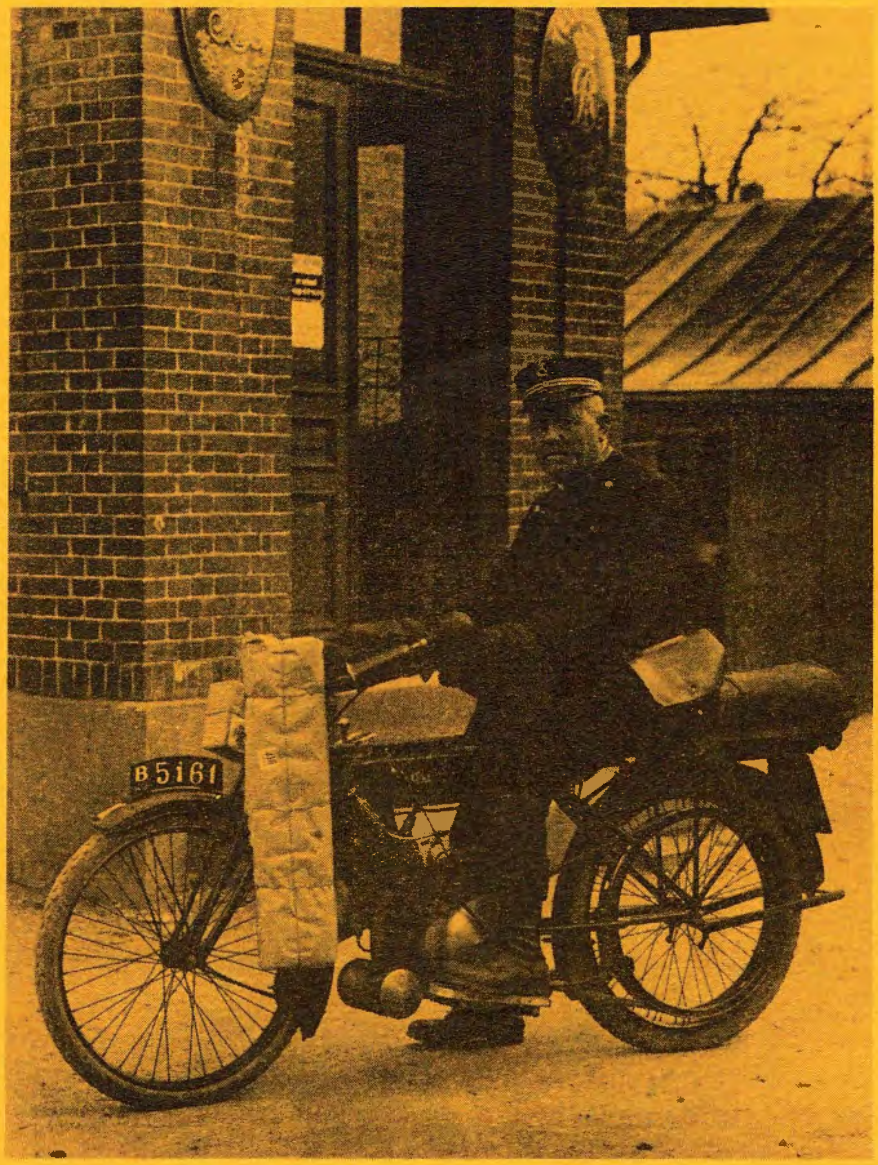
Frederikssund Postkontor



150 år 1. juli 1983

Ved Frederikssund postkontors 150 års jubilæum den 1. juli 1983 gik en række medarbejdere aktivt ind for at markere dagen på tilbørlig vis og blandt mange andre aktiviteter indgik også ønsket om at begå et skrift, som kunne forbinde fortid med nutiden.

Det viste sig, at interessen for vor historie rakte langt ud over vore egne rækker og, at der allerede var et arbejde i gang med at beskrive Frederikssund postkontors historie.

Det var derfor naturligt at sige tak til et tilbud om at samle en artikelserie om posthusets historie i et særtryk.

Og den findes nu på de følgende sider.

Vi skylder megen tak til hovedkræfterne bag værket, hvor den største indsats nok er ydet af J. Chr. Rich, Jan Bendix og Søren Jessen, som har ofret sagen megen tid og energi og en aldrig svigtende interesse.

Men også en lang række af postkontorets medarbejdere er vi tak skyldige, fordi de har formået at starte og vedligeholde et samarbejde om opgaven, som kom til at strække sig over en længere periode end oprindelig forudsat.

Frederikssund postkontor opstod, som historien fortæller det, fordi det omgivende samfund udviklede sig og stillede større krav til postbesørgelsen.

Det var krav om sikkerhed, om hurtigere postbefordring og om en pris for ydelserne, som var konkurrencedygtig.

Datidens postfolk formåede at honorere disse krav og postkontoret forblev en realitet.

I henved 100 år har byens borgere kunnet finde deres posthus på samme adresse i byen – i dag i en ny og tidssvarende udgave.

Årene har ikke været uden krav og udfordringer – ind imellem udfordringer, som virkelig krævede noget af medarbejderstaben, men nu som dengang har hver enkelt medarbejder vist sig i stand til at følge udviklingen op og vort posthus er i dag stadig i udvikling og vækst.

Det skal derfor være mit ønske for læserkredsen – her godt på vej mod det næste postjubilæum – at dette skrift kun er begyndelsen til historien om Frederikssund postkontor og postfolkene, som findes dér.

K. K. Ruby

Frederikssund Postkontor

150 år 1. juli 1983

Træk af Frederikssunds Posthistorie

Af Søren Jessen

I 1833 oprettedes for første gang i Frederikssunds historie en postal facilitet her i byen, og nærværende artikel skal ses som et led i festligholdelsen af 150 års jubilæet, som fandt sted den 1. juli 1983 og blev afholdt på byens nyeste postkontor, der blev taget i brug i 1979.

I tidens løb har Frederikssund haft adskillige postkontorer, men der har især hersket tvivl om, hvor byens første postkontor havde til huse, og det er en af de ting, som skal søges opklaret i det følgende. Ligeledes vil postruternes udvikling til lands og til vands blive belyst, men først vil jeg anstille nogle mere almene betragtninger over byens udvikling fra handelsplads til købstad.

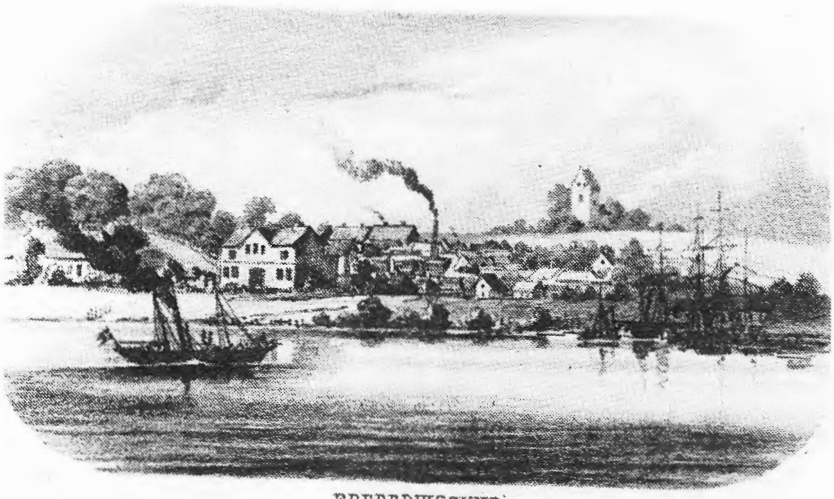
Frederikssunds fødselsdag kan i modsætning til de fleste andre danske købstæders fastslås på dato, nemlig den 4. januar 1632, hvor lensmanden på Frederiksborg, Frederik Urne, udstak et areal på 1 3/4 td. land til borgerne i Slangerup, hvor der skulle anlægges boder. Frederik Urne har således „stået fadder" til byen, selv om det ikke var søboderne, men den bebyggelse, der opstod på pladsen udenom, som officielt fik navnet Frederikssund i 1652, navngivet efter den daværende regent, Frederik den III.



Parti fra Frederikssund havn. Originalen tilhører Helmuth Hansen, Fr.sund.

Området stod under Slangerups jurisdiktion og byfred, og i 1665 blev Frederikssund sluttet sammen med Slangerup, og byerne udgjorde derefter en dobbeltby, indtil Slangerup blev nedlagt som købstad i 1809. Herefter overgik købstadsrettigheden til Frederikssund fra nytår 1810, og i de følgende år blev byen tingsted for Horns Herred. (1) Dog var ekspansionsmulighederne for danske købstæder og hermed også for Frederikssund mildest talt elendige på dette tidspunkt, hvor krigen 1807-14 satte punktum for den florissante handelsperiode. Efter fredsslutningen ramtes landsbrugseksporten af den almindelige nedgangskonjunktur, og først i slutningen af 1820'rne blev krisen så småt overvundet, og det danske samfund gik ind i den velstandsperiode, som traditionelt kaldes kornsalgsperioden. (2)

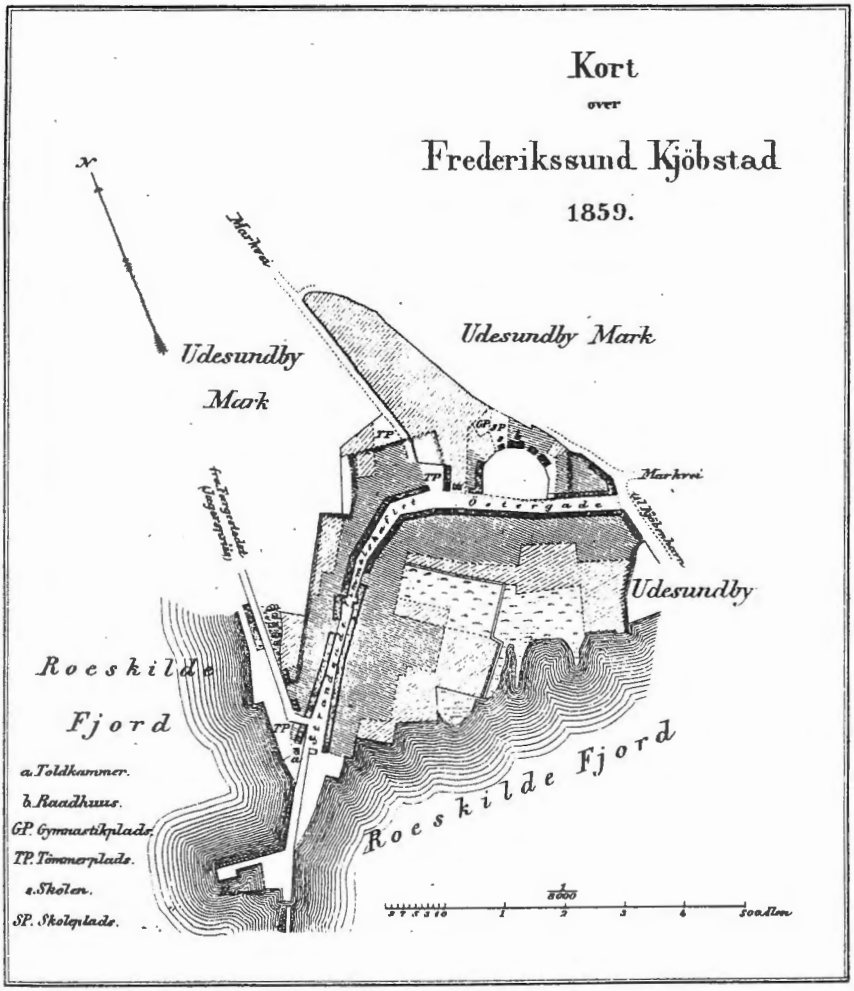
Fremgangen var også til gavn for Frederikssund, der langsomt, men sikkert, udviklede sin betydning som handelscentrum for det store opland. I den sammenhæng betød det meget for købstaden, at den nye landevej mellem Frederiksborg og Jægerspris førtes gennem byen, hvor vejen til færgen hidtil gik udenom, og at den gamle skibsbro blev moderniseret i 1843. Men stor var byen bestemt ikke, hvilket bedst kan illustreres ved at citere Traps beskrivelse af købstaden i 1858: „I Byen er en Borgerskole, hvorved er ansat en Lærer . . . Indvaanernes Antal var i 1855: 679 . . . Handel og Haandværksdrift er det væsentlige Erhverv. Af industrielle Anlæg mærkes 9 Brændeviinsbrænderier . . . og 2 Garverier . . ." (3)



Frederik VII ankommer til Frederikssund
Original på Handels- og Søfartsmuseet, Helsingør

Frederikssunds monopol på købstadsrettighederne fra 1810 fik ingen umiddelbare konsekvenser for byens postale forhold, og som hidtil foregik postudvekslingen via Slangerup, hvor der siden slutningen af det 17. århundrede har været nævnt et postkontor, der lå på den meget betydningsfulde rute fra Helsingør over Frederiksborg til Roskilde og vice versa. (4) Dog var ordningen ingenlunde tilfredsstillende for de korresponderende i Frederikssund, for kontorets status som bipostkontor betød, at der ikke måtte finde direkte kartering sted her, men det skulle ske i henholdsvis Frederiksborg og Roskilde. Desuden medførte forskellige forhold omkring indleverings- og afgangstidspunkter i Slangerup op til flere døgns forsinkelse i postbesørgelsen mellem Frederikssund, Helsingør og Frederiksborg. Endelig var portoen ret høj, idet der mellem Slangerup og respektive Roskilde og Frederiksborg betaltes 5 skilling i mellemporto, og dertil kom 4 skilling for hvert brev, som budet besørgede mellem Frederikssund og Slangerup. (5) Så da postmesteren i Slangerup, Johan Chr. Riis, døde i marts måned 1830, benyttede beboerne i Frederikssund sig straks af lejligheden og anmodede med henvisning til føramtalte forhold Frederik den VI om, at købstaden „maatte erholde et eget kongeligt Postcontoir, saaledes at Posten saavel fra Helsingøer og Frederiksborg som Roeskilde maatte gaae til Frederikssund og der med- og modtage Breve til og fra bemeldte Steder . . ." (6)

Frederiksborgs amtmand, som også blev bedt om at udtale sig i sagen, kunne stort set bifalde ansøgningen, men han tog bl.a. visse forbehold med hensyn til Helsingørposten, der i Roskilde stod i forbindelse med hovedpo-



sten til Hamburg. (7) Og dette punkt skulle vise sig at blive udslagsgivende, for efter generalpostdirektionens mening kunne posten fra Helsingør nemlig ikke afgå tidligere end hidtil, og da den nye rute var ca. 1 mil længere end over Slangerup, var der ingen garanti for, at posten altid ville være tids nok i Roskilde til at indgå i hovedposten. Derfor afslog generalpostdirektionen ansøgningen, og det blev bekendtgjort, at der ville blive udnævnt en ny postmester i Slangerup. (8)

Plakat,

angaaende

at det hidtilværende Bipostkontor i Slangerup, fra 1ste Julii 1833 skal forflyttes til Frederiksund, og sammesteds oprettes til et Hoved- og regnskabsførende Postkontor.

Generalpostdirektionen, den 18de Mai 1833.

Frederikssunderne var dog ikke til sinds at stille sig tilfredse med denne afgørelse uden videre, og de følgende år blev spørgsmålet rejst igen, men med samme resultat. (9) Svaret herpå blev, at borgerne „med et eget dertil antaget Bud har ladet deres breve indklarere og afhente paa Roeskilde i stedet for på Slangerup Postkontor . . ." (10)

Postmester Frederik Christensen i Slangerup var ikke fast aflønnet af postvæsenet, men erholdt portoen for breve mellem henholdsvis Frederikssund - Slangerup og Slangerup - Roskilde/Frederiksborg som gage. Derfor fik han pludselig en naturlig interesse i at støtte tanken om at flytte postkontoret til Frederikssund, da hans indtægter blev meget hårdt ramt af borgernes initiativ. (11)

Efterhånden vandt tanken om at overflytte postkontoret til Frederikssund også genklang i generalpostdirektionen, men før den kunne iværksættes, skulle det afgøres, hvilken rute Helsingørposten skulle følge. For at få klarhed over de tidsmæssige aspekter blev postmester Christensen beordret til at foretage nogle prøvekørsler mellem Helsingør og Roskilde via respektive Slangerup og Frederikssund. Prøvekørslerne faldt forskelligt ud, alt efter om udgangspunktet var Roskilde eller Helsingør, så poststyrelsen valgte den salomoniske afgørelse at lade postkontoret forlægge til Frederikssund, men stadig lade Helsingørposten gå over Slangerup! Posten mellem Frederikssund og Slangerup blev stadig befordret med bud, og i Slangerup skulle Christensen drage omsorg for, at der var en „betroet" person, som kunne sørge for, at brevene „nedlægges og udtages ad den lukkede Brevpostvogn . . ." (12)

Som det fremgår af plakaten ovenfor, skete forflyttelsen pr. 1. juli 1833, og dermed forsvandt hovedparten af de besværligheder, der tidligere havde været forbundet med postbesørgelsen, og samtidig blev det væsentlig billigere at brevveksle med omverdenen. Eksempelvis kostede det førhen 9 skilling at sende et brev til Frederiksborg mod 2 skilling efter den 1. juli - se taxttabel. Postindleveringstiderne på kontoret fastsattes til tirsdag og lørdag mellem kl. 16 og 18 samt søndag og torsdag mellem kl. 19 og 21. (13) Spørgsmålet er så, hvor lå Frederikssunds første postkontor?

Først må det bemærkes, at helt op til 1900-tallet var det almindeligt, at postmesteren selv stillede lokaler, inventar m.v. til rådighed i forbindelse med udførelsen af postforretningerne, og forholdene i provinsbyerne var sjældent prangende. Således havde postkontoret i Frederiksborg til huse i en kælder, hvilket generalpostdirektionen mente var upassende for et kongeligt postkontor. (14)

Med hensyn til Frederikssund findes der ingen samtidige kort, hvor postkontoret er indtegnet, men det er så heldigt, at der i 1835 fandt en folketælling sted, og det viser sig, at Frederik Christensen med kone og tre børn boede til leje hos brændevinsbrænder Henrik Mogensen i Vimmelskaftet nr. 19. (15) Altså på den plads, hvor Østergade 2 er beliggende i dag. (16) I juli måned 1835 blev den del af bygningen, som postmesteren lejede, beskrevet som værende 11 fag stor, (17) og inden for disse rammer må man altså formode, at Christensen har udført sin embedsgerning. I 1838 lykkedes det dog postmesteren at sætte foden under eget bord, idet han købte naboejendommen, nemlig Vimmelskaftet 20 – i dag Østergade 4, for 1600 rigsdaler i sedler, (18) så her finder vi Frederikssunds andet postkontor.

I 1834 blev kommunikationsmulighederne med omgivelserne yderligere forbedret, idet der åbnede en direkte dagvognsrute til København, og samme år i oktober måned kom Helsingørposten til at gå over Frederikssund. (19) Sidstnævnte ordning fungerede dog ikke helt gnidningsløst, fordi det kneb med at overholde køreplanen i vintermånederne, hvor kraftigt snefald ofte gjorde vejene så ufremkommelige, at „Hestene flere Steder sank i til Bugen . . ." (20) Forsinkelserne var dog ikke acceptable set ud fra generalpostdirektionens synspunkt, og da hovedposten i Roskilde måtte vente 1/2 time såvel den 31. januar som den 17. februar, var bægeret fuldt, og det bestemtes, at Helsingørposten pr. 1. november 1836 atter skulle gå over Slangerup. (21) Afgørelsen betød, at den gamle trafik mellem sidstnævnte sted og Frederikssund blev genoptaget, først med et gående og fra 1838 med et ridende bud. (22) Slangerups befolkning var uden tvivl meget tilfredse med, at Helsingørposten igen lagde vejen over deres by, idet de i perioden oktober 1834 til november 1836 havde været helt uden postale faciliteter, og postbesørgelsen til og fra byen havde været deres eget anliggende. (23)

Til højre: Udsnit af plakat fra 18. maj 1833.

Taxt

for et enkelt Brev mellem Frederiksſund og:

	Rbſ. Sølv		Rbſ. Sølv		Rbſ. Sølv
Aalborg	21	Horſens	16	Preetz	29
Aarhuus	18	Huſum	26	Præſtøe	8
Altona	29	Itzehoe	29	Randers	18
Apenrade	19	Kallundborg	8	Rendsborg	26
Arensborg	29	Kellinghuſen	29	Ribe	16
Aſſens	11	Kiel	29	Ringkjøbing	18
Bogenſe	11	Kjøbenhavn	6	Ringſted	5
Bramſted	29	Kjoge	8	Roeskilde	3
Bredſted	26	Kolding	13	Rudkjøbing	11
Burg	29	Korsøer	8	Rødbye	13
Cappeln	32	Lemvig	18	Saxkjøbing	11
Crempe	29	Lunden	26	Segeberg	29
Chriſtiansfeldt	13	Lübeck	29	Skanderborg	19
Ebeltoft	21	Lütjenborg	29	Skagen	24
Eckernförde	26	Kyngbye	8	Skive	23
Elmshorn	29	Mariager	21	Slagelſe	8
Eütin	29	Mariboe	11	Sleswig	26
Faaborg	11	Meldorf	29	Sorøe	8
Flensborg	22	Middelfart	16	Stege	11
Fredericia	16	Nakſkou	13	Storehedinge	11
Frederiksborg	2	Neſtved	8	Stubbekjøbing	11
Frederikshavn	24	Neumünſter	29	Svendborg	11
Frederiksſtadt	26	Neuſtadt	29	Sæbye	21
Glückſtadt	29	Nordborg	26	Sønderborg	26
Grenaae	18	Nordtorf	29	Thiſted	29
Hadersleb	13	Nyborg	8	Tønder	26
Hamborg	29	Nykjøbing paa Falſter	11	Tønningen	29
Heide	29	Nykjøbing i Jylland	26	Ulzborg	29
Heiligenhafen	29	Nyſted	11	Wandsbech	29
Helſingøer	5	Odenſe	11	Warde	16
Hirſchholm	8	Oldenborg	29	Weile	16
Hjøring	21	Oldeslohe	29	Wiborg	18
Hobroe	18	Pinneberg	29	Wordingborg	11
Holbek	5	Plöen	29	Wyck	29
Holſtebroe	18			Ærøeskjøbing	16

Posthistorie i almindelighed og dansk i særdeleshed anses vel normalt ikke for at være fyldt med spændende og dramatiske hændelser, men der gives undtagelser. Tænk blot på overfaldet på pakkeposten mellem Kiel og Eckernførde i 1840, hvor postillionen blev dræbt og værdiposten røvet. Eller på det store postrøveri i Hørsholm i 1845, hvor postsækken blev røvet fra det aflåsede magasin, mens diligencen var på vej gennem Rudeskov,(24) og i 1838 blev Frederikssund skueplads for en lignende begivenhed.

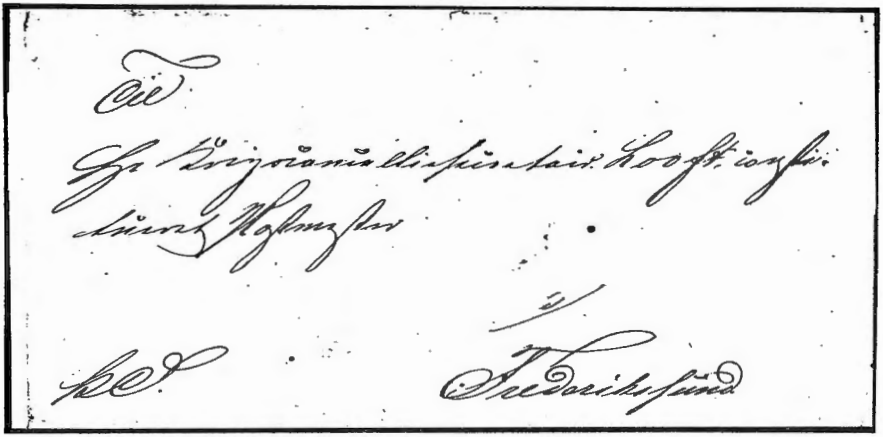
Som nævnt havde postvæsenet indført ridende befordring af posten mellem Frederikssund og Slangerup, og den 29. april blev budet „paa Udesundbye Mark . . . røverisk overfaldet og Postsækken ham fratagen". Det lykkedes dog postmester Christensen at finde postsækken i en grøft, men et pengebrev med 14 rigsdaler og 36 skilling var åbnet og pengene stjålet. Til trods for det ret ubetydelige beløb fandt postvæsenet det nødvendigt at få røveriet opklaret og gerningsmanden „overbeviist og domfældt . . ." Derfor blev postmester Christensen bemyndiget til at udlove en dusør lydende på mellem 60 og 100 rigsdaler i sedler til den, „som opgiver Gjerningsmanden . . ." Det er ikke lykkedes mig at finde ud af, om overfaldet blev opklaret, men for at undgå gentagelser blev postrytterne, som red på denne rute, forsynet med et „fuldstændigt Sidegevær . . .", dvs. blankvåben, skede og bandoler. (25)

Bortset fra de stadigt tilbagevendende vanskeligheder, som var forbundet med at få Helsingørposten rettidigt frem til Roskilde om vinteren, (26) var de følgende år stille og rolige set ud fra et postalt synspunkt. Derimod startede 1841 med, at der pr. 1. januar åbnede en ugentlig pakkepost til Roskilde, (27) og kort tid efter søgte Christensen sin afsked. Hustruen døde i januar 1841, og da helbredet samtidig svigtede, så postmesteren sig ikke længere i stand til at bestride embedet. (28) Ansøgningen blev efterkommet, og han blev afskediget i „Naade", dvs. med pension, pr. 1. juni samme år. (29) Derefter fungerede toldkasserer Conrad M. Looft indtil videre som konstitueret postmester. (30)

Stillingen som postmester i Frederikssund blev slået op, og 34 ansøgere fra nær og fjern søgte at komme i betragtning ved dens besættelse, heriblandt den konstituerede postmester Looft. (31) Antallet af aspiranter forekommer måske stort, når man tager embedets lønforhold i betragtning, men det var almindeligt, at der i disse årtier meldte sig mange ansøgere til opslåede postmesterembeder, f.eks. 52 i Ribe i 1825. (32)

Blandt kandidaterne udvalgte generalpostdirektionen 4 personer, som blev indstillet til embedet – Looft inklusive, men Christian den VIII, der som enevældig konge kunne træffe den endelige afgørelse, valgte dog ikke ham. Derimod faldt valget på Christian L. Lange, som tidligere havde været forpagter af vandmøllen i Græse, og han skulle så tiltræde det nye embede den 1. oktober 1841. (33)

Langes udnævnelse til postmester i Frederikssund blev ikke mødt med udelt tilfredshed, således tages der skarpt afstand fra den i en artikel i avi-



Kongeligt tjenestebrev til Hr. krigskancellisekretær Looft, „constitueret Postmester i Frederikssund". Tilhører Postvæsenets Hovedarkiv.

sen Fædrelandet den 5. august 1841. Artiklens forfatter, som tilsyneladende var anonym, mente, at man burde have foretrukket en „af de der levende, — fungerede eller afskedigede, — Embedsmænd, som maatte have ønsket det" frem for en „Brændevinsbrænder". Men afgørelsen var truffet, og kun fremtiden kunne vise, om Langes kvalifikationer slog til.

Som tidligere nævnt, var det som oftest den enkelte postmester, der sørgede for åt tilvejebringe lokaler og andre nødvendige faciliteter til postforretningernes afholdelse. Så derfor skiftede postkontoret i Frederikssund adresse samtidig med, at Christian L. Lange overtog postmesterembedet pr. 1. oktober 1841. Desværre er det ikke helt problemløst at lokalisere postkontoret i den periode, hvor Lange var postmester, fordi en gennemgang af byens skøde- og panteprotokoller viser, at Lange aldrig opnåede at erhverve fast ejendom i Frederikssund. (34)

Frederikssund Postkontor 150 år, er baseret på Søren Jessens artikelserie fra Posthistorisk Tidsskrift. Festskriftet bliver udsendt til personalet ved Frederikssund Postkontor. Et mindre oplag vil komme i handelen.

Ekspedition Forlaget Skilling, Gislingevej 77, 2700 Brønshøj.
Tryk: Skillings Trykkeri, Brønshøj. ISBN 87-87832-01-1

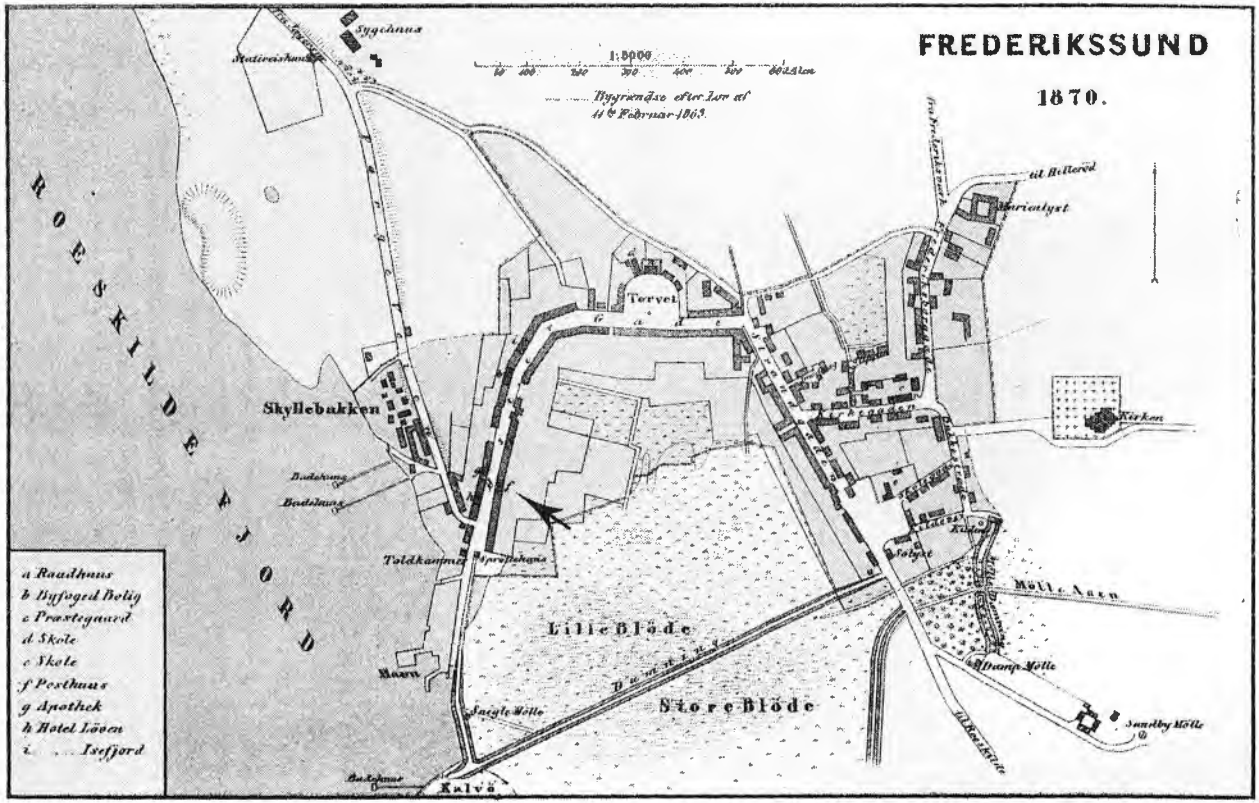


Fig.1. Frederikssund 1870, gengivet efter Traps Danmark, 2. udgave
Bemærk posthusets placering i Havnegade.

Dette er uheldigt set ud fra en posthistorisk synsvinkel, fordi vi så er henvist til folketællingslisternes punktvise oplysninger, og det medfører, som det fremgår af den følgende tekst, visse usikkerhedsmomenter.

Ifølge folketællingslisterne fra henholdsvis 1845 og 1850 boede Lange og familie i Østergade, nærmere bestemt i Farvergården, hvor Havnegade nr. 10 og 12 ligger i dag, hos sin moder, Sophie F. Lange, som ejede ejendommen. (35) I 1855 afhændede Sophie F. Lange Farvergården til Johannes Jacob Schröder, så derefter måtte postmesteren se sig om efter et andet sted at bo. (36) Samme år afholdtes en ny folketællling, og her finder vi postmesteren boende til leje hos Ole Jensen i Østergade 1 b. (37)

De efterfølgende folketællinger fra henholdsvis 1860 og 1870 angiver desværre ikke noget nærmere om personernes bopæl, men sandsynligvis har Lange boet til leje i Østergade 14, det vil sige vore tiders Havnegade 14, i perioden 1865 til 1878. Se figur 1, hvor postkontoret har signaturen „f". Først hos købmand Carl W. Lorentzen og senere hos købmand Harald Linhard. I alt fald nævnes Lange som lejer hos førstnævntes enke i folketællingen fra 1870, og i købmandsgårdens forhus, som ses afbilledet nedenfor, var der plads til to familier: Ejeren boede mod nord ved forretningen og postmesteren mod syd. (38)



Østergade/Havnegade 14 i 1864. (39) I denne købmandsgård havde Frederikssunds Postkontor til huse i perioden c. 1865–78 i den ende af bygningen som ligger længst væk fra fotografen.

Konklusionen af ovennævnte må blive, at vi fra Langes embedsperiode kan lokalisere tre forskellige postkontorer i den nuværende Havnegade, men vi mangler stadig kendskab til beliggenheden af mindst et i tidsrummet fra Langes udflytning fra lods Jensen, og til vi igen støder på ham hos købmand Lorentzen.



Frederikssunds 2. postmester, Christian Ludvig Lange i hans senere år. (40)

I den føromtalte avisartikel fra Fædrelandet antydedes det, at Lange var blevet nødt til at opgive forpagtningen af vandmøllen i Græse på grund af betydelige forpagtningsrestancer. (41) Det må da også indrømmes, at postmesteren livet igennem havde mange økonomiske problemer at kæmpe mod, hvilket vi blandt andet kan se ved at gennemgå hans akter i Postvæsenets Hovedarkiv. Alt dette havde været Langes egen sag, men det tyder desværre på, at den uorden, der prægede hans personlige affærer, også har smittet af på hans embedsførelse som postmester.

Allerede i 1842 fik postmester Lange en forsmag på, at postvæsenets ledelse ikke var til sinds at se igennem fingre med forsømmelser af tjenstlig art, idet han blev idømt en bøde for ikke at have indsendt postekstrakten for januar kvartal. Også senere måtte Lange stå til regnskab for lignende forsyndelser, men helt galt gik det i 1848, hvor der den 27. juli afholdtes kasseundersøgelse på Frederikssund Postkontor. Her „forefandtes alt Kas= se= og Regenskabsvæsenet vedkommen ved bemeldte Contoir i en saadan Uorden, ligesom ogsaa alle øvrige til Postmesterembedets og Opsynsmands= bestillingen forsvarlige bestyrelse henhørende Forretninger at være udført med en saa høi Grad af Uefterrettelighed, at Man allerede var betænkt paa at lade (Dem) suspendere og disse Forretninger udføre med en anden dertil skikket og paalidelig Mand . . ." (42)

Det var hårde ord, og den eneste grund til, at Lange fik lov til at beholde sit embede, var at han havde været syg i vinteren 1847/48. Men han måtte dog gå ind på følgende vilkår: For det første at sørge for, at alt, hvad der angik embedet, var i orden inden for en frist af 6 uger. For det andet at indbetale alle restancer til postkassen inden senest 8 dage. Og for det tredje, at alt i fremtiden skulle holdes i „complet" orden, f.eks. protokoller og indberetninger til poststyrelsen. Men dermed var det ikke slut, for postmesteren fik den besked, „At hvis nogensinde lignende Uefterrettelighed af (Dem) udvises i nogensomhelst Green af (Deres) Embedsførelse, maa (De) selv tilregne (Dem) Følgerne af, at (De) i saa Fald uden videre Hensyn vil blive suspenderet og derefter indstillet til Afskedigelse fra . . . (Deres) Em= bede". (43)

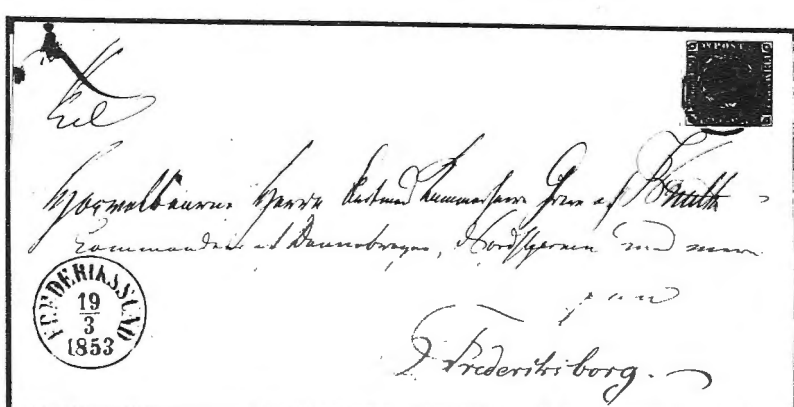


Fig. 2 Brev frankeret med 4 RBS, afsendt fra Frederikssund den 19. Marts 1853 til amtmanden i Frederiksborg. Brevet tilhører Eugen Uhl, Frederikssund.

Denne opsang har åbenbart haft en gavnlig virkning, om ikke andet så for en tid, for Lange opnåede aldrig at blive et „dydsmønster". hvad angår aflæggelse af regnskaber m.v. – Endog så sent som i 1876 blev han idømt en „Mulct" på 10 kr., fordi han havde smølet med nogle fortegnelser over tjenestemeddelelser, der skulle indsendes til postinspektøren for Østifterne. Denne bemærkede da også lidt spidst, at den fortsatte „Uefterrettelighed . . . er saa meget mere uforsvarlig, som Forretningernes Mængde eller Om= fang ved Expeditionen ikke kan siges at lægge Hindringer i Veien for deres hurtige fremme". (44)

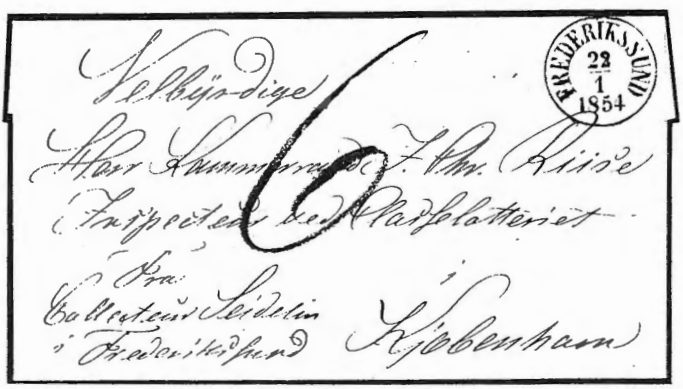
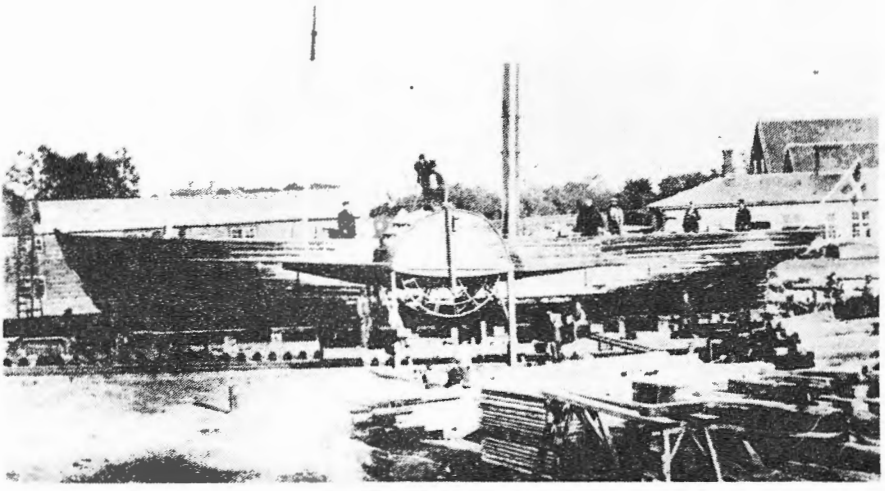


Fig. 3 Ufrankeret brev afsendt fra Frederikssund til København. Brevet tilhører Eugen Uhl, Frederikssund.

I løbet af Langes embedsperiode skete der mange postale nyskabelser. Først og fremmest må nævnes indførelsen af en ensartet porto for brevforsendelser inden for rigets grænser og indførelsen af frimærker til forsendelsernes frigørelse i 1851. Fig. 2 og 3 illustrerer på bedste vis forsendelsesmulighederne efter reformens indførelse. Enten kunne afsenderen anvende frimærker som frigørelsesmiddel, og så var portoen 4 skilling, eller vedkommende kunne sende brevet ufrankeret, men så var portoen lidt højere, nemlig 6 skilling, som det fremgår af fig. 3. Set i forhold til tidligere, hvor man betalte i forhold til afstand, betød 1851-loven selvfølgelig en større eller mindre besparelse, alt efter brevets bestemmelsessted. Eksempelvis kostede det før 24 skilling at sende et brev fra Frederikssund til Skagen, altså en ret betragtelig besparelse. Derimod steg portoen mellem Frederikssund og Frederiksborg fra 2 til 4 skilling! (45)

Samtidig med frimærkets indførelse fik Frederikssund Postkontor et annulleringsstempel, nemlig et såkaldt stumpt stempel, der bestod af 4 koncentriske ringe med en prik i centrum. Annulleringen skulle til at begynde

med ske ved at placere noget af stempelaftrykket på brevet uden for mærket, men ca. 14 dage efter ændredes fremgangsmåden til. at hele stemplet skulle anbringes på mærket. Fra udgangen af oktober 1852 blev de stumme stempler udskiftet med stempler med 3 ringe og et nummer i midten, forstået på den måde, at hvert posthus havde sit eget nummer, og Frederikssund Postkontor tildeltes nr. 20. (46) Desuden blev forsendelserne forsynet med et såkaldt sidestempel, så man kunne se hvorfra og hvornår, de var afsendt - både fig. 2 og 3 er sidestemplet med Frederikssunds første stempel, hvor både bogstaver og tal er sat med antikvatyper - deraf navnet antikvastempler. (47)

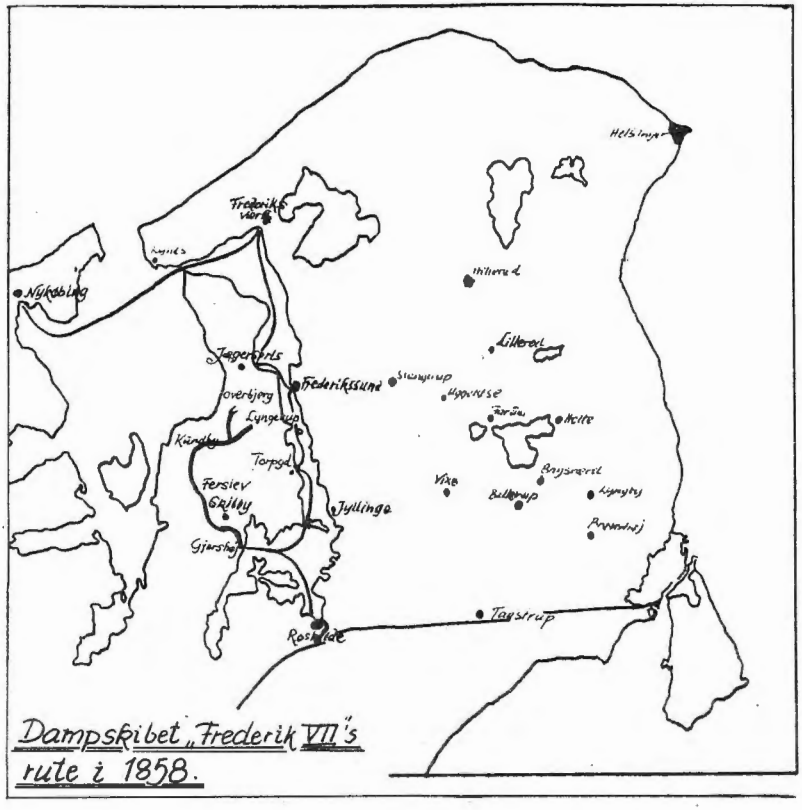


„Lina" på bedding i Helsingør 1870. Dette skib var sandsynligvis identisk med „Axel" tidligere „William". *Fotografi Chr. Wismer, 1870. Handels- og Søfartsmuseet.*

På det befordringsmæssige område begyndte jernbanerne at „æde" sig ind på de mere gammeldags „hestekræfter", idet den første jernbanestrækning mellem København og Roskilde åbnedes den 26. juni 1847. Til vognmateriellet hørte også en postvogn, som dog ikke var indrettet til egentlig postbehandling, men kun til transport af lukkede postsække. (48) Indtil videre var der dog vel næppe ret mange mennesker, der så meget som tænkte på, at der engang i tidens løb kunne skabes en lignende forbindelse til Frederikssund.

Roskildebanens etablering fik dog en direkte betydning for byerne omkring Roskilde- og Isefjorden, idet der allerede samme år blev gjort et forsøg på at knytte dem til denne facilitet via en dampskibsrute. Tanken var, at dampskibet William skulle besejle byerne, heriblandt Frederikssund, i den tid af året, hvor farvandene var isfri, men eksperimentet faldt ikke heldigt ud, og skibet måtte snart indstille sejladsen. (49)

I 1849 blev damperen Augusta indsat i rutefart fra den 19. april med 3 ugentlige afgange i hver retning, men allerede fra den 4. juni blev skibet overført til rutefarten på Øresund, idet rederen, Henrik Gerner, mente, at „der ikke viser sig saamegen Reisefrequents i Isefjorden, at det kan lønne sig at holde dampskibet Augusta der . . ." Tilsyneladende blev Augusta genindsat på fjorden i 1851, hvor det i perioden 14. maj til 22. september besejlede fjordbyerne to gange om ugen i hver retning, men stadig uden



Dampskibet „Frederik VII's rute i 1858.

nævneværdig succés. I 1852 gik intet skib, men i 1853 og 1854 besejlede damperen Boreas 2 gange ugentlig fjorden. (50)

Det står endnu hen i det uvisse, i hvilken grad postvæsenet forstod at udnytte disse spæde forsøg på at skabe en fast rutefart på Isefjorden til en hurtigere postbesørgelse mellem fjordbyerne og jernbanen i Roskilde. Dog står det fast, at beboerne i Frederiksværk hurtigt indså den fordel, som dampskibsfarten kunne give dem i postal henseende, for allerede i april måned 1849 ansøgte de generalpostdirektoratet om tilladelse til, at „Avis og Brevpost" måtte sendes til og fra Frederiksværk med dampskib via Roskilde. Det kan næppe overraske, at byens postekspeditør så positivt på beboernes initiativ, fordi postekspeditionen på daværende tidspunkt kun havde forbindelse med omverdenen 3 gange ugentlig.

Tilladelsen blev givet (51) og omfattede også de øvrige anløbsbyer. Det er et faktum, at der blev befordret post med Augusta, fordi postmestrenes opgørelser over skibspostens omfang stadig eksisterer. Eksempelvis var Frederikssunds andel 93 afsendte og 136 modtagne breve i det relativt korte tidsrum, besejlingen stod på. Heri indregnet kgl. tjenestebreve og militærbreve. (52)

Først med indsættelsen af hjuldamperen Frederik VII, som var indkøbt i England, lykkedes det at skabe en regelmæssig rutefart mellem Roskilde og Nykøbing Sjælland med anløb af Gershøj, Torp, Frederikssund, Jægerspris og Frederiksværk, ja, enkelte år endog Kulhus. Hovedformålet var nu som i slutningen af 1840'rne at tilbyde fjordbyernes beboere befordring af passagerer og gods, men desuden satsede „Actieselskabet til Dampskibsfartens Fremme paa Issefjorden" også på transport af turister og postsager, da en indtægt herfra ville betyde en yderligere sikring af rutens overlevelsesmuligheder. Således havde selskabet truffet aftale med generalpostdirektoratet og direktionen for Det sjællandske Jernbaneselskab, da dampskibssæsonen startede i 1858, og for at lette passagerernes adgang til havnen i Roskilde havde selskabet ligefrem etableret kørsel med „Omnibus" mellem stationen og førstnævnte sted. (53)

Spørgsmålet er så, hvilken betydning havde dampskibsfarten for fjordbyernes, og her først og fremmest Frederikssunds, postale forhold, og hvordan var samspillet med posttransporten til lands? Men før spørgsmålene besvares, er det nødvendigt, at fortælle lidt om postgangens udvikling indtil 1864.

Pakkeposten mellem Roskilde og Frederikssund blev fra 1. juli 1851 omdannet til en „forenet Brev- og Personpost", som afgik hver onsdag „fra Frederikssund til Roeskilde og retournerer fra Roeskilde til Frederikssund samme Dags Eftermiddag snarest efter Middagstogets Ankomst fra Kjøben-

havn . . ." Posten blev fremført med fjedervogn og kunne medtage 4 rejsende og deres bagage. (54) Allerede fra 1. januar 1853 ændredes denne brev- og personpost til en forenet brev- og pakkepost. (55)

Kunne jernbanens betydning så småt anes i det ovenstående, er det intet i forhold til de ændringer, som fulgte efter Korsørbanens åbning den 27. april 1856. Således blev den „hæderkronede" rute fra Roskilde over Slangerup, Frederiksborg og Fredensborg til Helsingør nedlagt sammen med brev- og pakkeposten mellem Roskilde og Frederikssund pr. 1. oktober samme år. Til afløsning for disse forbindelser blev der etableret en 5 gange ugentlig „Brev- og Pakkepost med aaben Vogn" mellem Slangerup og Roskilde over Frederikssund. (56) Alt i alt betød det, at Frederikssund nu fik direkte forbindelse til Roskilde – og dermed jernbanen – langt hyppigere end før, og dertil kom den direkte ugentlige pakkepost og den private dagdagvogn til og fra København over Ballerup. (57) Senere fremførtes posten mellem Slangerup – Frederikssund – Roskilde dagligt, og da Den nordsjællandske Jernbane åbnede den 9. juni 1864 fik Frederikssund også daglig postudveksling med Frederiksborg over Slangerup. (58)

Vender vi tilbage til de rejste spørgsmål på side 17, kan der næppe herske tvivl om, at Nykøbing Sjælland var den by ved fjorden, som høstede de største fordele ved at sende posten med Frederik VII, idet man her ellers fik posten via den meget tidsrøvende omvej Roskilde – Holbæk – Svinninge – Fårevejle (udenom Lammefjorden!) med omladning i Holbæk. Denne tur tog sammenlagt 10 á 11 timer, men kunne med dampskibet gøres på 4 1/2 time. Derimod var Frederiksværks fordel af dampskibsfarten formindsket i forbindelse med Den nordsjællandske Jernbanes åbning, hvor byen blev sat i daglig forbindelse med Frederiksborg. (59) Og Frederikssund var om muligt endnu bedre stillet, idet borgerne her, som påvist ovenfor, havde hele to postruter med daglig udveksling af post til henholdsvis Frederiksborg og Roskilde.

Med hensyn til den anden del af spørgsmålet skete der en vis udvikling fra 1858 og frem til 1877, hvor Frederik VII standsede sin sejlads på fjorden. De første år ophørte posterne mellem Frederikssund og henholdsvis Roskilde og København simpelt hen at køre i dampskibssæsonen, og på ruten Holbæk – Nykøbing Sjælland blev kørslen begrænset til 2 gange ugentlig mod normalt 4 gange i 1858/60. (60)

Men i henholdsvis 1860 og 1868 oprettedes der brevsamlingssteder på ruten Roskilde – Frederikssund – Slangerup, hvilket betød, at man ikke helt kunne standse landtransporterne i sommermånederne på denne rute, da man derved ville „udsulte" brevsamlingsstederne. Af økonomiske årsager var postvæsenet dog nødt til at sætte det ugentlige afgangstal ned fra 6

til 3 i perioden 23. maj til 30. august og 4 i resten af dampskibssæsonen. (61) Omvendt betød Frederik VII's anløb af Kulhus, at der her kunne oprettes et brevsamlingssted i dampskibssæsonenerne 1860-65. (62) Ligeledes fik dampskibsfarten også betydning for postbefordringen i Hornsherred, men mere herom senere.

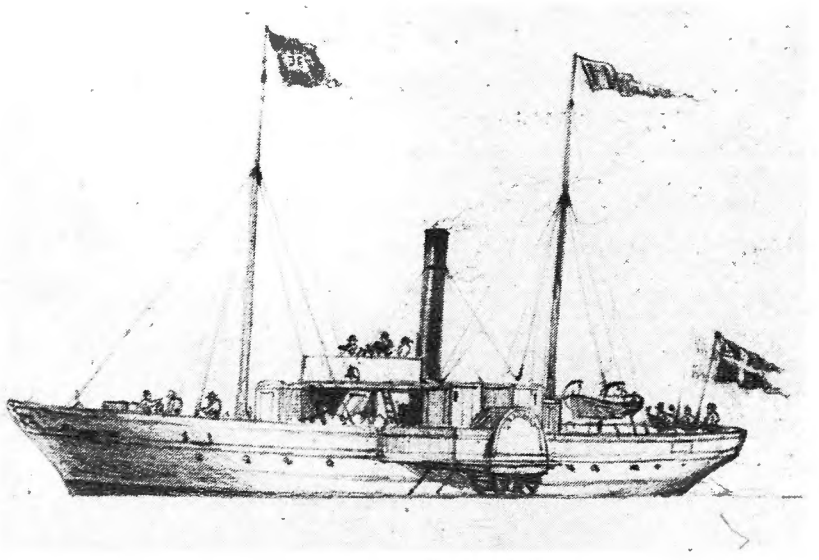
Før vi runder afsnittet om dampskibsfarten af, vil det være på sin plads at fortælle lidt om mulighederne for at finde forsendelser, som er befordret med dampskib. Man kunne tænke sig, at brevene kunne være påført betegnelsen „Pr. Dampskib" eller „Pr. Frederik VII", men ifølge J. Chr. Rich kendes sådanne breve ikke. Skibsstempler kan der ikke være tale om, da skibsposten på Isefjorden blev transporteret i forseglede sække, og der kendes heller særlige stempler til annullering af skibsposten fra postkontorerne langs ruten. Man skal altså være heldig, hvis man vil finde såkaldte „Isefjordsbreve", men ikke desto mindre kan det lade sig gøre, hvilket fig. 5, som vises nedenfor, er et glimrende eksempel på!



Fig. 5. Skibsbrev sendt med „Frederik VII" fra Jægerspris til Frederikssund. Brevet tilhører J. Chr. Rich, Espergærde. (63)

Det skulle nok være muligt at finde flere forsendelser, som er befordret med Frederik VII, da det ikke var helt ringe postmængder, der sendtes på denne måde. Eksempelvis nævnes det i dampskibsselskabets årsberetning fra 1865, at indtægterne for postens befordring dette år var 879 Rbd. (64)

Af kontrakten med postvæsenet i 1865 og de følgende år ses, at det var vanskeligt for Frederik VII at overholde fartplanens mange anløbssteder.



Hjuldampskibet Frederik VII
Gengivet efter original på Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg.

Derfor anskaffedes dampbåden Adjudanten, som især tog sig af farten mellem Roskilde og henholdsvis Gershøj og Selsø, (65) og dette initiativ fik stor betydning for Horns Herreds postale forhold. Herom har dampskibsselskabets administrerende direktør, A. Wilde, berettet:

„Samtidig med Etableringen af Dampskibsfarten på Isefjorden indrettede jeg en daglig Postforbindelse mellem Hornsherred og Roskilde. I gamle Dage havde Lindegaards-Egnen kun havt en Gang Ugentlig Post til og fra Roskilde, „Svanholmposten" – men i det på Begivenheder så rige Revolutionsår 1848 fordoblede gamle Holten denne Postgang, saaledes at Postkontrahenten kørte 18 Mil om Ugen.

Dette fik jeg nu forandret til daglig Kørsel på Gershøj, hvilket kun gav en Forøgelse af 4 Mil ugenlig. Ombord i Dampskibet sejlede så Kontrahenten med Passagerer, Post og Gods mellem Gershøj og Roskilde. Da kun den østlige Del af Herredet nød godt af „Svanholmposten", oprettede jeg en vestlig Postrute, „Lyngerupposten", over Overbjærg, Egholm, Sæby og Gershøj på samme Vilkår som „Svanholmpostens".

Fra disse Postruter, som begge lå i Nord og Syd, udgik gående Postbude i Vest og Øst, hvorved de fleste Steder i Hornsherred fik daglig Post, mens

Dagvogn

mellem Gershoi og Lyngerup over Krabbesholm, Persløv, Kyndby og Overbjerg.



Staaer i Forbindelse med Morgentouren til Roeskilde og Eftermiddagstouren fra Roeskilde.

Efter original fartplan. Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg.

Vognene forsynede Dampskibet med Passagerer. Dette ville aldrig være nået uden kraftig Bistand af den nye Postinspektør, nuværende Overpostmester H. G. Petersen." (66)

Bortset fra, at A. Wilde vel næppe kan beskyldes for at sætte sit lys under en skæppe, kan citatet godt bruges som historisk kilde, nemlig til at belyse det organisationsmæssige niveau, landpostvæsenet havde på dette tidspunkt.

Oprindelig indskrænkede postvæsenet sig til at modtage og udlevere postsager ved postkontorer og postekspeditioner i byerne, men fra 1852 begyndte man at oprette brevsamlingssteder på landet, så den herboende befolkning også fik lettere adgang til at benytte postvæsenet. (67) Således blev der oprettet et brevsamlingssted i Skibby pr. 1. oktober 1859 (68) og, som allerede nævnt, i Værebro Mølle og Kulhus i 1860. De to førstnævnte brevsamlingssteder var underlagt posthuset i Roskilde, mens Kulhus hørte under Frederikssund Posthus. Endelig i 1868 kom Store Rørbæk, der ligesom Værebro Mølle lå på ruten mellem Roskilde og Frederikssund, til. (69) Her havde beboerne hidtil lønnet et bud, „som to Gange ugentlig besørger Breve og Aviser til og fra Frederikssund . . ." men det var ikke længere tilstrækkeligt til at dække behovet for postbesørgelse i Snodstrup Sogn, hvor Store Rørbæk ligger. (70)

Skønt anvendt i over 13 år, hører Skibbys stempel til de sjældne stempler. (71)



Ordningen med private landpostbude til at besørge postudvekslingen var meget udbredt, men i 1860 påbegyndtes imidlertid oprettelsen af landpostbudgange med „offentlige Landpostbude", der udgik fra postkontor, postekspedition eller brevsamlingssted, fulgte en bestemt rute og vendte tilbage til udgangsstedet. Forudsætningen for en landpostbudgang var dog den, at beboerne anviste og bekostede et udvekslingssted i de landsbyer, landpostbudet passerede igennem, men endnu var der altså ikke tale om direkte ombæring af posten til de enkelte husstande på landet. De af A.Wilde nævnte landpostbudgange, berørende Skibby og Lyngerup, fungerede med 3 gange ugentlig udveksling og var blandt de ganske få, der blev oprettet i finansåret 1860/61. (72)

I 1875 blev brevsamlingsstedet i Skibby omdannet til en „ikke regnskabsførende Postexpedition" for endelig at blive forandret til en „selvstændig regnskabsførende Postexpedition" i 1883. (73) Fortløbende med ovennævnte udvikling af Skibbys postale facilitet skete der også ændringer i måden, som det omkringliggende landpostdistrikt var organiseret på, men en behandling af disse forhold ligger uden for denne artikels rammer. (74)

Omkring Frederikssund startede udviklingen af landpostvæsenet i 1869, hvor der nævnes en landpost med daglig udveksling til Ølstykke, hvorfra der var en dagvognsrute til København, og året efter blev der oprettet en landpostrute over Sundbylille, Sigerslevøster til Sigerslevvester og tilbage over Græse. (75) I 1873 kom der endnu en rute til, nemlig fra Færgegården, Neder Dråby, Jægerspris, Over Dråby, Landerslev og Gerlev. Tre gange om ugen var ruten udstrakt til også at omfatte „Sexgaardene og Skoven", alt i alt en strækning på 4½ mil, som skulle gennemføres på 8 timer, (76) så det har unægteligt været et hårdt job at være landpostbud på dette tidspunkt!

De såkaldte Horns Herreds og Sigerslevvester ruter bestod stort set uændrede indtil 1878, hvor der blev oprettet et brevsamlingssted i Jægerspris, som stod i forbindelse med Frederikssund med en kørende landpost over Færgegården og Neder Dråby. Herefter fik distriktets landpostbudgange dette udseende:

Landp. dgl., S. undtag., 1 Eft. ov. Oppesundby, Sundbylille, Sigerslevvester; tilbage ov. Græse. 2 1/2 Mil i 6 Timer;
og ov. Lundehuset, Egelundsgd, Gjerlev, Tørslev, Lyngerup, Landerslev, Druedal til Over Draaby og tilb. 3 Mil i 6 Timer.

Kjørende Landp. dgl., S. undtag., 1 Eft. ov. Færgegaarden, Nederdraaby til Jægerspris; derfra 4 Eft. tilb. 2 Mil i 3 Timer.
Fra Kulhuset Landp. dgl., S. undtag., 9 Fm ov. Bakke-, Hjorte-, Skaaninge- og Trollegaardene, Smedehusene, Sex- og Slagelsegaardene, Kristiansminde, Kobbelgaardene, Louiseholm, Skovlyst til Jægerspris og tilb. 4 1/2 Mil i 9 Timer. (77)

Siden midten af det 19. årh. havde postvæsenet sørget for direkte omdeling af post til byernes indbyggere, og et sådant gode måtte også være det endelige mål for landboernes vedkommende. Det kunne dog ikke forventes gennemført, før der i det mindste var skabt et landsdækkende net af postruter med udvekslingssteder. Spørgsmålet blev drøftet i forbindelse med drøftelsen af en ny postlov i Rigsdagen i 1870, og året efter blev der vedtaget en femårsplan for oprettelse af landpostruter med udvekslingssteder. Arbejdet skred planmæssigt frem, og ved udgangen af femårsperioden var antallet af landpostruter vokset til 619, og undervejs besøgte postbudene 5054 udvekslingssteder. (78) Som påvist ovenfor faldt oprettelsen af Frederikssunds landpostruter da også sammen med dette organisationsmæssige „boom", og dermed var man nået frem til det punkt, hvor man kunne begynde at føre tanken om direkte omdeling ud i livet.

De første landpostruter med direkte omdeling til hver enkelt husstand oprettedes i 1876-77 i et antal af 15 og udgik fra forskellige københavnske posthuse og fra posthusene i Helsingør og Hellebæk. Året efter føjedes yderligere 8 sådanne ruter til, og i årene 1878-79 kom der for alvor gang i indførelsen af direkte omdeling med ikke mindre end 195 ruter. (79) Jernbanerne kom til at spille en stor rolle i udbygningen af landpostvæsenet. Efterhånden som jernbanenettet bredte sig, blev der oprettet postekspedi-

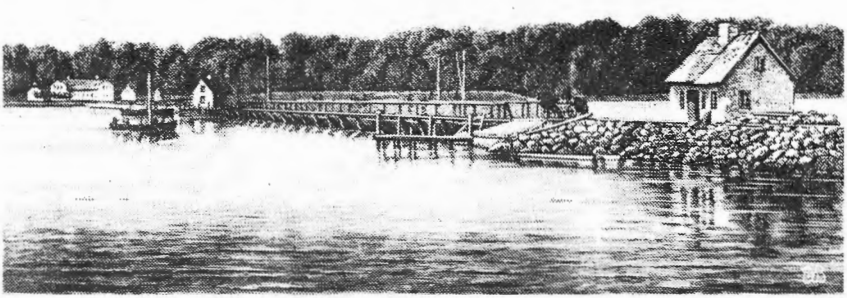


Veksø 1882. DSB Jernbanemuseet.

tioner og brevsamlingssteder langs banestrækningerne, hvorfra landpostbudene kunne gå ud på deres ruter.

Frederikssundsbanens åbning for driften den 17. juni 1879 medførte da også straks, at „Frederikssunds Postdistrikt (blev) omordnet i nedennævnte Landpostbudgange, med direkte Ombæring af Postsager til Adressaterne samt Tømning af Brevkasser, hvorved Udvexlingsstederne bortfalde . . ." – se fig. 6. Men inden dette gennembrud for Frederikssunds postvæsen i almindelighed og for landpostvæsenet i særdeleshed belyses, skal vi først se lidt på nogle af de trafikale og bymæssige ændringer, som fandt sted i tidsrummet 1864-79.

Den 19. april 1867 blev Frederikssunds areal udvidet betydeligt, idet kongen underskrev en lov, som betød, at Udesundby blev indlemmet i købstaden. Blandt andet kom den nuværende Jernbanegade (tidligere Strandgade), Kirkegade, Frederiksborggade, Skolegade og desuden det meste af Skyllebakken på denne måde ind under byens domæne – se også fig. 7. Ved folketællingen i 1860 udgjorde Frederikssunds indbyggertal 763 mod 1306 i 1870, (81) men årsagen til denne kraftige stigning skal selvfølgelig først og fremmest ses som et resultat af Udesundbys indlemmelse.



Pontonbroen. Til højre brohuset og til venstre i baggrunden Færgegården.

Det følgende år blev den eksisterende trækfærge afløst af en pontonbro, og derved blev, som Eiler Rose skriver, „Porten til Horns Herred . . . slået op på vid gab den 3. juni 1868. Et stort og frodigt opland til Frederikssund åbnede sig for byens driftige erhvervsfolk. Kunderne strømmede til byen . .

Byens driftige købmænd benyttede datidens primitive samfærdselsmidler for at komme i kontakt med Horns Herreds landmænd . . ." (82) Og til trods for enkelte tilbageslag som den store brand i 1868, hvor et menneske indebrændte og mere end 200 mennesker mistede deres ejendele, (83) var således på en gang to væsentlige betingelser til stede for byens fremtidige vækst. Som nævnt var både Roskilde og Frederiksborg allerede kommet i jernbaneforbindelse med København, og man måtte da foreløbig konkludere, at en tredje betingelse for vækst for Frederikssunds vedkommende måtte være at få en jernbane. – Det var i hvert fald den slutning, redaktør Clausen kom til i Isefjordsposten den 6. oktober 1868; men inden byen fik sin jernbane, skulle der gå en årrække, og indtil videre skal vi se lidt på, hvilke rejse- og befordringsmuligheder, der eksisterede for Frederikssunds vedkommende på dette tidspunkt.



Postdiligencen, den såkaldte dagvogn Frederiksborg–Frederikssund. Fotograferet foran jernbanestationen i Frederiksborg i 1890'erne. (84)

Her må det først bemærkes, at vejenes beskaffenhed omkring Frederikssund lod meget tilbage at ønske. Således fik de følgende karakteristik i Generalrapport over Kongeriget Danmarks Landeveie for Aarene 1868–71: „. . . disse Landeveie have ingen god Linieudstikning og ej heller et regelmæssigt Længdeprofil . . . De ere ikke helt igjennem grundforbedrede med

Kjørebane af Stenslag . . . " Så selv om vejene blev holdt i god stand, ville rejsende, som agtede sig til Frederikssund, hurtigt mærke forskellen mellem bekvemt og hurtigt at komme til Frederiksborg og Roskilde med tog og langsomt og umageligt at „skrumle" videre herfra og til Frederikssund.

Der var stadig daglige forbindelser med postvæsenets vogne til Frederiksborg og Roskilde, sidstnævnte rutes post og passagerer fremførtes fra 1874 med firsædig karet mod tidligere med kaleschevogn. (85) Som et historisk tidsbillede kan det nævnes, at der den 17. marts 1876 afholdtes en sammenkomst på hotel Isefjord, hvorom man kunne læse følgende i Isefjordsposten:

Smuk Anerkjendelse.

Som et Beviis paa, at ogsaa Folk i mindre Stillinger - trods Socialisternes Raaben paa Undertrykkelse - ikke alene kunne nyde deres Medmenneskers fulde Agtelse, men at de ogsaa kunne opnaae tydeligere Hædersbevisninger, naar de ved streng Pligtopfyldelse og hæderlig Vandel søger at røgte det Kald, hvortil de have offret deres Kræfter, derpaa kunne vi idag meddele et Beviis.

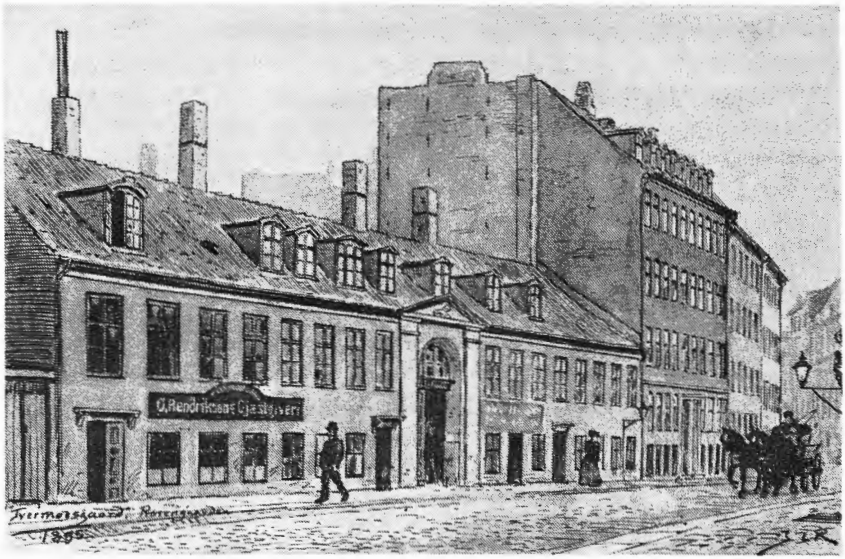
I Eftermiddags kl. 4 samledes nemlig nogle af Byens Beboere paa Gæstgivergaarden „Isefjord", hvor der overraktes Postkudsk Jørgen Hansen et Sølvkronometer med Inskription: „Til Postkudsk Jørgen Hansen som Anerkjendelse af hans Dygtighed. Frederikssund 1876".

Postkudsk Jørgen Hansen har nu i 11 Aar kjørt Posten mellem Frederikssund og Hillerød og efter hvad der er os meddelt kun havt 1 Fridag og kun saare sjeldent har han ladet sig holde tilbage af Uveir og Uføre, hvorfor man hver Vinter har det Særsyn, at medens Jernbanerne og andre Postbefordringer standse, kjøre „Jørgen" igjennem, og naar han kommer til sit Stade, da er Heste og Vogn det første der kommer i Orden . . ." (86)

Citatet understreger, at de ovenfor gjorte forbehold over for „rejselivets lyksaligheder" på landevejene til og fra Frederikssund ikke var helt grundløse! Desuden sidder man tilbage med en følelse af, at den erkjendtlighed, man ønskede at vise postkusk Jørgen Hansen, kan have haft politiske overtoner i en tid, hvor socialismen vakte bekymring i borgerskabet.

Rejsemulighederne var dog ikke udtømt med postvæsenets dagvogne, da der også fandtes private dagvognsforbindelser, som havde udgangspunkt fra byens gæstgivergårde. Det gjaldt således Isefjord, hvorfra der afgik en dagvogn til København om morgenen, der medførte såvel passagerer som mindre forsendelser. Den kørte ad Frederikssundsvejen over Veksø og Ballerup og havde endestation i gæstgivergården Tværermoesgaard i Rosengården i København.

Endvidere afgik fra gæstgivergården Dannebrog en dagvogn om morgenen, som tog turen om ad Slangerup, Farum, Bagsværd, Buddinge til Frederiksborggade nr. 5 i København. Denne vogn omlagde dog fra 17. november 1870 sin rute til Birkerød, hvilket betød, at afgangstidspunktet fra



Gæstgivergården Tværermoesgaard i Rosengården, København. Bymuseet.

Frederikssund kunne udskydes til klokken 9. Disse to dagvogne var i øvrigt opkaldt efter deres respektive udgangspunkter.

Endelig fandtes der i 1870 endnu en forbindelse, som udgik fra gæstgivergården Løven i Østergade – nu Havnegade – over for det daværende posthus. Den kørte til Lillerød Station tidligt om morgenen. For en fuldstændigheds skyld må det anføres, at de private dagvogne som regel kun kørte 3 gange ugentlig i vintermånederne. (87)

Tilbage står at nævne dampskibsfarten på fjorden, hvor – som nævnt – Frederik VII indstillede sejladsen i 1877, men efterfulgtes året efter af dampskibet Issefjorden. (88)

Til trods for de nævnte kommunikationsmuligheder kunne der dog næppe herske tvivl om, at det var nødvendigt at få en bane – sidebane eller direkte bane – ført helt igennem til Frederikssund. Men Frederikssundbanen havde, som alle andre jernbaneprojekter og offentlige anlægsarbejder, mildt sagt nogle svære fødselsveer. Det er ikke min tanke at opridse alle de forviklinger af politisk og økonomisk art, som projektet løb ind i undervejs, her, men det er alligevel fristende at nævne et par af de forslag, som løb ud i sandet:

1) En jernbane fra Nørrebro over Slangerup til Frederikssund og

2) En bane fra Østerbro over Charlottenlund-Ordrup-Fortunen-Lyngby-Værløse til Frederikssund - eventuelt forlænget til Spodsbjerg eller Hundested og endelig

3) En let smalsporet bane fra København over Ballerup til et punkt ved Roskilde Fjord, hvorfra der skulle føres en sidebane til Frederikssund. (89)

Disse forslag blev fremsat så tidligt som i årene 1869-70, men først i 1875 forelå der en lov, som indeholdt linieføringen Frederikssund-Frederiksberg. Den 11. maj 1876 fik Det sjællandske Jernbaneselskab koncession på Frederikssundbanen. Efter de første planer skulle banen være færdig inden 1. oktober 1878, men en del uforudsete hindringer forsinkede banen omkring et år. (90)

Spørgsmålet er så, hvilke postale ændringer medførte Frederikssundbanens åbning den 17. juni 1879?

Som tidligere nævnt var den største landvinding, at der nu kunne indføres direkte ombæring af postsager til de enkelte husstande i landdistrikterne. Det medførte automatisk en overflødiggørelse af de gamle udvekslingssteder, som derfor blev nedlagt. Både befolknings- og arealmæssigt havde



Frederikssund Jernbanestation før 1910. Her havde postvæsenet en jernbanepostekspedition. *Det kongelige bibliotek.*

Frederikssund Landdistrikt et stort omfang. Fra selve posthuset i Frederikssund udgik 5 landpostbude samt et kørende landpostbud. Dertil kom 7 landpostbude, som udgik fra brevsamlingsstederne, altså i alt 12 landpostbudgange. Til sammenligning kan nævnes, at Frederiksværk på samme tidspunkt havde 5 landpostbude, et tal der dog steg til 10, da jernbanen mellem Frederiksværk og Frederiksborg åbnede i 1897. (91)

På jernbanelinien oprettedes et nyt jernbanebrevsamlingssted i Måløv, der ligesom de tilsvarende faciliteter i Ølstykke og Veksø blev underlagt Frederikssund. Mellem Frederikssund og Frederiksværk blev der oprettet en diligencerute, mens der åbnede en postforbindelse med lukket vogn til Skibby. Den sidstnævnte rute måtte udelukkende medbringe brevpost samt lokal pakkepost til og fra Frederikssund. Fælles for ruterne var, at de begge havde en daglig afgang i hver retning, som havde forbindelse med Frederikssundbanen. (92)

Samtidig blev den daglige diligenceforbindelse mellem Frederikssund og Roskilde inddraget, ligesom brevsamlingsstederne i Store Rørbæk og Værebro Mølle blev nedlagt. (93) Samme skæbne overgik brevsamlingsstedet i Brønshøj, mens brevsamlingsstedet i Herlev flyttede fra skolen til jernbanestationen, hvor stationsforstanderen tillige blev brevsamler. I Ballerup blev brevsamlingsstedet også nedlagt, og i stedet oprettedes en postekspedition, der ligeledes bestyreredes af stationsforstanderen. (94)



Fr. P. Jensen (97)

Bekjendtgjørelse.

Fra den Tid Frederiksſunds Banen aabnes for Trafik, den 17de dš., er Frederiksſunds Poſtdiſtrikt omordnet i nedennævnte Landpoſtbudgange, med direkte Ombæring af Poſtſager til Adreſſaterne ſamt Tømning af Brevkaſſer, hvorved Udvexlingsſtederne bortfalde:

1. **Fra Frederiksſund** ad Oppeſundby-Vejen over en Martvej forbi tvende Gaarde til Oppeſundby By, derfra over Dalen til Snodſtrup By, Store Rørbæk By, Lille Rørbæk By og tilbage over Rørbæk og Strandvang.
   Brevkaſſer: Oppeſundby, Snodſtrup, Store Rørbæk og Lille Rørbæk.
2. do. do. ad Vejen forbi Frederiksſunds Mølle, Tollerup, Sønderup, Sundbylille By og Teglværk over Hørup Mark og Græſe Mark til Græſe By og tilbage over Græſe Mølle, Fogedgaarden og Ubeſundby Mark.
   Brevkaſſer: Sundbylille og Græſe.
3. do. do. ad Frederiksværk Landevej til Marielyſt over Engebæk til Græſe Skole, Hagelſe Mølle, Sigerslevveſter og tilbage over Strøiille Mark, Sigerslevvejter By og Græſe Mark.
   Brevkaſſer: Hagelſe Mølle, Sigerslevvejter og Sigerslevvſter.
4. do. do. ad Landevejen forbi Bilidt, Brohuſet, Jægerspris Færgegaard og Egelundsgaarden til Gjerlev over Møllehøjgaard til Tørsleo og Fogedgaarden til Lyngerup By og tilbage over Dyrlægegaarden og Landersløv Ølbryggeri.
   Brevkaſſer: Brohuſet, Jægerspris Færgegaard, Gjerlev, Tørsleo og Lyngerup.
5. do. do. ad Vejen til Lundegaard, Drivedalsgaard og Skole til Skabildshjerggaard, Landersløv, Højagergaard, Overbjerg, Storgaarden og over Overdraaby Strandgaarde til Overdraaby By og tilbage over Gaardene ved Draaby Kirke og Fattiggaarden.
   Brevkaſſer: Landersløv By, Overdraaby, Overbjerg og Storgaarden.

(Ved hjørnde Landpoſthud Clemmeuſen) ad Jægerspris Landevej forbi Skovlsberhuſet til Profeſſor Jerichaus Gaard, Fogedgaarden, Nederdraaby By, Gaardene ved Faſanhaven og Jægerspris Mølle.
   Brevkaſſer: Nederdraaby, Jægerspris Mølle.

6. **Fra Jægerspris Brevſamlingsſted.** Fra Kulhuſet, Bakkegaardene, Hjortegaardene, Ekaaningegaardene, Trollegaardene, Nygaard, Smedehuſene, Sergaard Skole, Slagelſegaardene, Chriſtiansminde, Louiſeholm og Skovlyſt til Jægerspris og tilbage ad forannævnte Rute.
   Brevkaſſer: Kulhuſet, Sergaardene, Chriſtiansminde, Louiſeholm, Skovlyſt og Jægerspris.
7. **Fra Olſtykke** Jernbane-Brevſamlingsſted ad Markvejen over Hyldeland til Olſtykke By, Stensgaard, Toſtegaard, Spærreſtrup og tilbage over Stjænkelſø.
   Brevkaſſer: Olſtykke, Spærreſtrup og Stjænkelſø.
8. **Fra Olſtykke** Jernbane-Brevſamlingsſted ad Landevejen gjennem Udejre By til Svedſtrup By, Nedre Værebro, Jyllinge, Doktor-Boligen, Gundſømagle og tilbage over Hegnſtrupgaard, Gundſøgaard og Øvre Værebro.
   Brevkaſſer: Udſejre, Svedſtrup, Jyllinge, Doktor Jacobſen, Gundſømagle og Værebro Kro.
9. **Fra Vikſø** Jernbane-Brevſamlingsſted ad Vejen til Vikſø Bys nordveſtlige Del, Søſum, Stenlille og tilbage over Stenløſe.
   Brevkaſſer: Vikſø, Søſum, Stenlille og Stenløſe.
10. **Fra Vikſø** Jernbane-Brevſamlingsſted ad Landevejen til Vikſø Bys øſtlige Del, Knarbrup, Gandløſe, ad Vejen til Slagslunde og tilbage over Søſum Teglværk.
    Brevkaſſer: Knarbrup, Gandløſe og Slagslunde.
11. **Fra Maalsø** Jernbane-Brevſamlingsſted ad Vejen over Maalsø til Schæfergaarden, Smørumnedre, Smørumøvre, Edelgave, Hove By og Mølle, Ørtrup og tilbage over Øſtrupgaard.
    Brevkaſſer: Smørumnedre og Smørumøvre, Edelgave, Hove By og Øſtrup By.
12. **Fra Maalsø** Jernbane-Brevſamlingsſted ad Vejen til Maalsø Bys nordlige Del, Bringe, Kirkeværløſe og tilbage til nogle Udflyttere paa Vejen til Lille Værløſe, Chriſtianshøj og Sørup.
    Brevkaſſer: Maalsø, Bringe og Kirkeværløſe.

Det bemærkes, **at de Adreſſater** i forannævnte Landdiſtrikt, **der bo faa affides**, at Landpoſtbudene kun ved at **forſømme** deres øvrige Tjeneſte kunne naa at tilbringe dišſe deres Poſt, **ikke kunne fordre ſig Poſten direkte tilbragt**, nem **maa til vedkommende Landpoſtbud** opgive et **ved alfar Vej beliggende Sted i Diſtriktet, hvor Poſtſager til dem ſkulle afſlægges.**

Frederiksſund Poſtexpedition, den 10de Juni 1879.

Fr. P. Jenſen.

Fig. 6 Frederiksborg Amts Avis Tirsdag den 24. juni 1879

Grundet den nye diligencerute til Frederiksværk og dermed forbindelse med Frederikssundbanen var det også muligt at indføre direkte ombæring i Frederiksværks omegn og med samme begrundelse dels nedsætte antallet af afgange mellem Frederiksværk og Frederiksborg, dels nedlægge brevsamlingsstedet i Kregme. (95)

Alt i alt kan man slå fast, at det ikke kun var området omkring Frederikssundbanen, som fik gavn af dens gennemførelse, men at virkningen spredte sig som ringe i vandet helt op til Halsnæs!

Denne store forandring i Frederikssunds postale forhold nåede Chr. L. Lange ikke at opleve, idet han efter ansøgning blev „entlediget i Naade og med Pension paa Grund af Svagelighed" fra den 1. maj 1878. (96) Torsdag den 20. juni samme år lod forhenværende postmester Lange „paa Grund af Bortreise ved offentlig Auction, som afholdes på Gjæstgivergaarden „Løven" i Frederikssund bortsælge endeel Indbo . . ." (98) Rejsemålet var Korsør, hvor Lange opholdt sig, indtil han afgik ved døden i 1889. (99)

Langes efterfølger, Frederik Peter Jensen, kom fra Frederiksværk, hvor han i en årrække havde beklædt stillingen som postekspeditør. Fr. P. Jensen havde rang af sekondløjtnant, fordi han havde deltaget i 1864-krigen, men han havde dog fået sin egentlige uddannelse i postvæsenet. (100) Skal man tro Erland Gribsø, var det et bittert fjendskab mellem postekspeditøren og Frederiksværks birkedommer, som medførte, at førstnævnte rejste bort, fordi han ikke kunne „nære sig" mere i byen. (101)

I 1879 fik Fr. P. Jensen sin ilddåb i forbindelse med Frederikssundbanens åbning, og hvad den medførte. Samme år i april måned bekendtgjorde Fr. P. Jensen i Isefjordsposten, at han flyttede posthuset over i Strandgade, det nuværende Jernbanegade 29, hvor Helmuth Hansen har fotografisk atelier i dag. (102)



Frederikssunds Posthus i perioden 1879 - 95. Posthuset er det tre etagers hus til højre for træet midt i billedet. *Originalen tilhører Helmuth Hansen.*

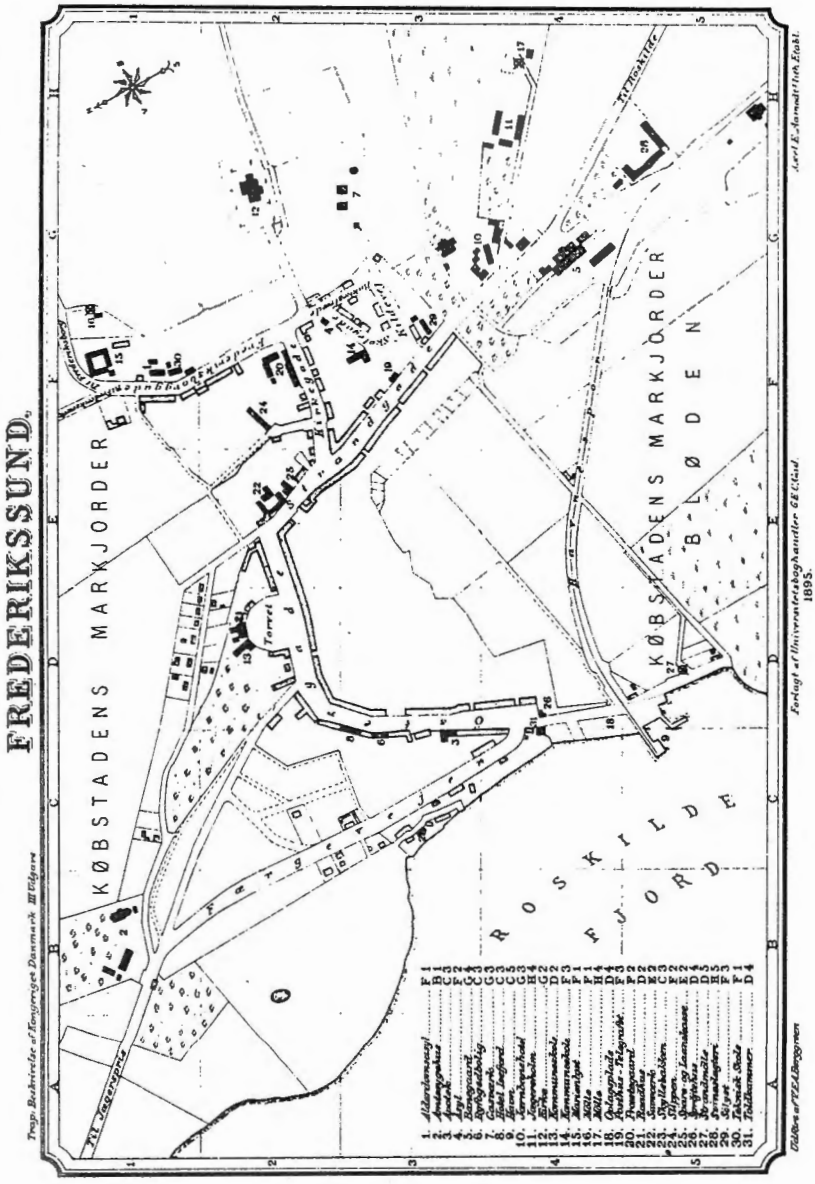


Fig. 7 Gengivet efter Traps Danmark, 3. udgave – Bemærk posthusets placering i Strandgade med signaturen 19.

Her lejede han sig ind hos tømrermester Søren Jensen. Ejeren boede selv på første sal, mens postmesteren havde rådighed over stueetagen, og selv om forholdene vel ikke har været storslåede, var her dog plads til, at han kunne have en postekspedient og en postassistent som logerende i 1890. (103)

Når jeg i det foregående har benyttet betegnelsen postmester om henholdsvis Chr. Lange og Fr. P. Jensen, er det en sandhed, som skal tages med et gran salt. Postloven af 2. juli 1870 medførte nemlig, at en række

Bekjendtgjørelse
fra
Frederiksſund Poſtexpedition.

Som Følge af de fra den 1ſte dennes i Kraft trædende ny Kjøreplaner for de danſke Statsbaner, er fra nævnte Tid Poſternes Afgangs- og Ankomſttider fra og til Frederiksſund anſat ſaaledes:

Afgaaende Poſter:

Tog Kl. 6[30] Form., 4[45] og 8[45] Eftm.
Poſten afſendes fra Poſtkontoret i Byen 20 M. før den anførte Togtid.
Til Jægerspris ca. Kl. 10 Form.
Landpoſtbudene fra Frederiksſund afgaa ca. Kl. 10 Form.
Til **Frederiksborg** Kl. 5 Eftm.
Til **Frederiksværk** ca. Kl. 11 Eftm. } fra
Til **Slibby** ca. Kl. 11 Eftm. } Banegaarden.

Ankommende Poſter:

Tog Kl. 9[10] Form., 1[00] og 10[45] Eftm.
Fra **Frederiksværk** Kl. 11 Form.
Fra **Slibby** Kl. 11 Form.
Fra **Frederiksborg** Kl. 12 Middag.
Fra **Jægerspris** Kl 4[00] Eftm.
Landpoſtbudene ankomme i Løbet af Eftm. fra ca. Kl 5 til Kl. 7 Eftm.

Kontoret er aabent:

Hverdage fra Kl. 9 til 11 Form. og fra Kl. 1½ til 7¼ Eftm.

Søn- og Helligdage fra Kl. 8 til 9 Form. og fra Kl. 12 til 2 Eftm.

Seneſte Indleveringstid:

Alm. løſe Breve ½ **Time før** de anførte **Tog** eller **Poſt-Afgangstider.**
Anbefalede Breve
Penge- og Pakkepoſtſager } **1 Time før** de anførte **Tog** eller **Poſt-Afgangstider.**
ſamt **Poſtanviſninger**
og Poſtopkrævninger
Til **Morgentoget:** forregaaende Dags Aften **inden Kl. 7[45].**

Brevkaſſernes Tømningstid:

Hverdage: Kl. 9 Form., Kl. 4, 7[15] og 9 Eftm.
Søn- og Helligdage: Kl. 12 Middag.
Brevkaſſen udenfor Kontoret tømmes daglig 15 M. før hver Poſts Afgang og 30 M. før hvert Togs Afgang.
Brevkaſſen paa Banegaarden tømmes 5 M. for hvert Togs planmæſſige Afgang.

Omdeling af Breve og Aviſer:

Hverdage (April—Oktober) Kl. 7 og Kl. 10¼ Form., Kl. 1[45] Eftm.
(Oktober—April) Kl. 8 og Kl. 10¼ Form., Kl. 1[45] Eftm.

Pakkepoſtſagerne udbringes:

Hverdage Kl. 11 Form. og Kl. 2 Eftm.
Søn- og Helligdage Kl. 11 Form.

Det bemærkes, at Breve og Aviſer fremdiſ ikke udleveres paa Poſtkontoret efter ſidſte Togs Ankomſt Kl. 10¾ Aften.

Frederiksſund, den 1. Juni 1886.

Fr. P. Jenſen.

Fig. 8. Isefjordsposten den 1. juni 1886

postkontorer, heriblandt Frederikssund, ændrede status til „lovbestemte Postekspeditioner", indtil postlønningsloven af 1889 betød, at Frederikssund atter blev flyttet over i postkontorernes rækker. (104) Derfor sluttede Chr. Lange faktisk sin karriere i postvæsenet som postekspeditør, og Fr. P. Jensen opnåede først fra 1. oktober 1889 postmestertitlen! (105)

Netop i disse år skete der nærmest en eksplosion i antallet af postsager, som passerede Frederikssund. Udviklingen kan bedst illustreres med nogle enkelte tal fra poststatistikken: I finansåret 1873/74 modtag købstaden således ca. 43.000 breve og ca. 94.000 aviser og tidsskrifter. Ti år senere, nemlig i finansåret 1883/84, var disse tal øget til henholdsvis ca. 121.000 og ca. 366.000. (106) Derfor kan det næppe undre, at der var sket en vis udvikling i kontorets åbningstider siden 1830'rne, hvor man kunne klare sig med 4 gange ugentlig á 2 timer. Som det fremgår af fig. 8 havde kontoret i midten af 1880'erne åbent alle ugens dage – også søn- og helligdage.

Fra Frederikssund (9-11, 1½-7¾)

Jernbtg. til **Kjøbenhavn**, se Tillægsheftet.

Fra Ølstykke Brevomdeling 10 Fm. ad Sperrestrup By og Udfl., Skjenkelse By og Mark; ad Ølstykke By og Mark, Lynggd., Udfl. paa Sperrestrup Mark;
ad Udleire Mark, Svedstrup Mark, Øvre Værebro, Mølleveien, Gundsømagle Mark og By, Heinstrupgd., Gundsøgd., Doktorboligen, Udfl. fra Gundsømagle og Jyllinge;
og ad Udleire By med Udfl., Svedstrup By og Udfl., Nedre Værebro, Jyllinge By og Udfl.

Fra Stenløse ligeledes 9¾ Fm. ad Stenlose By, Mølle, Udflytt. nordpaa, Ølstykke Mark (1 Gaard), Jongen, Stenlose Mark, Kildebæk, Lillevang, Udflytt. syd for Stenlose og tilb.

Fra Vikse ligeledes 9¾ Fm. ad Vikse By, Lille Vikse, Udfl. vest for Vikse, Dyrlægeboligen, Stenlengd., Søsum By, Kirkevang, Udfl. øst for Søsum Skovmark og paa Vikse Mark;
ad Vikse By, Søsum Svinemose, Slagslunde By og Udfl., Hæslet, Stenlille og Udfl., Søsum Lillevang;
ad Vikse By, Fluebjerggd., Søsum Stub, Gandløse By og Udfl., Mørket;
og ad Hovelund, Hove By, Skole og Mølle, Østrup By, Gd. og Mark, Maglegd., Gundse Holme Østrup Holme.

Fra Maaløv ligeledes 9½ Fm. ad Maalevgd., Bringe m. Udfl., Kirkeværløse By og Udfl., Kristianshøi;
ad Maaløv, Skatholmgd., Serup By, Knardrup, Gandlose Bund og Høiskole med Udfl.;
og ad Smørum Mark og By, Schæfergd., Smørumøvre med Udfl., Edelgave.

dgl. 6¾ Eft. Prsp., i **Slangerup** 7½, ov. Gjerløse (1½), Frérslev (2¼), i **Frederiksborg** (Banestat.) 9¼.
Taxt: Slangerup 0.60. Frederiksborg 1.80.

dgl. 11¼ Eft. Persp., i **Frederiksværk** 1½ Nat. Taxt: 1.35.

dgl. 11¼ Eft. privat Char-a-banc. i **Skibby** 1½ Nat Taxt: 1.25.

Kjørende Landp. dgl., S. undtag., 10¼ Fm. ov. Færgegaarden, Nederdraaby til **Jægerspris**; 1 Mil i 3¼ Time; derfra 3½ Eft. tilb. Taxt: 65 Øre.

Fra Kulhuset Brevomdeling 7 Fm. ad Barakkerne, Kulhuskroen, Bakke-, Hjorte-, Skaaninge-, Slagelsegaardene, Nygaardene, Smedehusene, Sexgaardene, Kristiansminde, Gl. Teglværk, Koblerne, Nyvang til Jægerspris; derfra 11¼ Fm. tilbage.

Fra Ny Teglværk ligeledes 7 Fm. ad Mellemledet, Lovisehoim, Stærgd., Skovridergd., Fasangd., Vænget, N. Draaby, Jægerspris Mølle og Jægerspris; derfra 11¼ Fm. tilb.

Brevomdeling 10½ Fm. ad Oppesundby Vei, Oppesundby og Udfl., Dalen, Damgd., Snodstrup, Søgaard, Votmandshaab, Storsten, St. Rørbæk By, Skole og Gd., Svendsted og Udfl., Stjernholm, L. Rørbæk;
ad Kirkeveien, Bonderup, Sundbylille By og Udfl., Teglværket, Herup Mark, Lindbjerg, Græse Mark, By, Præstegd. og Mølle, Fogedgaarden, Udesundby Mark;
ad Marienlyst, Tollemosegd., Græse Skole, Sigerslevvester m. Udfl., Sigerslevvester m. Udfl.;
ad Klinten, Græse Bakke, Apholm, Hagelse Ml., Johannedal;
ad Veien til Lunden, Overdraaby By, Skabilsbjerggd., Landerslev By, Høiagergd., Landerslev Mark, Overbjerg, Storgd., Dalbyhus ad Vesterstrand til Overdraaby, Drucdal og Udfl., Gjerløv Mark;
ad Veien forbi Bilidt, Brohuset, Jægerspris Færgegd., Lundehuset, Gjerløv By, Præstegd. og Udfl., Møllehoigd., Tørløv Mark og By, Gl. Færgegd., Fogedgd., Tørslev Udfl., Lyngerup By og Meieri, Dyrlægegd., Lyngerup Mark, Landerslev Olbryggeri, Lyngerup Udfl.
og ad Mølleveien, Udesundby Mark, Aabjerg, Tollerupgd., Spangegd., Kongstedgd., Isleholm, Tørreøil, Færgedal, Sandal, Ørnesten, Rødeland, Marbæk.

Fig. 9. T. Fabers „Reiseliste for Kongeriget Danmark", 1890, no. 1

En så udstrakt åbningstid kan måske virke overraskende i vore dage, men var ikke noget særsyn i samtiden, hvor f.eks. butikkernes personale også stod parate til at betjene kunderne alle ugedage, endog med længere åbningstider. (107)

Udbygningen af landspostvæsenet omkring Frederikssund fortsatte, og således oprettedes pr. 1. april 1882 et brevsamlingssted, som blev underlagt Frederikssund, ved „Holdepladsen i Stenløse". (108) Tidligere blev Stenløseområdet betjent af en landpost, som gik ud fra Veksø – se fig. 6, men nu kunne det ske fra det nyoprettede brevsamlingssted. Ser vi på antallet af landpostbudgange, der var underlagt Frederikssund, skete der en markant stigning fra 1879, hvor tallet var 12, til 1890, hvor den foreløbige kulmination nåedes med 21 ruter – se fig. 6 og 9.

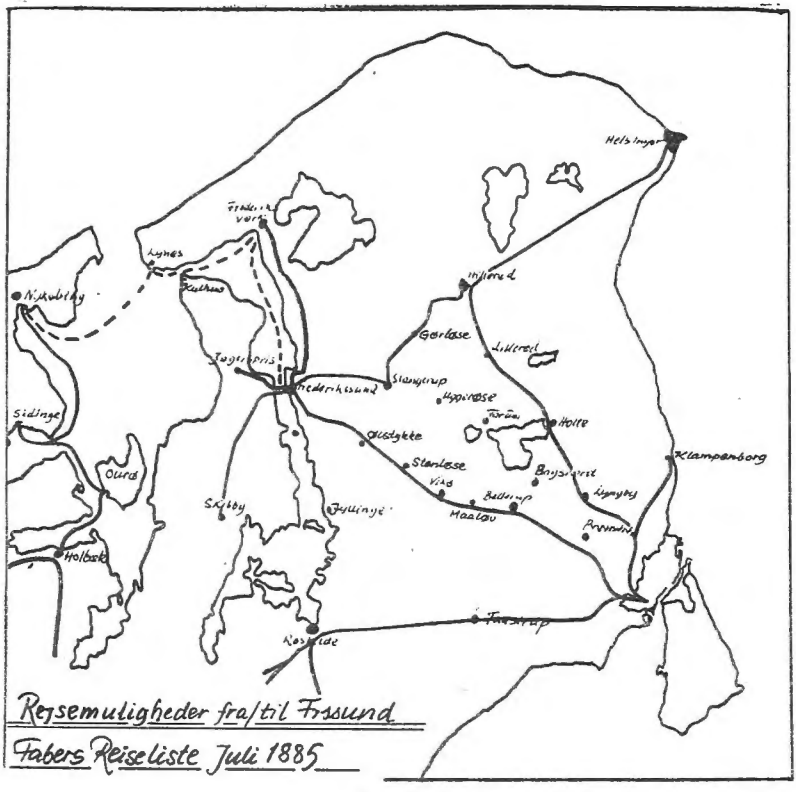


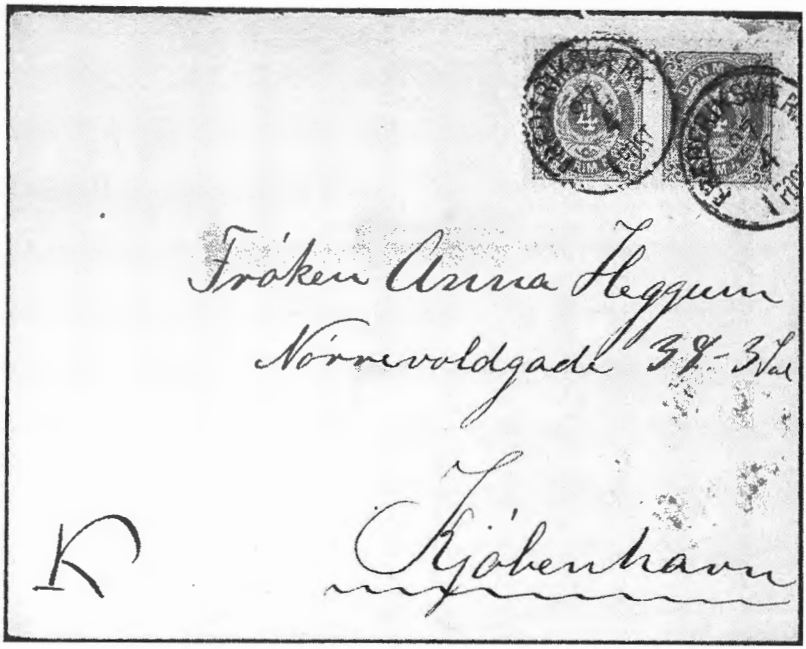
Fig. 10



Brev fra Jyllinge over Ølstykke til Roskilde. Stempler: Ølstykke stationsstempel (lapidar Vla) og Frederikssundsbanens bureaustempel. *Tilh. J.Chr.Rich.*

Slangerup havde indtil 1. juli 1877 været en ikke regnskabsførende postekspedition, som var underlagt Frederikssund, men fra denne dato blev den omdannet til en regnskabsførende og dermed selvstændig postekspedition. (109) Veksø fulgte efter den 1. august 1890, og i tilknytning hertil underlagdes brevsamlingsstederne i Måløv (1.8.1890) og Stenløse (1.7. 1892) ekspeditionen. (110) Og da Ølstykke og Jægerspris ligeledes blev selvstændige postekspeditioner henholdsvis den 1. juli og 1. oktober 1892, (111) var jernbanepostekspeditionen på Frederikssund Station faktisk den eneste postale facilitet, der stadig var underlagt Frederikssund Postkontor! Samtidig skete der naturligvis en kraftig reducering af antallet af landpostbudgange, og med udgangen af 1892 var der således kun de 7 landpostruter, som er nævnt sidst på figur 9, tilbage. (112) Disse ruter var til gængæld meget stabile, idet de stort set holdt sig uforandrede indtil 1906, hvor der oprettedes en ny landpostbudgang „ad Villakvarteret ved Jægersprisvejen", men derefter blev ruterne lagt om i de følgende år. (113)

Figur 10 viser postruter med tilknytning til Frederikssund, som de så ud i året 1885, men kortets angivelser er faktisk repræsentative for hele perioden mellem Frederikssundbanens åbning og frem til slutningen af 1890'erne. Dog må det nævnes, at den kørende landpost mellem Jægerspris og Frederikssund erstattedes fra 1. oktober 1892 af en „Brev- og Pakkepostbefordring", der fra 1. september året efter fremførtes to gange daglig. (114)



Brev sendt fra Frederiksværk til København via Frederikssund.
Brevet tilhører forfatteren.

Den ovenfor viste forsendelse kan tages som et eksempel på, at ruterne trods de primitive forhold fungerede fint. Brevet er afsendt fra Frederiksværk den 27. april 1892 om morgenen, befordret med diligence til Frederiksssund, hvor det blev transitstemplet. Herfra fortsattes rejsen mod København med Frederikssundbanen, og brevet er ankommet så betids her, at det kunne bringes ud til adressaten samme dag med 3. ombæring. Ak ja, her kan man vist for en enkelt gangs skyld med rette tale om de „gode, gamle dage".

Den 13. februar 1893 døde Fr. P. Jensen, og den midlertidige bestyrelse af postmesterembedet blev overdraget til ekspedient ved „de bevægelige Postkontorer", A.E.G. Setzkorn, der fungerede som konstitueret postmester, indtil postkontrollør i København, løjtnant J.P. Christensen tiltrådte stillingen pr. 1. maj 1893. I 1903 skiftede J. P. Christensen familienavn til Vinge, men for overskueliggøre fremstillingen benyttes det nye familienavn i hele hans embedsperiode – også for tiden indtil 1903. (115)

Det er karakteristisk for den danske samfundsudvikling efter 1860, at byerne voksede kraftigt. Blandt forudsætningerne for denne vækst kan pe-



Postmester J. P. Vinge. *Postmuseet*

ges på, at der i løbet af det 19. århundrede skete en stigning i fødevareproduktionen, og samtidig forbedredes byernes forsyningssituation i takt med udbygningen af transportmidlerne. Til dette kommer, at byerhvervene voksede i betydning, og nye erhvervsformer dukkede op, f.eks. overgik detailhandlen fra torvehandel til butikshandel, og der begyndte at dukke industrivirksomheder op. Sidst, men ikke mindst, tvang manglende eksistensmuligheder i landdistrikterne simpelt hen store dele af befolkningen til at flygte ind til byerne. (116)

Frederikssunds historie passer da også som hånd i handske sammen med ovennævnte udvikling. Havnen eksisterede allerede, og da jernbanen til København og pontonbroen til Horns Herred kom til, var alle betingelser til stede for byens videre vækst. Derfor er det da også symptomatisk, at mange af købstadens butikker og større industri er grundlagt i de sidste årtier af det 19. århundrede. Fremgangen satte sig også spor i folketællingerne, som afholdtes i disse år: 1870 = 1306, 1880 = 1506, 1890 = 1828 og 1901 = 2302 indbyggere, altså tæt ved en fordobling i løbet af 30 år. (118)

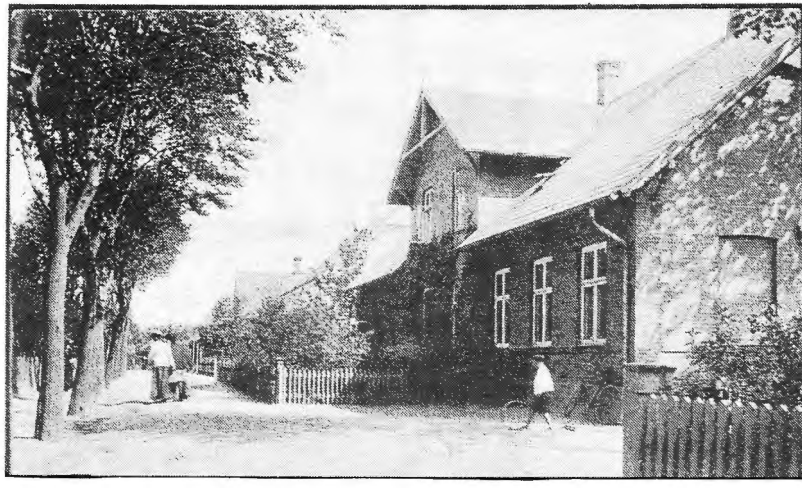


Frederikssund Andelssvineslagteri, grundlagt 1893 (117)

Nu tog byggeriet for alvor fart, særlig i Jernbanegade, som dengang ikke var ret tæt befolket. Dernæst begyndte Lundevejen og Færgevejen at blive bebygget helt ud til Bilidt i 1880'erne, og senere kom villakvarteret langs Roskildevejen op mod Oppe Sundby til. (119)

Samtidig blev der også bygget en række offentlige bygninger, f.eks. rådhuset i 1887, og da postkassen åbnede mulighed for långivning til postmestrene, så de kunne opføre passende lokaler til brug i forbindelse med udførelsen af postforretningerne, lod J. P. Vinge en ny postbygning bygge i 1895. (120) Den blev omkring 1918 beskrevet som „en smuk, rød Bygning, hvori der foruden Ekspeditionskontorer ogsaa er Bolig for Postmesteren". (121) Posthuset kom til at ligge på Kochsvej - se figur 11 - og denne placering gav i tidens løb anledning til adskillige klager, idet posthuset ikke lå lige ved hovedvejen, men med adgang fra en privat vej, den såkaldte „Torpske Smøge" eller „Petersens Passage". I begyndelsen af dette århundrede begyndte postvæsenet at overtage postbygningerne, og her i Frederikssund skete det 1. juli 1914 for en sum af 24.000 kroner. (122)

I J.P.Vinges embedsperiode undergik postruterne en række ændringer. Således medførte åbningen af jernbanen mellem Frederiksborg og Frederiksværk, at diligencen mellem sidstnævnte by og Frederikssund ophørte med at køre den 31. maj 1897. (123) Nedlægningen skete på anbefaling af Frederiksværks postmester, Niels Thorsen, der mente, at ruten havde udspillet sin rolle i postal og transportmæssig henseende samtidig med jernbanens åbning. (124)



Posthuset omkring århundredskiftet, postkort. *Tilhører J. Chr. Rich.*

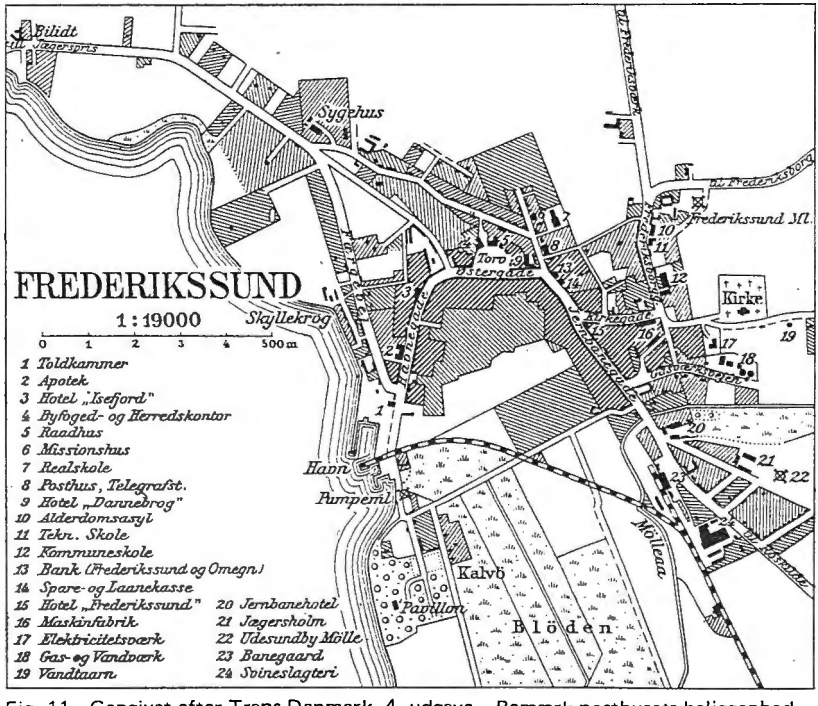
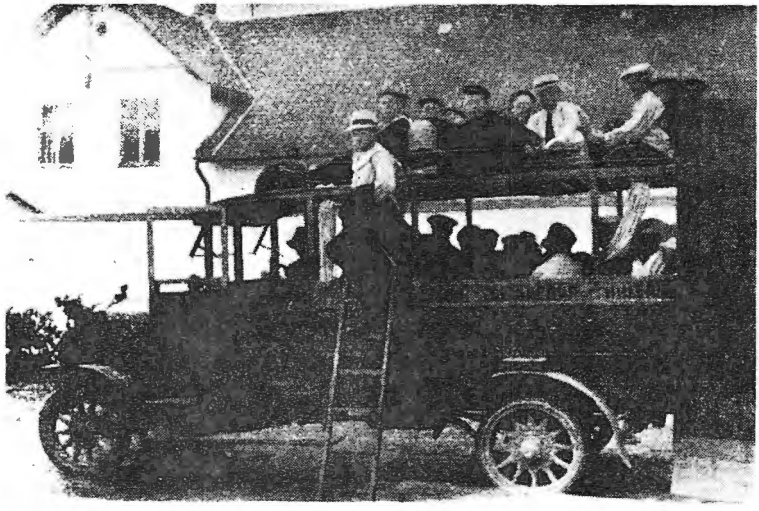


Fig. 11 Gengivet efter Traps Danmark, 4. udgave – Bemærk posthusets beliggenhed.

Fra den 1. marts 1902 erstattedes den bestående brev-, pakke- og personbefordring på ruten Frederiksborg - Slangerup - Frederikssund af en daglig brev- og pakkepostbefordring. Efter aftale med postvæsenet, men for egen regning, udførte „Postkontrahenten" en daglig tur mellem Slangerup og Frederikssund, så ændringen ikke skulle blive til alt for stor gene for passagerbefordringen mellem disse byer. Ruten Frederikssund - Slangerup blev dog atter nedlagt 1. maj 1906 i forbindelse med Slangerupbanens åbning, mens ruten Slangerup - Frederiksborg vedblev at bestå. (125)



Postbilen på ruten Frederikssund - Slangerup - Hillerød. Den nye postbil holder i postkører Christensens gård i Kongensgade. - Slangerup Kro ses i baggrunden. (126)

Den 21. september 1919 genopstod ruten i sin gamle skikkelse, og nu var der endog 2 daglige afgange i hver retning mellem Slangerup og Frederikssund mod en daglig afgang på strækningen Slangerup - Hillerød. Frederiksborg havde således skiftet navn til Hillerød i mellemtiden, nemlig 1908. Forlængelsen betød desuden, at brevsamlingsstedet i Gørløse nu også fik mulighed for at udveksle post med Frederikssund foruden som hidtil med de to andre postkontorer på ruten. (127) Indtil 1919 blev beboerne på ruten Slangerup - Hillerød betjent af en postvogn med „gammeldags" hestekræfter, men denne afløstes af den mindst lige så flotte kombinerede post- og passagerbil, som er vist ovenfor. (128)

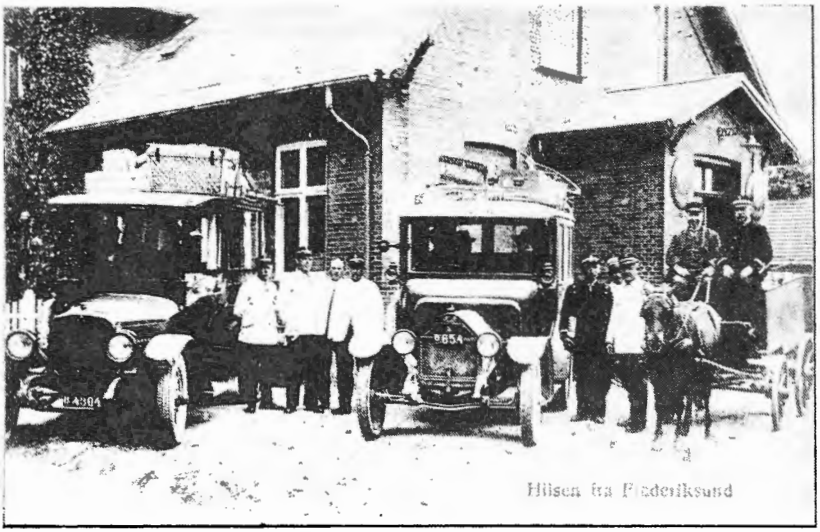
Som nævnt blev der allerede indført to gange daglig postkørsel mellem Frederikssund og Jægerspris i 1892, men først fra 1. maj 1907 skete der samme udvidelse med brev- og pakkepostbefordringen på ruten Frederiks-

sund - Skibby. (129) I Horns Herred gennemførtes også en motorisering af postforbindelserne, først mellem Roskilde og Skibby i 1913, senere mellem Frederikssund og Skibby i 1916 og sidst mellem Frederikssund og Jægerspris i 1919. Dog har man ikke følt sig helt sikker på det nye transportmiddels pålidelighed, idet de første års køreplaner både medtager afgangstider for „Automobil" og „Hestekøretøj"; (130) men som billedet nedenfor viser, var den danske vinter i stand til at skabe situationer, hvor hverken bil eller hestevogn kunne komme frem.



„Postvognen" foran Jægerspris Slot 1916. *Originalen tilhører Helmuth Hansen.*

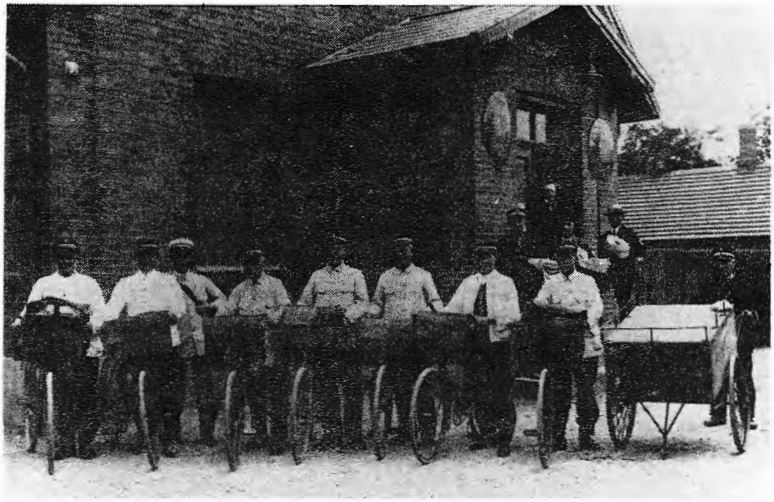
Tidligere havde sejladsen på Isefjorden været et vigtigt led i postbesørgelsen mellem fjordbyerne, men efterhånden som jernbanenettet m.v. udbyggedes, mistede den sin betydning. Eksempelvis medførte D.F.D.S.' skib Issefjorden, som besejlede fjorden i 1878-99, mig bekendt, ikke postsager. Men da postvæsenet i 1905 traf aftale med dampskibsselskabet Isøre om „Befordring af Post mellem Nykjøbing S, Rørvig og flere Steder ved Isefjorden", skete der en mindre tilbagevenden til gamle tilstande. I sommermånederne anløb Isøre også Frederikssund og Frederiksværk, og sidstnævnte sted skulle mandskabet drage omsorg for, at postkassen, der var placeret på dampskibet, blev bragt op til postkontoret. Her skulle den „tømmes for de Breve, der hurtigere via Frederiksværk end via Nykjøbing S. eller Frederikssund kunne komme Adressaterne i Hænde". Isøre havde således først og fremmest betydning for de nyoprettede brevsamlingssteder i Rørvig og Lynæs, derimod nævntes der intet i aftalen om, at skibet skulle tage del i postudvekslingen mellem de pågældende postkontorer. (131)



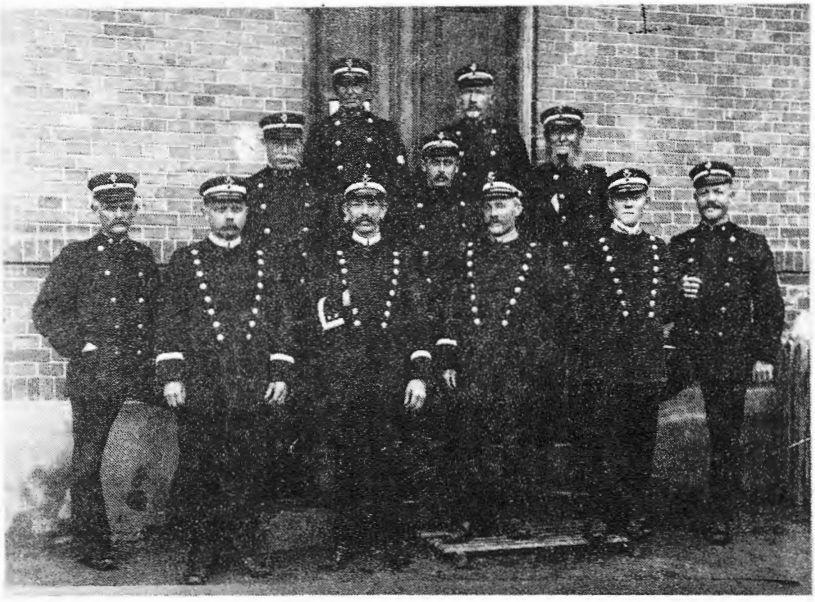
Holdende postautomobiler foran Frederikssund Postkontor. Set fra venstre: vogne til Jægerspris og Skibby samt pakkeposten til stationen.

Som vi har set, fik udbygningen af jernbanenettet større og større betydning for postbefordringen, og efterhånden, som den fandt sted, måtte flere og flere dagvognsruter lade livet - således flere med tilknytning til Frederikssund. Jernbanen var da også hovednerven i postbesørgelsen til og fra Frederikssund, og herfra kunne postruterne så forgrene sig til de steder, hvortil der stadig ikke var anlagt jernbaner.

Endelig begyndte der også at ske tekniske fremskridt til fordel for landpostbudene. De indledtes helt tilbage i 1894, da landpostbudets løn endnu blev fastsat efter, hvor lang tid han var om at fuldføre sin rute. Her fik landpostbudene „Tilladelse til at benytte Cykle under Udførelsen af deres Tjeneste, naar Budene andrage derom, og Forholdene berettige til at antage, at det ikke paa nogen Maade vil have uheldige Virkninger med Hensyn til Tjenestens forsvarlige Udførelse". Tidsgevinsten ved at cykle var en kærkommen hjælp for landpostbudenes bestræbelser på ved biindtægter at supplere de sparsomme indtægter fra postvæsenet, og allerede efter godt 10 års forløb cyklede de fleste landpostbude. I 1921 blev anvendelse af cykel obligatorisk under omdelingen, og derved overgik tidsgevinsten til postvæsenet. Ligesom ved indførelsen af cykel i landposttjenesten kom motoriseringen i gang på landpostbudes private initiativ, men her holdt postvæsenet dog mere igen med at give tilladelse til at benytte motorkøretøj. (132)



Postkontorets ansatte, postmester J. P. Vinge ses stående i indgangen. Bemærk, at postbudene er iklædt sommeruniformer. *Originalen tilhører Helmuth Hansen.*



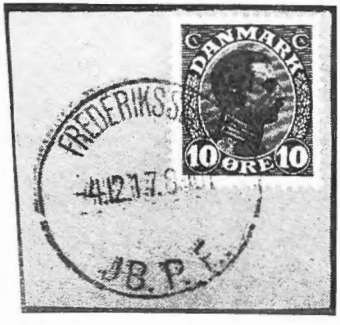
Land- og bypostbude foran postkontoret – sidstnævnte gruppe kan kendes på sølvtresserne på ærmeopslagene og kraven. *Originalen tilhører Helmuth Hansen.*

I 1891 fik landpostbudene uniformshue og to år senere fuld uniform: Toradet jakke og benklæder af mørkeblåt, næsten sort klæde, kasket af samme stof og med to smalle sølvtresser påsat en kokarde, hvorover det kronede posthorn var anbragt. Denne uniform undergik først en afgørende ændring i 1972, da man gik over til at anvende gråblåt klæde og et enklere snit. (133)

Helt tilbage fra 1851 begyndte kollegerne i byerne at bære reglementeret uniform med følgende udseende: Toradet jakke af kraprødt klæde med næsten paralelle rækker af knapper, høj opretstående krave med sølvtresse, som ligeledes prydede ærmeopslagene, mørkeblå, næsten sorte benklæder, mørkeblå kasket med sølvtresse og foran på denne et posthorn, hvorover der var placeret en rød-hvid roset. Bortset fra, at knapperaderne blev flyt-



Brev afstemplet på Frederikssunds anden banegårds postekspedition.







Stempler anvendt ved
Frederikssunds Jernbanepostekspedition

tet ud mod skuldrene og kraven blev lavere i 1889, har denne uniform stort set holdt sig indtil 1950, hvor der indførtes enradede jakker med revers, og kasketten blev højere, bredere i pulden, og skyggen mere nedadbøjet. (134)

I 1808 opnåede postmestrene sammen med opsynsmændene ved befordringsvæsenet tilladelse til at anlægge uniform, men først i 1841 blev uniformen gjort obligatorisk. På dette tidspunkt bestod den af en mørk, karmoisinrød, toradet frakke med våbenknapper, opstående krave og opslag, som begge var forsynet med en guldtresse. Uniformen skiftede udseende i 1843, men den var stadig lige farvestrålende. Det kan man derimod ikke sige om uniformsreglementet fra 1848, hvor postmestre, postkontrollører og postskrivere blev pålagt at bære uniform bestående af en mørkeblå, næsten sort frakke med våbenknapper, som for de to første personalegruppers vedkommende var forsynet med guldbroderi. Hermed slog en mere prosaisk uniformsskik igennem, og der blev ikke ændret ved dette forhold i tiden op til 1931, hvor kontorpersonalets uniformspligt bortfaldt. (135)



Postmester Johan Heinrich Valentinus. *Postmuseet*

Oprindelig var postmesteren ene om at være statsansat på postkontoret, og det betød blandt andet, at det i sidste ende var postmesteren, der var eneansvarlig for alt, hvad der foregik på kontoret. I praksis kunne han selvfølgelig umuligt have opsyn med alt, hvad der skete, og der lød da også for-



Postmester Rasmus Rasmussen. *Postmuseet*

taler for flere statsansatte. I begyndelsendelsen af 1880'erne var der visse forhåbninger om en revision af lønningsloven, men netop i disse år lå lovgivningsarbejdet stort set stille på grund af forfatningsstridighederne mellem konseilspræsident Estrup og hans Højreparti på den ene side og Venstrefolkene, som havde flertal i Folketinget, på den anden. En ny lønningslov gennemførtes dog i 1889, og en af dens konsekvenser var netop statsansættelse af nye personalegrupper, f.eks. postbude. Udviklingen fortsatte de følgende årtier, og da landpostbudene blev tjenestemænd i 1919, var ringen sluttet. (136).

Postvæsenets personale kom ret sent i gang med at organisere sig fagligt, og årsagen hertil må vel søges i det faktum, at man som tjenestemænd nødigt så sig slået i hartkorn med arbejderne i de private erhverv. I første omgang dannede de forskellige personalegrupper en lang række mere eller mindre filatropiske foreninger, som et eksempel herpå kan nævnes Landpostbudenes Forening for Danmark fra 1885, hvis hovedformål var at drive sygekassevirksomhed. Men lidt efter lidt skete der også en faglig orientering, således blev Provinspostbudenes Forening dannet i 1895, og tre år senere fulgte Københavns Postbudeforening efter. I begyndelsen havde de

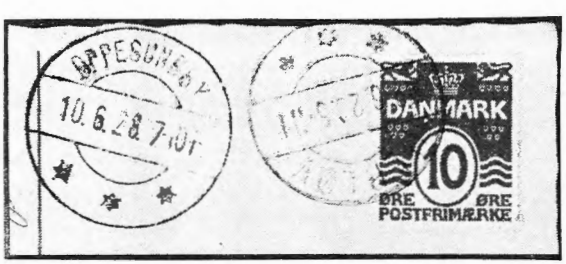
enkelte personalegrupper hver deres fagforening, men efterhånden skete der en centralisering, hvilket betød, at budpersonalet fandt sammen i Dansk Postforbund, og kontorpersonalet dannede Dansk Postforening. (137).

Et gammelt ordsprog siger, at enighed gør stæk, og de faglige organisationer har da også været stærkt medvirkende til at fremme medlemmernes kår. Således kan i flæng nævnes pensionsret, ferie og 8 timers arbejdsdag. (138)

Nogenlunde samtidig skete der væsentlige ændringer i postvæsenets strukturelle opbygning, idet loven af 17. maj 1916 om „Styrelsen af Postvæsenet" fastslog, at postekspeditionerne for fremtiden skulle underlægges postkontorerne. Her i området betød loven, at de postale faciliteter i Ølstykke, Veksø og Stenløse atter blev henlagt under Frederikssund Postkontor pr. 1. oktober samme år. (139) I personalemæssig henseende steg antallet af ansatte under J. P. Vinge således fra 2 postekspedienter, 1 postmedhjælper, 4 postbude og 8 landpostbude i finansåret 1915/16, til 3 postekspedienter, 3 postekspeditører, 4 postbude og 19 landpostbude året efter. (140).

I 1920 nåede J. P. Vinge pensionsalderen, og han afløstes den 1. juli af Johan Heinrich Valentinus, som indtil da havde været postmester i Hasle. (141) J. H. Valentinus måtte dog allerede året efter tage sin afsked på grund af sygdom. (142) Indtil en ny postmester kunne udnævnes, fungerede en af assistenterne på postkontoret, K. P. Knudsen, som konstitueret postmester. Dette skete den 1. november samme år, hvor Rasmus Rasmussen, som var postkontrollør ved Overpostmesterembedet i København, tiltrådte. (143)

I september måned 1922 fik overinspektøren over 1. distrikt, hvorunder Frederikssund Postkontor hører, kendskab til, at statsbanerne ville opføre et billetsalgssted i Oppe Sundby, og han henstillede til Generaldirektoratet for Postvæsenet, „at der . . . etableres Postekspedition, helst med særligt Landpostværelse, i den nye Bygning. Af Hensyn til, at det ville være meget



ønskeligt at aflaste de fra Frederikssund Postkontor udgaaende ret betydelige Landpostruter ved at etablere en Rute med Udgang fra den nye Station . . . " (144) Billetsalgsstedet blev taget i brug den 1. december 1923, men grundet omstændighederne i forbindelse med forandringen af postadressen for beboerne på ruten Frederikssund-Rørbæk besluttedes det først at åbne postekspeditionen pr. 1. januar 1924. (145)

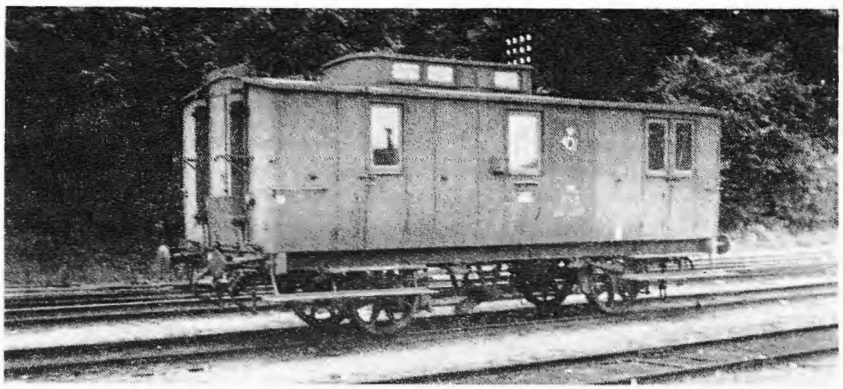
Landdistriktet under Frederikssund Postkontor blev yderligere udvidet i 1926, hvor postekspeditionen i Måløv med underliggende brevsamlingssted i Ganløse blev overført hertil fra Ballerup Postkontor. (146) To år senere oprettedes der en række postekspeditioner i forbindelse med åbningen af banestrækningen Hvalsø-Frederikssund, og to af disse, nemlig Krogstrup og Femhøj, blev ligeledes underlagt Frederikssund Postkontor. (147)

Denne strækning var tænkt som tredje etape af en jernbane, der skulle gå midt gennem Sjælland fra Næstved til Hillerød via Ringsted og Frederikssund, den såkaldte Midtbane. Projektet blev allerede vedtaget i 1908, men først i foråret 1924 kunne strækningen Næstved-Ringsted tages i brug og dernæst anden etape fra Ringsted til Hvalsø i 1925. Tredje etape er nævnt, men den fjerde, nemlig mellem Frederikssund og Hillerød, blev aldrig til noget, til trods for, at der kun manglede skinner og to stationsbygninger i, at banen kunne åbnes for drift i hele sin udstrækning! (148)

Apropos stationsbygninger var der ikke udelt tilfredshed i postvæsenet med disses indretning på Midtbanen. Således måtte Frederikssunds postmester efter en inspektion af postekspeditionen i Femhøj meddele: " . . . Værdisager og Penge maa Posteksp. ofte tage op i Sovekammeret, da Ba-



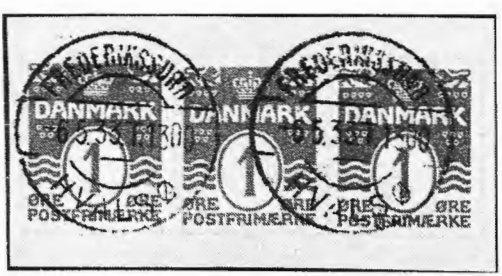
Prøve- og præsentationstoget er ankommet til Frederikssund den 16. november 1928
Originalen tilh. P. Thomassen



Vognmateriel på Midtbanen 1932: Postvogn. *Originalen tilh. P. Thomassen*

nerne ved Bygningens Opførelse har lavet Boksrummet saa snollet at der kun er Plads til en lille Blikpengekasse . . ." (149)

Frederikssund fik ved samme lejlighed en ny jernbanestation, men beliggenheden syd for byen, hvor der ingen bebyggelse var, skabte megen irritation, der har holdt sig siden da. Dens forgænger lå godt nok også syd for byen, men bedre for dens østlige del. Ligesom i den gamle stationsbygning blev der også i den nye stillet et lokale til rådighed for postvæsenet. (150)



Bureaustempel med indskriften „FREDERIKSSUND - HVALSØ" - Det er stadig et stridspunkt mellem stempelsamlere, om det nogen sinde har været i brug på strækningen. *Tilhører Eugen Uhl.*

Postbefordringen på den nye banestrækning påbegyndtes den 1. december 1928, og på dette tidspunkt var postekspeditionerne Femhøj, Krogstrup, Måløv, Oppe Sundby, Stenløse, Veksø og Ølstykke samt brevsamlingsstedet i Ganløse underlagt Frederund Postkontor. Dernæst var der stadig postbefordring på Frederikssundbanen til København, og mellem henholdsvis Frederikssund-Jægerspris og Måløv-Ganløse blev den udført med automobil. Den sidste del af arbejdet, nemlig udbringelsen til publi-

kum, blev på dette tidspunkt klaret af ikke færre end 4 postbude, 23 landpostbude samt 1 landposthjælp, altså en meget betydelig tilvækst i underlagte posthuse og ansat budpersonale sammenlignet med tiden før strukturændringen i 1916. (151)

For at få nedbragt DSB's udgifter nedsattes „Statsbanernes Stykgodsudvalg af 1930". Udvalgets formål var egentlig ikke at få nedlagt baner, men resultatet af dets arbejde medførte alligevel adskillige nedlæggelser og opgivelse af anlæg eller fuldførelse af nogle baner, hvilket næppe kan undre nogen, når de økonomiske forhold i det danske samfund i begyndelsen af 1930'rne tages i betragtning. Stykgodsudvalgets bedømmelse af Midtbanen var alt andet end positiv, og derfor blev den nævnt mellem de fem DSB-sidebaner, som blev foreslået nedlagt i 1933. Midtbanen reddede dog livet i første omgang, fordi den fik to års prøvetid, og de var ikke opmuntrende. Konklusionen var, at befolkningen langs banen intet havde foretaget sig for at støtte banen, tværtimod var stadig flere godstransporter overgået til bilerne. Der var således intet at stille op til trods for flere redningsforsøg, og det sidste tog kørte den 14. maj 1936. (152)

Nedlæggelsen fik omfattende konsekvenser for de postale forhold i Horns Herred. Skibby, der i perioden 1928-36 havde haft status som postekspedition underlagt Roskilde, blev atter postkontor, hvorunder postekspeditionerne i Krogstrup og Kirke-Hyllinge placeredes.

Postekspeditionen i Femhøj blev nedlagt, og det var tanken, at dens postdistrikt skulle underlægges Krogstrup, men her stødte postvæsenet på modstand blandt beboerne i Lunden og Gerlev, som havde ventet, at deres postrute igen skulle udgå fra Frederikssund, som tilfældet var, før banen blev taget i brug. Sagen blev taget op i Nordsjællands Social-Demokrat, der blandt andet skrev: „Det naturlige Tilknytningspunkt for disse Beboere er selvfølgelig Frederikssund, og navnlig for Arbejdernes Vedkommende, hvor disse i Reglen har deres Arbejds- eller Kontrolsted og hvor man i givet Tilfælde saa kan afhente evt. Postpakker. Flyttes derimod Posthuset helt over til Krogstrup, skal man et Par Mil ind i Landet, hvor man til daglig intet har at gøre . . ." Beboernes ønske blev ikke helt efterkommet, idet postvæsenet lod Lunden betjene fra Frederikssund, hvorimod Gerlev blev underlagt Krogstrup. (153)

Som regel har postmesterembedet i Frederikssund været slutstenen på et karriereforløb i postvæsenets regie, men i 1928 skete der en undtagelse, idet Rasmus Rasmussen udnævntes til postmester ved Indleveringspostkontor 19 i København. Dernæst var assistent S. G. Boesen i Frederikssund konstitueret postmester i perioden 1. februar til 1. april 1928, hvor Otto Frederik Georg Petersen overtog ledelsen af kontoret. (154)



Postmester Otto Frederik Georg Petersen *Postmuseet*

Den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940 fik mange konsekvenser for postvæsenet. Et af de områder, hvor man fik meget store problemer, var med hensyn til postbefordringen med jernbanerne, der jo stort set varetog al postbefordring mellem byerne og mellem landsdelene. Allerede i 1940 gennemførtes stærke indskrænkninger i toggangen, og samtidig blev al natsejlads på Storebælt indstillet. Situationen blev i det hele taget temmelig uoverskuelig på dette område i krigens sidste år. Problemerne blev ikke mindre af, at manglen på især benzin og olie kun gjorde det muligt at holde gang i den mest nødvendige del af postbefordringen med bil og motorcykel. Motorkøretøjerne måtte enten klodses op eller overgå til generatordrift med tørrede træblokke eller med koks. Her i området benyttede man bl.a. denne løsning mellem Frederikssund og Skibby, men ellers skete der vist ikke nævneværdige ting så som sabotage m.v. (155)

Den 1. februar 1943 skiftede Frederikssund postmester; O.F.G. Petersen trak sig tilbage og afløstes af Laurits Sofus Lauritsen, som hidtil havde været postmester i Stubbekøbing. (156) L. S. Lauritsen beholdt embedet indtil udgangen af maj måned 1954, og ser man bort fra problemerne i krigens sidste år, må man sige, at han fik en rolig embedsperiode, idet der ikke skete væsentlige forandringer ved Frederikssund Postkontor i disse år. (157)



L. S. Lauritsen
Aarbog 1952 for det Danske Post- og Telegrafvæsen



A. C. Nielsen
Aarbog 1962 for det Danske Post- og Telegrafvæsen

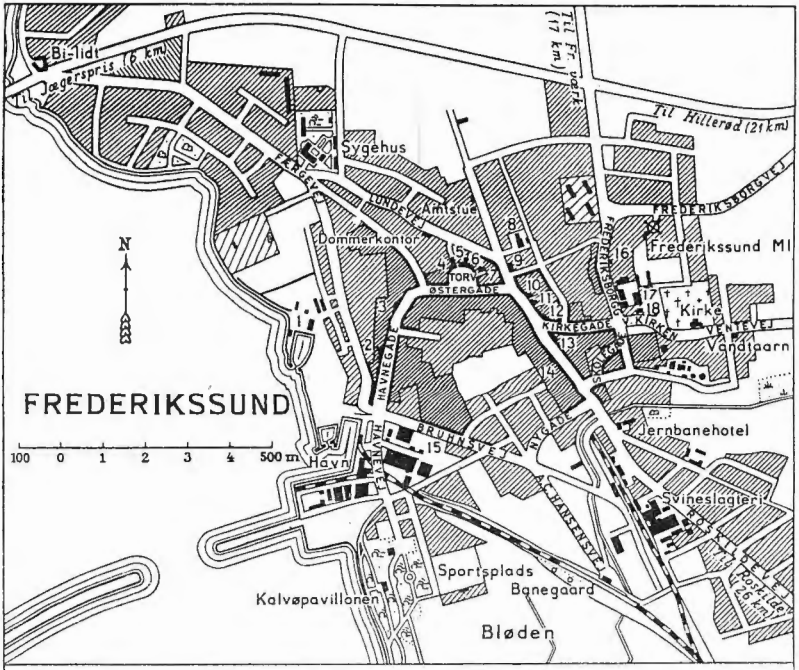


Fig. 12. Gengivet efter Traps Danmark, 5. udgave – Bemærk den nye banegårds beliggenhed. Sammenlign evt. med fig. 11, der viser den gamle banegårds placering.

Derimod skete der en mindre indskrænkning, mens Aage Christian Nielsen var postmester i Frederikssund. I efteråret 1957 skulle stationen i Oppe Sundby reduceres til et trinbrædt uden billetsalg, og da der ikke fandtes nogen samlet bymæssig bebyggelse af betydning i postdistriktet, fandt overpostinspektøren i første distrikt ikke grundlag for at opretholde postekspeditionen. (158) Og da han heller ikke fandt anledning til at oprette et brevsamlingssted i Oppe Sundby, blev den postale facilitet nedlagt med udgangen af marts måned 1958. (159)

I det hele taget havde DSB's hovedrevisorat sparekniven fremme i dette årti. Således havde blikket allerede været rettet mod Frederikssundslinjen i 1953, hvor generaldirektoratet havde regnet ud, at man ved at standse

togdriften kl. 20 og i aftentimerne indsætte busser på strækningen Ballerup-Frederikssund kunne spare 80.000 - 100.000 kr. Samtidig lagde DSB i en henvendelse til Frederikssund byråd ikke skjul på, at der kunne ske værre ting, hvis man ikke accepterede forslaget! Ordningen vakte vrede, og da en række institutioner og foreninger bakkede kritikken op, bortfaldt ordningen efter omtrent et års varighed, og „Øksen var fjernet fra banens rod", som redaktør Tor Jørgensen så malende udtrykte det. (160)

Den 21. april 1961 afgik A. C. Nielsen ved døden, og dagen efter måtte overassistent H. Bolving ved postkontoret træde til som konstitueret postmester, indtil kontrollør Anton Axel Olufson, Roskilde, udnævntes til postmester den 1. juli 1961. (161)

Mens A. A. Olufson var postmester skete der en række justeringer af de postale forhold i området. Således måtte Frederikssund afgive Måløv og Ganløse til Ballerup Postkontor pr. 15. november 1961. (162) Omvendt fik byen en ny postal facilitet den 16. november 1970, hvor der åbnede et postindleveringssted på Roskildevejen. Tanken var, at indleveringsstedet skulle aflaste postkontoret, hvor der kun var tre ind- og udbetalingssteder, hvilket medførte, at personalet bag skranken var udsat for et voldsomt arbejdspres på bestemte uge- og månedsdage. (163)

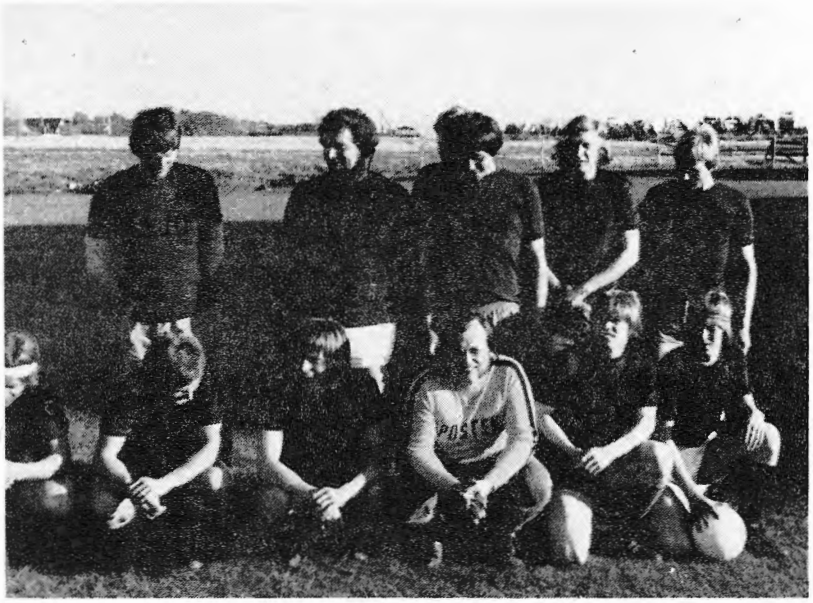
Endelig mistede kontoret sin sidste landpostrute til Horns Herred, nemlig den føromtalte rute til Lunden. Spørgsmålet om rutens tilhørsforhold blev rejst i 1967 af Jægerspris kommune, som gjorde postvæsenet opmærksom på, at det var uhensigtsmæssigt, at kommunens husstande hørte under tre forskellige posthuse. Der kom dog ikke noget resultat ud af kommunens initiativ i første omgang, og da tanken om en eventuel overførsel til Jægerspris blev luftet for de berørte husstande i 1970, mødtes den med en så massiv modstand, at postvæsenet ikke kunne sidde den overhørig. Til trods for denne reaktion blev landpostruten alligevel overført til Jægerspris Postkontor i forbindelse med Krogstrups nedlæggelse i 1972. (164)

Siden 1921 havde cyklen været obligatorisk for landpostbudene. Senere afholdt postvæsenet forsøgskørsler med motorcykler, men med så forskellige resultater, at postvæsenet ikke turde binde an med en almindelig motorisering med motorcykler. Derimod fik flere og flere postbude efterhånden tilladelse til at benytte egen knallert, og det gjorde ca. 1000 landpostbude, da den efter visse tekniske forbedringer officielt godkendtes i 1968. (165)

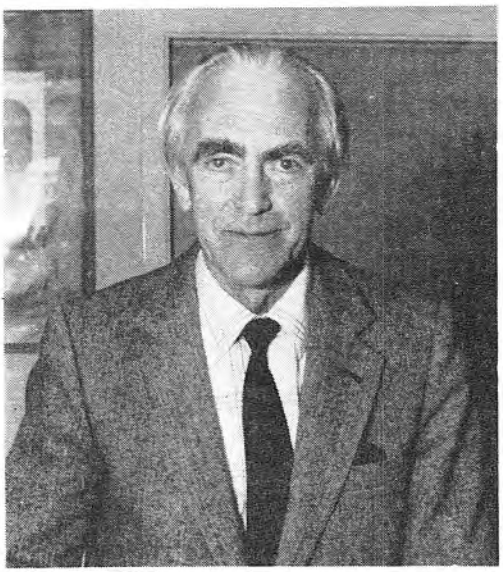
Senere kom anvendelse af automobiler på tale, og i 1960 startede det første bilmotoriseringsforsøg fra Åbybro Postkontor. (166) „Nu er det slut med at trampe i pedalerne i al slags vejr", kunne Aktuelt meddele sine



A. A. Olufson



Postkontorets fodboldhold i forbindelse med firmaturneringen 1981.



Postmester Kristen K. Ruby

læsere i 1964, og dermed sang den traditionelle postombæring på sidste vers i landdistriktet omkring Frederikssund. De første varevogne blev indsat på de såkaldte Skenkelsø- og Udlejreruter på Ølstykkeegnen fra den 3. marts 1964, og i dag er motoriseringen så vidt fremskreden, at der ud af kontorets 20 landpostruter kun er to, der udføres med henholdsvis knallert og cykel. (167)

Motoriseringen har samtidig betydet en væsentlig besparelse af mandskab for postvæsenet, idet 3 cykelruter som regel kunne slås sammen til to bilruter. Desuden har bilkørslen betydet bedre service for landbefolkningen, som f.eks. nu kan få bragt store pakker lige til døren. (168)

A. A. Olufson gik på pension den 1. november 1973, og afløstes af postkontorets nuværende postmester, Kristen Koldborg Ruby, som kom fra Købmagergades Postkontor, hvor han bestred stillingen som overkontrollør og souschef. (169) Mens disse linier skrives har K. K. Ruby været postmester her i byen i 11 år, og som det vil fremgå af den følgende tekst har disse år været meget begivenhedsrige i postal henseende.

Når et postmesterembede bliver ledigt, tages det normalt op til overvejelse, om der skal ske en ændring af embedets indhold, og denne procedure førte til, at Slangerup postkontor pr. 1. maj 1974 blev omdannet til en postekspedition under Frederikssund. (170) Dernæst oprettedes der

et brevsamlingssted i Gl. Ølstykke den 20. november 1978, og endelig bør det nævnes, at postvæsenet gav afkald på sit lokale på jernbanestationen i midten af 1970'erne. (171)

Gøres der status over udviklingen af posthuse m.v. i området, vil det sige, at der i 1984 er lagt fire postekspeditioner under Frederikssund Postkontor, nemlig Stenløse, Slangerup, Veksø og Ølstykke, foruden brevsamlingsstedet i Gl. Ølstykke og postindleveringsstedet på Roskildevej. Dette distrikt betjenes af i alt 20 landpostbude og 59 overpostbude, postbude og afløsere. (172)

Samtidig med den postale udvikling, som er beskrevet i det foregående, har selve bysamfundet gennemgået en lignende, gennemgribende udvikling, der har ændret byens struktur. Mens byen tidligere nærmest kunne betegnes som en handelsby, der omend gennem mange år har haft de tidligere nævnte industrivirksomheder som f.eks. svineslagteriet, er den nu præget af industrier. Udviklingen har også sat sig spor i befolkningsstatistikken: 1930 = 3108, 1945 = 3559, 1955 = 5214, 1965 = 6683 og 1970 = 7835 indbyggere. (173)

Derimod skete der ikke tilsvarende ændringer i postvæsenets lokalemæssige situation i Frederikssund, bortset fra at den tidligere postmesterlejlighed efterhånden blev omdannet til kontorer af forskellig art. De ydre rammer udgjordes stadig af den gamle postbygning fra 1895. Derfor var det en stor skuffelse, da byrådet den 15. juli 1974 måtte tage til efterretning, at den planlagte opførelse af en ny postbygning næppe kunne ventes påbegyndt før i slutningen af 1970'erne. (174)

Det var især forholdene i postmesterens gamle veranda, som nu anvendtes til boxrum, der gang på gang kunne få postvæsenets kunder til at flyve i blækhuset. Følgende citat taler vist for sig selv!

„Toiletterne på Torvet er luxusgemakker ved siden af dette så afgjort mest utiltalende og mest beskidte rum i hele byen. Døren kan dårligt lukkes, og lader man den i blæsevejr stå åben og derefter åbner sin box, flyver det meste af posten ind på gulvet i postkontoret. Altså en slags luftpost . . . Tilbage til den historiske trætrappe. Tre trin op, skulderen mod døren, så er man inde i de hellige haller - dersom der ikke, mens man står på trappen - og det var det, vi var ude for - kommer en bil og kører på kanten af trappen. Så smutter den antikke trappe et par meter ind i gården, mens en anden sætter sig på den del af legemet, der er højest, når man selv plukker sine jordbær . . ." (175)

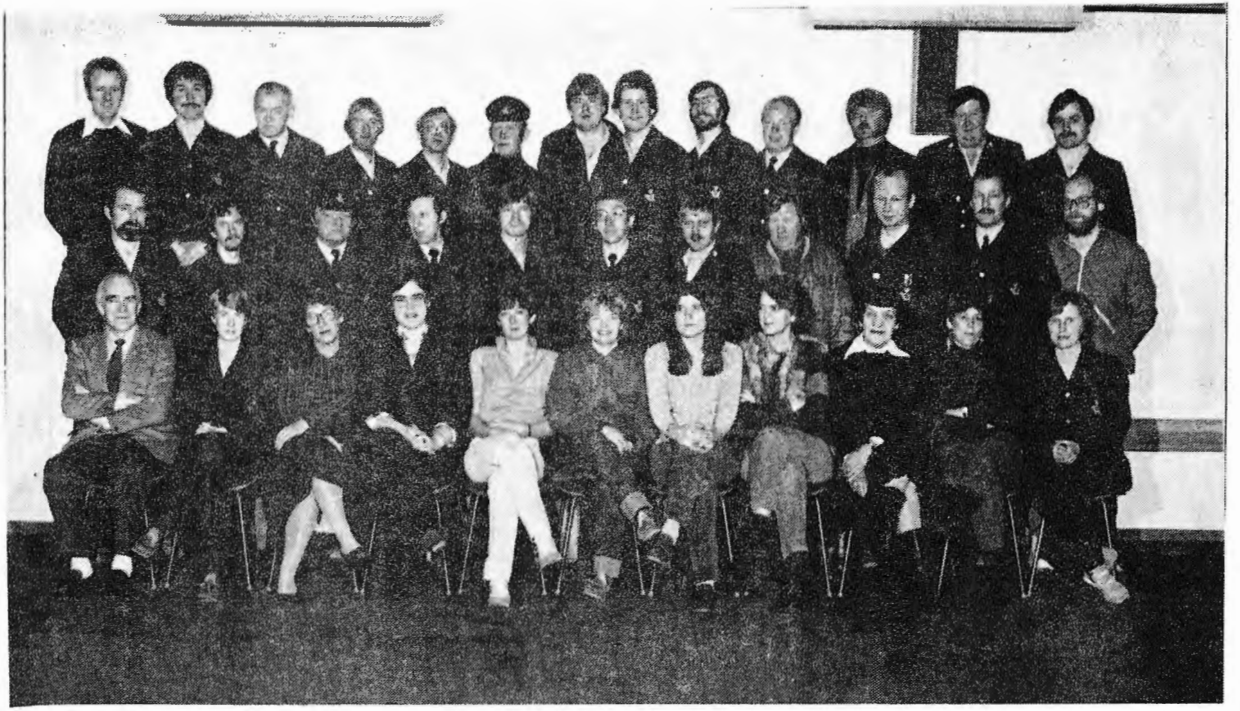
Kunder såvel som ansatte måtte dog tage til takke med de uacceptable pladsforhold indtil 1977, hvor postvæsenet i weekenden 2.-3. juli flyttede over i en barak på hjørnet af Ny Østergade og Tværstræde, og der skulle



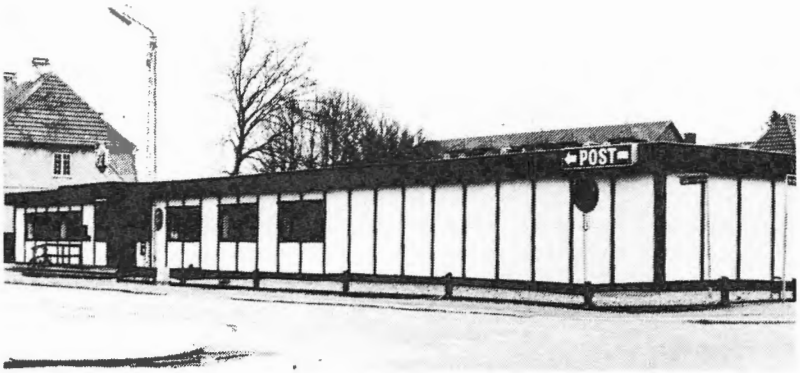
Postskiltet tages ned i forbindelse med flytningen af postkontoret i 1977.
Tilhører Frederikssund Postkontor

postvæsenet opholde sig, mens et nyt posthus blev opført. Her fejrede K. K. Ruby sit 40 års jubilæum i postvæsenet, men Folkebladet havde sikkert ret, da det skrev, at „ingen er vel mere glad end jubilaren for, at man må fejre jubilæet i en barak uden risiko for at blive sendt retur til det gamle såre upraktiske posthus på Kochsvej, for det er allerede jævnet med jorden . . ." (176)

Efterhånden nåede håndværkerne til vejs ende med byggeriet, og den 25. april 1979 kunne indvielsen af det nye postkontor finde sted. Postkontoret er imponerende at se på, når man husker det gamle, men det er da også bygget med det formål for øje, at der skal være plads til at klare udviklingen til hen efter år 2000. Her arbejder i øjeblikket, det vil sige



Hovedparten af medarbejderne ved Frederikssund Postkontor, december 1984



Frederikssund interimistiske postbygning 1977-79 *Tilh. postvæsenet i Fr.sund*

november 1984, 9 personer tilhørende assistentgruppen - f.eks. postmesteren, 11 i kontortjenesten - fra vagtmester ned til yngste medarbejder - og 23 kontorassistenter og kontorfunktionærer - heraf ret mange på deltid. Dertil kommer 5 landpostbude - alle motoriserede - og 29 overpostbude, postbude og afløsere, så det kan fastslås, at der her er tale om en stor og vigtig arbejdsplads. (177)

Den 29. september 1980 startede en „Forsøgsvis brevpostbefordring Roskilde - Nordsjælland m.v." Ordningen indebar, at bureautogenes færdiggjorte sække med almindelig brevpost fra Fyn, Jylland m.v. til ovennævnte område skulle omlades til biler i Roskilde. Frederikssund Postkontor, der var med i forsøget, skulle sørge for den ene af de to transporter, nemlig Roskilde - Frederikssund - Jægerspris - Skibby og Kirke-Hyllinge. (178) Derved undgik man, at postsækkene som hidtil skulle passere Postterminalen i København. Egentlig var det en midlertidig foranstaltning, men den eksisterer stadig. Med hensyn til posten fra Frederikssund, benytter man også her lastbiler, som afgår om eftermiddagen og om aftenen. Men i modsætning til forbindelsen via Roskilde havner disse transporters postforsendelser i Postterminalen, enten direkte eller via Ballerup. (179) I dag er Frederikssundbanens betydning for postbesørgelsen til og fra købstaden altså minimal, og dermed er der sket et brud på en ca. 100-årig tradition. Tidligere var det jernbanen, som udkonkurrerede dagvogne m.v. her på egnen, men i vores tidsalder er den selv blevet besejret af bilernes fremmarch.

Der er et meget stort spring mellem det postkontor, som F. Christensen indrettede i Vimmelskaftet i 1833, og frem til den nye postbygning fra



Frederikssunds nuværende postkontor. *Tilhører postvæsenet i Frederikssund.*

1979. Det samme kan man sige om postvæsenets organisation, men som Kim Jørstad skriver i sin bog om postvæsenet i Odense: „Det enkle, men geniale system, at man kan skrive sin meddelelse på et stykke papir og få den bragt frem til hvem, man vil, har jo også overlevet alle forandringer". (180) Set i det perspektiv er forskellen mellem før og nu ikke så stor.

Efterskrift

Under udarbejdelsen af festskriftet er der mange enkeltpersoner, som har ydet mig værdifuld hjælp. Det gælder først og fremmest Jørgen Chr. Rich i Espergærde, hvorfra jeg har fået et righoldigt kilde- og billedmateriale. Eugen Uhl, som bor i Frederikssund, har stillet sin samling af breve og stempler til min rådighed, og postmester Kristen K. Ruby har via mange og gode samtaler indviet mig i postkontorets nyere historie. Endvidere gælder takken Hans J. Hansen og Knud B. Christoffersen i Frederikssund; Egon B. Jørgensen i Frederiksværk, Brüggebusch, Connie Larsen og Jørgen Bengtvig i København, der alle har hjulpet mig på forskellig vis. Samt sidst men ikke mindst min kollega, Jens P. Nielsen, Allerød, min kone Karen Vibeke og min svigermor Oda Jessen, der har givet mig gode råd i forbindelse med udarbejdelsen af manuskriptet. *Søren Jessen.*

Kildehenvisninger

Anvendte forkortelser:
Rigsarkivet = RA. Landsarkivet for Sjælland m.v. = LAS. Postvæsenets Hovedarkiv = PH. Generalpostdirektionens Cirkulærer = GC. Officielle Meddelelser fra Postvæsenets Overbestyrelse = OM. Danske Sekretariats Extractprotokoller og Korrespondanceprotokoller = henholdsvis: Extract. og Korrespondance. Generaldirektoratet = GPD.

1. Arne Sundbo, Frederikssunds og Købstaden Slangerups Historie, 1931, bd. 1, s.7 og s. 157f — Herefter forkortet Arne Sundbo.
2. Erling Olsen, Danmarks økonomiske Historie siden 1750, 1967, s.216f
3. Trap, 1.udgave, 1858, bd. 1,s.76f samt Trap, 5. udgave, 1953, bd.6, s.95
4. Arne Sundbo, bd.1, s.221f
5. Ansøgning fra borgerne i Frederikssund 27.3.1830, GPD, Div. sager vedr. forskellige postkontorer 1799—1833, Pk. 774, RA samt GPD, Resolutionsprotokol, 1833, bd. 73, fol.157f., RA — Herefter forkortet henholdsvis Div.sager, Pk. 774 og Resolutionsprotokol.
6. Ansøgning fra borgerne i Frederikssund 27.3.1830, GPD, Div. sager, Pk. 774 RA.
7. Erklæring fra amtmanden 6.4.1830, GPD, Div. sager, Pk 774, RA
8. Skrivelse til amtmanden 27.4.1830, GPD, Div. sager, Pk. 774, RA
9. Pro Memoria — herefter PM — fra Christensen 25.10.1832 og 16.11.1832, GPD, Div. sager, Pk. 774, RA
10. GPD, Resolutionsprotokol, fol. 157f., RA
11. PM fra Christensen 23.10.1832, 25. 10.1832, 16.11.1832, 19.11.1832 og 19. 1.1833 til GPD, Div. sager, Pk. 774, RA
12. GPD til Christensen 19.2.1833, Korrespondance, RA, PM fra Christensen til GPD 9.3.1833 samt Indberetning fra Christensen og Schytte til GPD 6.3.1833 og 9.3.1833, Div.sager, Pk. 774, RA
13. GPD til Christensen, 21.5.1833, GC, RA
14. S.A. Lassen, Posthistorie fra Hillerød, Jubilæumskatalog i anledning af Hillerød Philatelistklub 40 år, 1976, s.6f
15. Folketællingslister, 1834, Bd.10, RA
16. Her vil jeg gerne bringe en tak til Knud Christoffersen, Frederikssund, som har hjulpet mig med at kombinere de gamle matrikelnumre med de nutidige.
17. Skøde- og Panteprotokol, 1827—39, s. 274, Frederikssund Byfoged, LAS
18. Skøde- og Panteprotokol, 1827—39, s. 443, Frederikssund Byfoged, LAS
19. Arne Sundbo, bd. 2, s.37 og GPD til Christensen 13.9.1834, Korrespondance, RA
20. GPD til Christensen 22.12.1835, Korrespondance, RA
21. GPD til Christensen 19.2.1836, og 22.10.1836, Korrespondance, RA
22. GPD til Christensen 17.6.1837, Korrespondance, RA
23. GPD til Christensen 13.9.1834, Korrespondance, RA
24. Red. N.A.L. Christensen, Hørsholm Postkontor 200 år, 1977, s. 24
25. Christensen til GPD 30.4.1838, 1.5.1838 og 19.5.1838, Extract, RA samt GPD til Christensen 5.5.1838, Korrespondance, RA
26. Nogle gange var vejene så ufremkommelige, at postvognen ikke kunne komme frem, og så blev posten transporteret med slæde. GPD til Christensen 3.2.1838 Korrespondance, RA samt Christensen til GPD 25.1.1838, Extract, RA
27. GPD til Christensen no. 2662 1840, Korrespondance, RA samt GC no 37, 1840
28. Christensen til GPD no 398 og 934 1840, Korrespondance, RA
29. GPD til Christensen 18.5.1841, Korrespondance, RA

30. GPD til Christensen 18.5.1841, Korrespondance, RA
31. Ansøgning til GPD no. 1527 til 1560 1841, Extract, RA
32. Fr. Olsen, Postvæsenet i Danmark 1808–1848, 1908, s. 314
33. GPD 21.9.1841, Korrespondance, RA samt ansøgning til GPD no. 1527 til 1560 1841, Extract, RA
34. Skøde- og Panteprotokoller 1827-39, 1839-56, 1856-65, 1865-73 og 1873-79 samt Realregister for Frederikssund by, 1804- ca. 1906, Frederikssund Byfoged, LAS
35. Folketællingslister, 1845, bd. 34 samt 1850, bd. 36, RA
36. Skøde- og Panteprotokol, 1839-56, s. 464, Frederikssund Byfoged, LAS
37. Folketællingslister, 1855, bd. 13, RA
38. Folketællingslister, 1860, bd. 14 samt 1870, bd. 25, RA – Endvidere Knud B. Christoffersen, En købmandsgård i Frederikssund, 1983, s. 18 ff
39. Her gengivet efter Knud B. Christoffersen, En købmandsgård i Frederikssund, 1983, s. 17
40. Fotografiet er gengivet efter T.A. Colding, Legatfamilien Lange, Den langeske Stiftelse i Roeskilde, 1926
41. Fædrelandet, den 5. 8. 1841
42. GPD til Christensen 29.7.1848, Korrespondance, RA
43. GPD til Christensen 29.7.1848, Korrespondance, RA
44. Postinspektøren for Østifterne til Indenrigsministeriet 1.6.1876 samt Indenrigsministeriet til Lange 12.6.1876 – begge i Langes arkivpakke, PH
45. Poul Kjær Hansen, Frigørelsesmidler, Bogen om post og tele, 1974, s. 132ff – Se også taksttabellen i Posthistorisk Tidsskrift, nr. 4, 1983, s. 7
46. Hans Ehlern Jessen, Om at samle danske poststempler, 1974, s. 23
47 Hans Ehlern Jessen, Om at samle danske poststempler, 1974, s. 18f
48. E.K. Nielsen, Jernbaneposten, Bogen om post og tele, 1974, s. 85
49. Arne Sundbo, Frederikssunds og Købstaden Slangerups Historie, bd. 2, 1937, s. 53 samt J. Chr. Rich, Lidt om dampskibsfarten på Fjorden, Jul i Frederikssund, 1982, s. 17. William sejlede senere på Øresund, fik navneændring til Axel i 1848, Christer Jansson, Med ångbåt från Helsingborg, 1982, skeppsregister s. 163 og 190 f – Herefter forkortet til Ångbåt
50. Arne Sundbo, Frederikssunds og købstaden Slangerups Historie, bd. 2, s. 53 f samt Ångbåt s. 163 – her nævnes det dog, at Augusta sejlede på Øresund fra 16.5.–19.9.1849? Samt brev fra Gerner, Augustas reder, til GPD af 1.6.1849, Udtagne sager til Dampskibs- og Udenrigsjournal, Pk. 100, RA
51. Brev fra en række embedsmænd og beboere i Frederiksværk til GPD af 20.4. 1849, samt brev fra postekspeditør C. Hansson til GPD af 23.4.1849 samt kontrakt mellem Gerner og GPD, Dampskibs- og Udenrigsjournal, Pk. 100, RA
52. Lange til GPD af 29.7. og 24.8.1849, Dampskibs- og Udenrigsjournal, Pk. 100, RA
53. J. Chr. Rich, Lidt om dampskibsfarten på fjorden, Jul i Frederikssund, 1982, s. 17 ff
54. GC no. 15, 1851
55. GC no. 15, 1853
56. GC no. 22, 1856
57. J. Chr. Rich, Lidt om dampskibsfarten på fjorden, Udstillingskatalog i anledning af Frederikssund Philatelistklubs 40 år 1982, s. 11 – Herefter forkortet J. Chr. Rich, Udstillingskatalog
58. GC no. 15, 1864
59 J. Chr. Rich, Udstillingskatalog, s. 11 f
60. F.eks. GC no. 5, 1858 samt GC no. 6, 1860

61. GC no. 5, 1860 og no. 29, 1868 samt brev fra postinspektøren i Østifterne mv. til postdirektøren fra 23.4.1868, GPD, Udtagne sager til Coursjournalen, 1855-73 og 1867-73, Pk. 47 - Herefter forkortet Coursjournal, Pk. 47, RA
62 GC no. 7, 1860
63. Brevet bærer på bagsiden „Jægerspriis Godses Seigl" og er transitstemplet i Roskilde 18.9.1862. Brevet afgået fra Jægerspris i lukket lade kl. 11.30 fm mod Roskilde og returneret med dampskibet afgang Roskilde kl. 2.15 em
64. J. Chr. Rich, Lidt om dampskibsfarten på fjorden, Jul i Fr.sund 1982, s. 20
65. J. Chr. Rich, Lidt om dampskibsfarten på fjorden, Jul i Fr.sund 1982, s. 20
66. Alex Wilde, Lyse og mørke livserindringer 1856-1863, 1895, s. 35f - også gengivet i J. Chr. Rich, Lidt om dampskibsfarten på fjorden, Jul i Frederikssund, 1982, s. 19f
67. J. Fuglsang, Landpostvæsen, Bogen om post og tele, 1974, s. 193f
68. GC no. 14, 1859
69. GC no. 29, 1868 - Store Rørbæk var underlagt Frederikssund Posthus
70. Allerærbødigst Andragende, fra beboerne i Snodstrup Sogn, september 1868, pakke vedr. brevsamlingsstedet i Store Rørbæk, PH
71. Skibbys annulleringsstempel er gengivet efter Svend Arnholtz, Danske Poststempler, 1953, s.47 - se også A.Tholl, Brevsamlingsstempler, tildelinger i årene 1860-1874, s.12
72. J. Fuglsang, Landpostvæsen, Bogen om post og tele, 1974, s.194f samt A.Tholl, Brevsamlingsstempler, tildelinger i årene 1860-1874, s.7f og s.12
73. OM no. 27, 1875 og no. 25,1883
74. Eksempelvis nævnes dagvogns- og landpostruterne i Faber og Wichmann, Tillæg til Post- og Reisehaandbog eller Coursbog for det danske Monarchie - herefter forkortet til Faber, Tillæg - 1875 no. 4 samt Isefjordsposten den 27. august 1878
75. Faber, Tillæg, no. 2, 1869 og no. 2, 1870
76. Faber, Tillæg, no. 4, 1873
77. OM no. 25, 1878 samt Faber, Tillæg, no. 3, 1878
78. J. Fuglsang, Landpostvæsenet, Bogen om post og tele, 1974, s.195f
79. J. Fuglsang, Landpostvæsenet, Bogen om post og tele, 1974, s.197
80. Arne Sundbo, Frederikssunds og købstaden Slangerups historie, 1936, s. 80f samt Danske byer og deres mænd, XXIX, Frederikssund, 1918, s.14
81. Arne Sundbo, Frederikssunds og købstaden Slangerups historie, 1936, s. 84f
82. Eiler Rose, Grevinden skulle formildes før hun afgav færgeretten, Folk og minder fra Nordsjælland, 1977, s.42f
83. Arne Sundbo, Frederikssund og købstaden Slangerups historie, 1936, s.90f samt Danske byer og deres mænd, XXIX, Frederikssund, 1918, s.15
84 Gengivet efter Postvæsenets billedarkiv
85. OM no. 28, 1874
86. J. Chr. Rich, Smuk Anerkjendelse, Udstillingskatalog s.31f
87. For disse oplysninger takkes J.Chr. Rich, Espergærde. Eksempelvis kan nævnes: Isefjordsposten - alle henvisninger til 1870 udgaven - 4.1. vedr. Dannebrog, 29.3. vedr. Isefjord, 21.4. vedr. Dannebrog, 13.10. vedr. Løven, 27.10. vedr. Isefjord og endelig 24.11. vedr. Dannebrog. I øvrigt kan henvises til T. Fabers, Reiseliste for Kongeriget Danmark, 1870
88. J. Chr. Rich, Lidt om dampskibsfarten på fjorden, Udstillingskatalog s.13
89. Niels Jensen, Nordsjællandske Jernbaner, 1975, s.17f
90. Niels Jensen, Nordsjællandske Jernbaner, 1975, s.19f
91. Søren Jessen, Træk af Frederiksværks posthistorie III, Posthistorisk Tidsskrift, 1983, no. 1, s.19f

92. OM no. 22, 1879
93. OM no. 22, 1879
94. OM no. 21 og 27, 1879, samt J. Chr. Rich, Træk af Herlevs posthistorie 1800–1880, Udstillingskatalog i anledning af Selandia 81, 1981, s. 19
95. Søren Jessen, Træk af Frederiksværks posthistorie II og III, Posthistorisk Tidsskrift, 1982 no. 4 samt 1983 no. 1 i begge tilfælde s.19f
96. OM no. 6, 1878
97. Gengivet efter Almanak for det danske Postvæsen, 1894, s.79
98. Isefjordsposten den 15.6.1878
99. Arne Sundbo, Frederikssunds og Købstaden Slangerups historie, bd.2, s.132
100. Almanak for det danske Postvæsen, 1894, s.78
101. Erland Gribsø, Sikke noget Sludder – sagde Frederiksværks Postmester, Jul i Nordsjælland, 1959, s.14
102. Isefjordsposten 22.4.1879
103. Folketællingslister 1880, pk. 111 samt 1890, mikrofilm, RA
104. Beretning om Postvæsenet og Dets Virksomhed i Tidsrummet 1867/68 – 1916/17, Bind I, 1919, s. 29 – herefter forkortet til Beretning. Samt Det danske Post- og Telegrafvæsen, red. af H. Hjorth-Nielsen, Bind III, 1933, s. 32 – herefter forkortet til H. Hjort-Nielsen.
Betegnelsen „lovbestemt postekspedition" henviser til, at pågældende postekspedition var optaget i lønningsloven, mens bevillingerne til de andre, de „mindre postekspeditioner", blev givet i en rund sum på de årlige finanslove. Beretning, Bind I, s. 28.
105. OM no. 23, 1889, samt Beretning, Bind I, s. 32
106. Oversigt over det danske Postvæsens Statistik, 1873/74 og 1883/84 – herefter forkortet til Statistik
107. Dansk social historie, Bind 5, 1982, s. 260ff
108. OM no. 5, 1882
109. Beretning, Bind I, s. 31
110. OM no. 19, 1890 og no. 22, 1892
111. OM no. 20 og no. 35, 1892
112. T. Faber, Reiseliste for Kongeriget Danmark, no. 4, 1892 – i det følgende forkortet til Faber, Reiseliste
113. Faber, Reiseliste, no. 1, 1906 – se også de følgende år
114. OM no. 36, 1892 og no. 33, 1893
115. OM no. 8 og no. 16 1893 – efter kongelig bevilling af 1. november 1903, således at hans fulde navn var Johan Peter Vinge, OM no. 32, 1903
116. Harry Haue med flere, Det ny Danmark 1890–1978, 1979, s. 12f
117. Gengivet efter Danske Byer og Deres Mænd, XXIX, Frederikssund, 1918, s. 110 – i det følgende forkortet til Danske Byer
118. Danske Byer, s. 14ff samt Traps Danmark, 5. udgave, s. 95
119. Danske Byer, s. 16
120. Kristen Ruby, Frederikssund Postkontor i 150 år, Jul i Frederikssund 1983, s. 20 samt Danske Byer, s. 14
121. Danske Byer, s. 123f
122. H. Hjorth-Nielsen, Bind III, s. 32
123. OM no. 16, 1897
124. Søren Jessen, Træk af Frederiksværks posthistorie III, Posthistorisk Tidsskrift, 1983, no. 1, s. 21f
125. OM no. 5, 1902 og no. 20, 1906

126. Gengivet efter Erland og Erik Gribsø, Den gamle Postvogn og dens Afløser, Jul i Nordsjælland, 1954, s. 4
127. OM no. 12, 1908 og no. 53, 1919
128. Erland og Erik Gribsø, Den gamle Postvogn og dens Afløser, Jul i Nordsjælland 1954, s. 4
129. OM no. 19, 1907
130. OM no. 43, 1913, no. 72, 1916 og no. 55, 1919 samt Statistik 1919/20
131. Søren Jessen, Træk af Frederiksværks Posthistorie IV, Posthistorisk Tidsskrift, 1983, no. 2, s. 33
132. OM no. 23, 1894 samt J. Fuglsang, Landpostvæsenet, Bogen om post og tele, 1974, s. 200f
133. A. Morell Nielsen, Uniformer, Bogen om post og tele, 1974, s. 176
134. A. Morell Nielsen, Uniformer, Bogen om post og tele, 1974, s. 171ff
135 A. Morell Nielsen, Uniformer, Bogen om post og tele, 1974, s.177f
136 Kim Jørstad, Postvæsenet i Odense 1624 - 1983, 1983, s. 72ff - i det følgende forkortet til Postvæsenet i Odense.
137 Postvæsenet i Odense, s.78f samt 1902-1952 Landpostbudenes Centralforening (Jubilæumsskrift), 1952, s.16f - i det følgende forkortet til Landpostbudenes Centralforening
138 Landpostbudenes Centralforening, s.87ff samt Postvæsenet i Odense, s.78f
139 OM no. 47 og 47, 1916
140 Statistik 1915/16 og 1916/17
141 OM no. 22 og 29, 1920
142 Almanak for Det danske Postvæsen, 1926, s. 366
143 OM no. 46 og 49, 1921
144 Overpostdirektøren til GPD 30.9.1922, pakke vedr. Oppe Sundby, PH
145 Generaldirektoratet for Statsbanerne til GDP 29.11.1923 samt Overpostinspektøren til GPD 26.11.1923, pakke vedr. Oppe Sundby, PH
146 OM no. 44, 1926
147 OM no. 53, 1928
148 Peer Thomassen, Midtbanen, 1977, s.9ff - i det flg. forkortet til Midtbanen
149 Indberetning fra O.Fr.G. Petersen til GPD 26.11.1934, pakke vedr. Femhøj, PH
150 Midtbanen, s. 108
151 Statistik 1928/29
152 Midtbanen, s.110ff
153 OM no. 19, 1936 samt Nordsjællandske Social-Demokrat 9.5.1936
154 OM no. 6 og 15, 1928
155 Postvæsenet i Odense, s.92f samt mundtlige meddelelser fra postmester Egon B. Jørgensen i Frederiksværk
156 OM no. 52, 1942 samt no. 3, 1943
157 OM no. 8, 1954
158 Nordsjællands Social-Demokrat 1.7.1957 samt brev fra overpostinspektøren i 1. distrikt til GPD 27.2.1958, pakke vedr. Oppe Sundby, PH
159 OM no. 11, 1958
160 Tor Jørgensen, Besvær med at komme op på skinnerne, Livet Langs Banen, Med Frederikssundsbanen i 100 år, 1979, s. 11ff
161 OM no. 18 og 27, 1961
162 OM no. 48, 1961
163 Mundtlige meddelelser fra postmester K.K.Ruby, Frederikssund - i det følgende forkortet til K.K.Ruby

164 Jægerspris kommune til GPD 22.3.1967; brev fra overpostdirektøren til GPD og samme til GPD 21.12.1971, pakke vedr. Krogstrup, PH. - Frederikssund Postkontor udsendte en skrivelse til de berørte husstande. Ud af 39 besvarede 29 henvendelsen, og ud af disse var 4 tilhængere af overførsel, 21 modstandere og 4 ligeglade, Frederikssund Postkontor til overpostinspektøren 8.4.1970, Frederikssund Postkontors Arkiv - i det følgende forkortet til FPA
165 J. Fuglsang, Bogen om post og tele, 1974, s.201ff
166 J. Fuglsang, Bogen om post og tele, 1974, s.204ff
167 Aktuelt den 29.2.1964
168 J. Fuglsang, Bogen om post og tele, 1974, s.204ff
169 OM no. 33 og 44, 1973
170 OM no. 15, 1974 samt K.K.Ruby
171 K.K.Ruby
172 OM no. 50, 1970 samt K.K.Ruby
173 Tor Jørgensen, Frederikssund 300 års købstadshistorie, 1965, s.32f
174 Frederiksborg Amts Avis den 18.1.1974
175 Folkebladet den 13.2.1975
176 Folkebladet den 31.8.1977 samt K.K.Ruby
177 K.K.Ruby
178 Overpostinspektøren i 1. distrikt til Frederikssund Postkontor 24.9.1980, FPA
179 K.K.Ruby
180 Postvæsenet i Odense, s.103



Bliv medlem af
POSTHISTORISK SELSKAB
og modtag

POSTHISTORISK TIDSSKRIFT
skrevet af samlere med interesse for og indsigt i emnet

Ønsker De medlemsskab eller blot yderligere oplysninger, kan De henvende til Eddy Lyngsøe, Ermelundsvej 58 D, DK-2820 Gentofte. Tlf. (01) 68 06 49, bedst efter kl. 18.

Et levende frimærkeblad

Skilling
Nordiske samleres frimærkeblad

Kender De Skilling? Det populære frimærkeblad med masser af bytteforbindelser, variantside, mængder af spændende læsestof for almindelige samlere og meget andet.
Har De lyst til at lære os at kende, så rekvirer et prøvenummer.

Gislingevej 77, DK-2700 Brønshøj