-mærket (1½d) samt en serie i 1941/42 om krigsindsatsen med 2d mærket og med den største værdi sh. 1/- dobbeltsproget og med en udgave i 1942/44 i reducerede formater, ligeledes med de anførte to værdier to-sprogede.

Efter den anden verdenskrigs afslutning udkom

3/12 1945: Sejrsudgaven
17/2 1947: Den engelske kongefamilies statsbesøg
2/5 1949: 100-året for de engelske bosættelser i Natal







1/10 1949: 75-året for U.P.U. (Verdenspostunionen)

og endelig ligeledes i 1949, den 1/12 indvielsen af Voortrekkermonumentet.

Fra udgivelsen af serien i anledning af 300-året for van Riebeeck's landgang den 14. marts bærer alle mærker på én undtagelse nær to-sproget tekst helt frem til den dag, da Union of South Africa bliver til »Republiek van Suid Afrika« eller på engelsk »Republic of South Africa«.

Inden denne dag oprandt udsendtes følgende mærker:

26/3 1952: Den internationale frimærkeudstilling i anledning af 300-året med to mærker fra den førnævnte serie overtrykt

2/6 1953: Dronning Elizabeth II's kroning

1/9 1953: 100-året for det første Cape of Good Hope-frimærke

1/10 1953: en serie med tre mærker

23/2 1954: 100-året for Orange Free State og endelig

14/10 1954: den store dagligserie med vilde dyr i værdierne ½d til sh. 10/-- ialt 14 værdier,

efterfulgt den 21/10 1955 af 2 mærker i anledning af Pretoria's 100-årsdag, og den 1/12 1955 ét mærke (den enkelt-sprogede undtagelse) i anledning af festligholdelsen af »Voortrekker-Pagten«, der blev afsluttet i Pietermaritzburg.

Den 1. juli 1958 fejres 100-året for de tyske indvandreres ankomst, efterfulgt i 1959 af yderligere to mærker: den 1/5 i anledning af 50-års jubilæet for »South African Academy of Science and Art, Pretoria« (Videnskabernes og Kunstens Akademi), samt et erindringsmærke for den sydafrikanske ekspedition til Antarktis.

Med undtagelse af det sidstmævnte mærke har næsten alle mærker været udstyret med vandmærke »Springbok's Head«, men i 1959 går man over til vandmærket, der forestiller »Union Coat of Arms« eller unionens rigsvåben, hvilket også anvendtes til de sidste i den her omtalte periode, nemlig

1959–1960: 8 værdier af dyreserien

1960 (2/5): 50-års jubilæet for Union of South Africa

1960 (2/5): 100-års jubilæet for South African Railways

1960 (31/5): »Union Day« – 1 mærke med portrætter af de 6 Prime Ministers, der regerede i de 50 år, Unionen havde eksisteret,

for endelig at slutte af med en serie på 13 værdier af tidligere udgaver med den nye møntfod: Cents og Rands (½c op til 1 Rand).

Udover det, jeg her har omtalt, findes også en del porto- og tjenestemærker samt helsager.

Det ville føre for vidt i denne artikkel at komme ind på dette også meget interessante felt, som nok er et studie værd. Jeg kan kun håbe med dette at have givet nogle inspiration til at begive sig ind på en ny »arbejdsmark« fjernt fra vort hjemland.

Jeg skal oplyse, at der er anvendt kildemateriale fra: Stanley Gibbons samt danske, tyske og engelske tidsskrifter.

Kataloget
er trykt
og udsendt
af A.F.F.
i anledning af
25-års dagen
for foreningens
stiftelse
d. 5. november
1957.

Grafisk tilrettelægning:
Jørgen Albinussen

Satsfremstilling:
City Foto Sats

Trykning:
Coop Tryk amba



Udstillingens logo, særstempel og særkuvert er udført af klubbens næstformand, Jørgen Albinussen. – Tegningen i logo og stempel viser den karakteristiske floshue, der blev båret ved festlige lejligheder, indtil 1800-tallet, af hollændernes efterfølgere bosiddende på Amager.

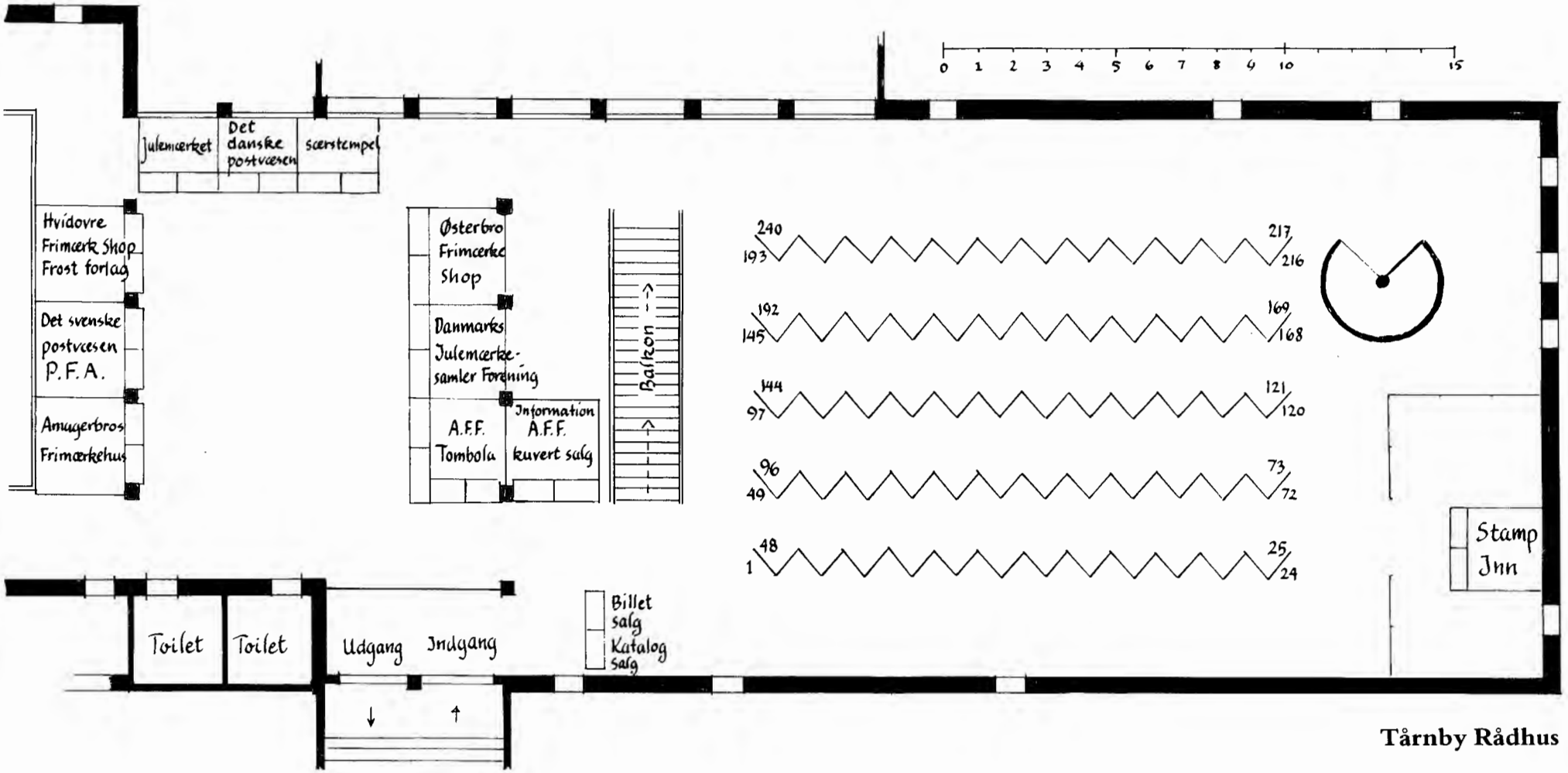
Dirch Jansen, Hollandsminde, skrev i sine erindringer om posten i St. Magleby omkring 1865:

»Dette at faa eller hente Posten var noget af en Begivenhed i min Barndom. Det var gjerne ved Aftenstide, at den kom til St. Magleby med en af Dagvognene fra Dragør, som gav Beboerne her den Fordel at faa Post paa denne Maade.

Én af Dragørs Vognmænd (Hans Larsen), som var en anset og paalidelig Mand, havde Holdeplads i Gjæstgivergaarden »Elefanten« i Torvegade, hvortil han ankom til nogenlunde samme Tid om Formiddagen og kjørte ogsaa derfra paa det sædvanlige Klokkeslæt, saa han kunde aflevere Posten i St. Magleby ved Klokken 5 Tiden i den gamle Skole, hvor Lærer Mejlgaard residerede.

Omtrent ved nævnte Tid samledes Skolebørnene, som skulde hente Avisen (i Reglen Folkets Avis eller Dagstelegrafen), udenfor paa Legepladsen, indtil Posten var ordnet, thi det kunde jo være, at der var et Brev, som saa kom Adressaten i Hænde samme Dag, da det ellers laa til næste Dag og blev sendt Hjem med et af Skolebørnene. Den gamle afholdte Lærer havde altid en lille Venlighed at sige naar han som Præses stod med hele Posten.

Efter at Lærer Mejlgaard var flytted herfra paa Grund af Alder, blev Posten afleveret hos Hjulmand Niels Heller, hvorfra Avisen blev hentet i en Tid, indtil en Svigersøn af ham blev antaget som Postbud og besørgede Aviser og Breve, som ankom til Uddeling om Formiddagen. Et overordentlig Fremskridt, som holdt sig til Amagerbanen fik Station og Posthus i St. Magleby og samtidig tvende Ombæringer daglig.



Tårnby Rådhus

KASTRUP 1957 1982 A.F.F. 25 år med filateli

Oversigt over udstillingen »25 år med filateli«

1. Østerbro Frimærke Shop
2. Julemærket
3. Amagerbro's Frimærkehus
4. Det svenske postvæsen P.F.A.
5. Hvidovre Frimærke Shop/Frost forlag
6. Salg af udstillingskuvert. A.F.F. information
7. Det danske postvæsen
8. Særstempling
9. A.F.F. tombola
10. Danmarks Julemærkesamler Forening af 1944
11. Stamp Inn

Udstillingsliste til »25 år med filateli«

1–15
Poul Magleby
Danmark 1713–1982

16–23
Mary Brøgger
Uddrag af korrespondance

24
Steen Müller
Studie over Hafniablok 3

25–29
Finn Pedersen
Censurpost i Danmark 1939–1945

30–34
Finn Rasmussen
Island til 1920

35–42
Leif Storm
Breve ad libitum

43–45
Quistgaard
Tyskland. Germania med overtryk

46–47
Inge Williams
Czeslaw Slania i Danmark,
Færøerne og Grønland

48–58
Vagner H. Hansen
Danmark fra 1925
og med 4-blokke fra 1930

59–63
Reinholt Åxmann
Norske breve

64–72
Natalia Krashenennikoff
Rusland – brugsmærker 1857–1978

73–78
Henrik Pagh
Sport i Europa

79–81
Hugo Leksø
Leipzig messe

82
Jørgen Søegren
Elefanter på frimærker

84–93
Knud Tønnesen
Udsnit af Danmarkssamling

94–96
Jørgen Albinussen
Island ubrugt 1944–82

97–101
Dansk Post- og Telegrafmuseum
Holte Landpost, Aalborg, Odense,
Svendborg og Viborg bypost

102–109
SAS Filatelistklub
Luftpost, samt Luftskibspost

110–111
Orla Jensen, SAS
Luftpost, Spanien og Italien

112–116
Poul Gribb, SFK
Uddrag af Tysklandssamling

117–119
B. Jacobsen, SFK
Sydafrikanske Union 1910–1960

120
Arne Feddersen, SFK
England, Dronning Victoria

121
Sundby Frimærkeklub
Falsifikater i Uddrag

122–123
John Sørensen, Remisevænget
Danmark fortalt på frimærker

124–125
Jørgen Christiansen, Remisevænget
Naturhistorie på frimærker

126–129
B. K. Sørensen, Remisevænget
Røde Kors post

130–131
B. K. Sørensen, Remisevænget
Siam i kong Chulalongkorn's tid

132–134
R. Koppel, AFK
Tschechoslovakiet, mærker med vedhæng

135–138
Anker Bloch, AFK
Thule med breve

139–141
Poul Glaff, AFK
Ganske alm. breve – og dog

142–144
Kirsten Kristoffersen
Danske julemærker

145–151
Anton Nielsen,
Sverige, Specialsamling 1855–1920

152–156
Alvin Bisgaard, juniorsamler
Danmark 1851–1930

157–161
Michael Bisgaard, juniorsamler
Danmark, stålstik

162–168
Leif Storm
Danske varianter

169–172
Dan Blandford
Estland med forløbere

173–174
Reinholt Åxmann
Ethiopien

175–177
John Mehlsen
Tyskland, 3. rige

178–182
Poul Larsen
Ghana 1957–70

183–184
Leif O. Andersen
Folkedragter

185–188
Gunnar Fugl
Malta, 1953–75 stp. 1975–82 postfrisk

189–192
Helge Leif Jensen
Menneskerettighedsåret F.N. 1968

193–195
Hugo Leksø
Grønlandske stempler

196–201
Børge Petersen
Udvidet katalogsamling Letland

202–204
Erik P. Kristoffersen
Dansk Vest-Indien

205–206
Steen Müller
Studier over engelske dagligmærker fra Elizabeth II perioden, Wildingudgaverne

207–212
H. Loudrup Jensen
Danmark m/ Grønland, Færøerne, Dansk Vest-Indien og Slesvig

213–214
Steen Müller
Præ-decimale Machin dagligmærker, England

215–217
Hugo Leksø
Strafporto ved portoforhøjelse

218–227
Inger Christensen
Fugle

228–230
Anker Bisgaard
Zoologisk have på frimærker

231–232
Leif O. Andersen
Island 1938–77

233–234
Poul Larsen
Christian X – Frederik IX

235–238
Knud Tønnesen
Sport

239–240
Årets julemærke