B 10 1960
Filatelistisk bibliotek
Posimuseum København

Frimærkeklubben for Sæby og omegn

NB: Postbefordringen 1624 - 1840.

Frimærkets dag 1960

SÆBY

11.—13. NOVEMBER 1960

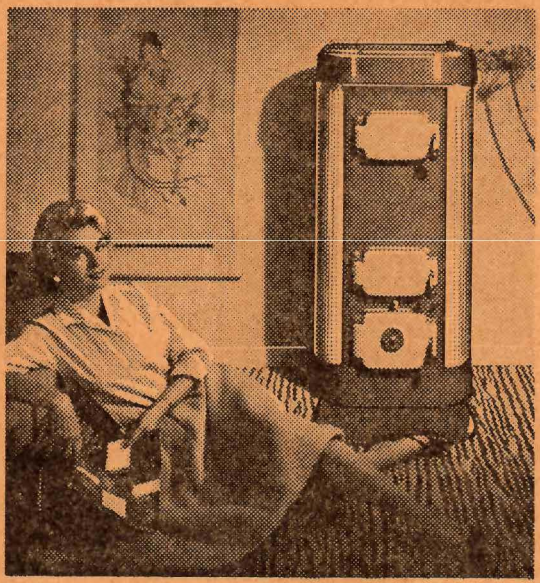


UDSTILLINGSKATALOG № 143

lbnr. 4277

65.89 (B.10) /277

Hold fast ved det faste brændsel



Colorator-ovn — den mest økonomiske ovn

Østvendsyssel Kulkompagni a-s

Telf. 2 og 52

DERES FØJ EKSPERT

Engelsk BEKLÆDNINGS MAGASIN

— et bekendtskab der klæder Dem

SÆBY TELEFON 141

Program

over

frimærkeudstillingen på Hotel Harmonien, Sæby

11.—13. november 1960

Fredag den 11. november: 17,00 - 21,00.

Kl. 16,00 En postrytter i original postillonuniform rider gennem byen.
Kl. 17,00 Udstillingen åbnes af byens borgmester.
Værkfører Børge Nielsen spiller de gamle posthornssignaler.
Udstillingens posthus åbner.
Kl. 19,00 Fila-Bio. Der vises følgende film:
Et frimærke bliver til.
Det japanske postvæsen.
Julemærkefilmen i farver.
Ekstra: Juletravlheden.

Lørdag den 12. november: 14,00 - 21,00.

Kl. 13,00 Postrytteren rider gennem byen.
Kl. 14,00 Udstillingens posthus åbner.
Kl. 16,00 Fila-Bio.
Kl. 19,00 Fila-Bio.

Søndag den 13. november: 9,00 - 21,00.

Kl. 9,00 Postrytteren rider gennem byen.
Udstillingens posthus åbner.
Kl. 13,00: Baptisternes orkester spiller.
Uddeling af præmier i plakatkonkurrencen.
Kl. 14,00 Fila-Bio.
Kl. 16,00 Fila-Bio.
Kl. 19,00 Fila-Bio.
Kl. 16,00 - 21,00 Postbud i gammel postillonuniform foretager stemplingen af de indleverede breve på udstillingen.
Kl. 20,00 Politimester J. C. Lønborg foretager lodtrækning af udstillingens lotteri.
Kl. 21,00 Udstillingen lukker.

Benyt denne enestående lejlighed til at sende slægt, venner og forretningsforbindelser en hilsen fra Sæby, feriebyen ved skov og strand samt Europavej 3, ved at benytte Frimærkets Dag's-kuverten eller den specielle Sæby-kuvert.

Bemærk: Kun breve, der indleveres på udstillingens posthus, vil blive forsynet med det i dagens anledning fremstillede dagstempel.

På posthuset vil De også kunne købe samtlige frankeringsgyldige frimærker (også flygtningemærket) samt de smukke kort med postale motiver i farver.

Fortegnelse over udstillere

Da tilmelding af udstillere ved katalogets trykning endnu ikke er afsluttet, er denne fortegnelse ikke fuldstændig.

Dansk Post- og Telegrafmuseum:

Samlinger: Grønland, Ghana, Laos og Japan.
Materiale om frimærkets fremstilling.
Danmarks ældste brevkasse.
Gamle posthusskilte.
Uniformer:
- Københavnsk fodpostbud fra 1805.
- Postmester i galla fra 1889.
- Postbud fra 1889.

Vognmodeller:
- Kariol.
- Holstenskvogn.
- Kuglepostvogn.
- Diligence.

Danske postflag.

Det svenske postmuseum:

Uddrag af Bildt - Arsenius donation af portrætfrimærker
Gamle posthusskilte.
Gamle postuniformer.
Det svenske flag.

Det norske postmuseum:

Frimærker.
Films.
Postfly.

Den kongelige Grønlandske Handel:

Model af kajak og hundeslæde.
Malerier og billeder samt kort over Grønland.
Grønland Handels flag.

Private samlinger:

Postmester O. Willumsgaard, Aalborg: Tjekkoslovakiet.
Postmester T. M. Sørensen, Hirtshals: Sjældne kuverter.
Glarmester P. Larsen, Sæby: Island.
Møbelhandler Christensen, Sæby: Dansk Vest-Indien m. m.
Læge F. Gybel, Sæby: Slesvig, FN (komplet) m. m.
Tandlæge Mølhave: C. I. S.
C. P. Jensen, København: Manchucho og japanske helsager.
C. Beck, Sæby: Uddrag af en Tyskland-samling, Grønland.
Leon G. Andersen, Aalborg: Gl. Bayern, Schweiz, falske frimærker m. m.
Einer C. Hansen (Unionens formand), Aalborg: Motivsamling (digtere og komponister).
Møller Jensen, Frederikshavn: Vest-Tyskland, Storbritannien, USA, motivsamling (lokomotivet på frimærker), uddrag af Øst-Tyskland m. m.

Lærer Valentin Hansen, Dybvad: Eire, helsager m. m.
C. Scheel, Sæby: Danmark og helsager.
Fiskeeksportør Jørgensen Mørk, Sæby: Norge.
J. Henningsen, Frederikshavn: Motivsamling m. m.
Kim Overbye, Sæby: Grækenland.
C. Skov Østergaard, Engbæk: Danmark og Norge.
G. Østergaard, Gaardbogaard, Aalbæk: Danmarks provisorier (studiseamling, tryk og opslag).

Blomsterudsmykning foretaget af handelsgartner A. Madsen, Sæby.

Glas leveret af glarmester P. Larsen, Sæby.

Fortegnelse over gevinster

På udstillingskataloget (trykt i 750 nummererede eksemplarer):

1. præmie 1 globus.
2. » AFA-katalog 1961.
3. » 1 sæt SAS-førstedagskuverter.
4. » 1 sæt SAS-førstedagskuverter.
5. « Køb, hvad De vil for 15 kr.
6. « Køb, hvad De vil for 15 kr.
7. » 1 kuvert »Robert Svendsens flyvning 1910«.
8. » 1 luksusalbum fra Rylunds eftf., Århus.
9. » Førstedags-kuvert: Grenaa-Varberg.
10. » 1 indstiksbog.
11. » 1 lyslup.

Ekstrapræmier bestående af frimærker og frimærkepakker.

På Sæby-kuverten (trykt i 500 nummererede eksemplarer):

1. præmie 3 dages weekend-ophold på hotel Dania, Sæby.
2. » Middag til 4 personer på Kurhotellet, Sæby.
3. » Middag til 4 personer på restaurant »Skovlyst«, Sæby.
4. » Middag til 3 personer på Sæby Søbad, Sæby.
5. » Middag til 3 personer på Sæby Søbad, Sæby.
6. » Nyd, hvad De vil for 50 kr. på hotel Harmonien, Sæby.
7. » 1 flæskesteg til 15 kr. fra slagtermester Bertelsen.
8. » 1 flæskesteg til 15 kr. fra Arndts slagterforretning.
9. » Chokolade for 10 kr. fra Bolines konfektureforretning.
10. » Gavekort til 15 kr. fra slagtermester I. M. Petersen, Aalborgvej.
11. » Gavekort til 10 kr. fra grønthandler Jensen, Vestergade 4.

Lodtrækningen foretages af politimester J. C. Lønborg søndag den 13. november kl. 20.

Resultatet bekendtgøres i først udkomne nummer af Sæby Folkeblad, Sæby-Posten og i Dansk Filatelistisk Tidsskrift.

Gevinsterne udleveres efter personlig eller skriftlig henvendelse til Frimærkeklubben for Sæby og Omegn, Sæby.

I anldning af »Frimærkets Dag« den 13. november er der af komiteen for frimærkets dag fremstillet en speciel kuvert med et motiv tegnet af postmester C. V. Christoffersen, Sæby. Endvidere har post- og telegrafvæsenet ladet fremstille et særstempel, hvis motiv ligeledes er tegnet af ovennævnte.

Kuverten vil være til salg på udstillingens bureau.

Bureauet vil så længe udstillingen er åben virke som et mindre posthus, så publikum her vil kunne indlevere alle arter af brevforsendelser samt købe frimærker.

Benyt denne enestående lejlighed til at sende slægt, venner og forretningsforbindelser en hilsen i Frimærkets Dag's-kuverten og forsynet med det smukke særstempel.

Bemærk: Kun breve, der bliver indleveret på udstillingens bureau, vil blive forsynet med sær-stemplet.

Postbefordringen i Danmark i tiden 1624-1840

At give en virkelig beskrivelse af postbefordringen i Danmark vil, selv om det kun bliver til jernbanens dage, ikke kunne gøres på den plads, der her er afsat. Det følgende må da heller ikke betragtes som sådan, men skal kun være et forsøg på i korte træk at vise udviklingen indenfor postbefordringen samt en omtale af de vognmodeller, der findes på udstillingen.

En forfatter har en gang sagt, at hvis ideen med Babelstårnet i sin tid var bleven realiseret, havde der næppe eksisteret noget postvæsen, i det højeste måske en fodpostindretning, idet den første og vigtigste grund til, at der overhovedet eksisterer samfærdselsindretninger og et dertil knyttet postvæsen, er jo den, at menneske er spredt ud over Jorden.

Nå, Babelstårnet blev ikke bygget, oog menneskene spredtes efterhånden ud over Jorden. Samfund dannedes, riger opstod, og det første svage spor af et postvæsen skabtes allerede i menneskehedens barndom. Der er nemlig i hvert enkelt menneske nedlagt en både legemlig og åndelig trang til forbindelse med fraværende, og derfor søgte man på bedste måde og med de forhåndenværende midler at holde forbindelsen ved lige. Ligeledes var det for herskeren over et rige nødvendigt at få kendskab om alt, hvad der kunne få indflydelse på hans herredømme samt at skaffe sine befalinger og anordninger til sine undergivne kundskab.

Man finder da derfor allerede på et meget tidligt tidspunkt, ja, allerede før skriftsprogets opståen i de store kulturriger som Ægypten, Babylonien, Persien, Indien, Grækenland og Rom spor af et velordnet postvæsen, der, set med vore øjne eller efter vor defination af postvæsenet, næppe kan sammenlignes med nutidens, idet disse postindretninger ikke var beregnet på offentligheden, men kun forbeholdt statsmagten.

Før skriftsprogets opståen benyttedes råbe- eller skrigeposter, forud aftalte tegn eller symboler, der bragtes fra sted til andet af løbere eller ryttere samt ild- og røgsignaler. Indretninger, der vel nok gjorde god fyldest, men som var omstændelige og bekostelige, ligesom fremsendte meddelelser langt fra kunne hemmeligholdes. Ved skriftsprogets opståen kom brevet og dermed det egentlige postvæsen, idet postvæsenets vigtigste opgave såvel i oldtiden som i nutiden er hurtig og sikker besørgelse af i det mindste breve. Man finder da også beretninger om postbefordring i oldtiden ved hjælp af såvel kørende som ridende postbude samt løbere og om hvor hurtigt disse var i stand til at befordre brevskaber fra sted til sted. I beretninger fra Grækenland for eksempel hører man om løbere, der udførte deres tjeneste med en sådan hurtighed,

at man slet ikke behøvede bude til hest eller vogns. De blev ofte hædret i de olympiske lege og besunget af digtere, ja, der blev endog rejst billedstøtter for dem. Særlig berømt var en løber, Ladas. Han løb så hurtigt og så let, at hans fodtrin næppe var synlige i sandet, og der fortælles endvidere, at han tilbagelagde vejen fra Athen til Sparta eller over 200 km på knap 24 timer.

Fra oldtidens kulturriger førtes postvæsenet i middelalderen over Rom til det øvrige Europa og senere ud over hele verden, men også her havde de enkelte landes regeringer kun tanken henvendt på besørgelse af egen korrespondance og lod befolkningen selv sørge for sin. Dette blev efterhånden og især for den fremvoksende handel og industri et savn, og man ser da også, at der mange steder og særligt i de store handelscentre indførtes privat postbefordring, hvorved den øvrige befolkning fik et middel til forsendelse af breve om end kun på et indskrænket territorium, da budene kun gik til og fra de byer, der i kommerciel henseende havde betydning. Denne postbefordring havde dog den fortjeneste, at den tydeligt fremhævede manglen af et mere velordnet postvæsen for alle og enhver og var derved en medvirkende årsag til dettes oprettelse.

Her i landet forsøgte Christian II at oprette et for offentligheden tilgængeligt postvæsen, idet han i sin verdslige lov kap. 63 anfører, at der i hver købstad skulle beskikkes 2 eller 3 løbere til at løbe med breve mod en betaling af 2 sk. pr. mil. Ved Frederik I tronbestigelse blev denne lov samt alt øvrigt fra Christian II's hånd sat ud af kraft som skadeligt for folk og fæ.

Bedre held havde Christian IV med sin forordning om Post-Budde af 24. december 1624.

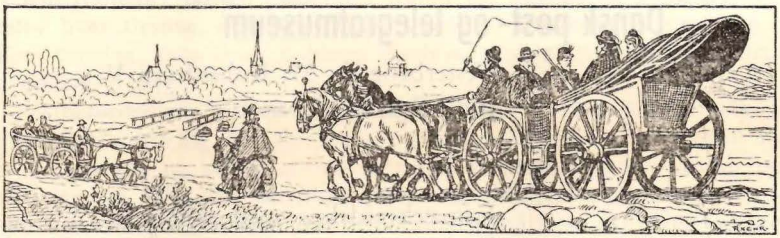
Efter forordningen oprettedes postruter fra København til samtlige egne af landet. Af disse ruter var kun ruten til Hamborg kørende, medens de øvrige udførtes gående. På flere af ruterne blev der dog i de følgende år udlagt bøndergårde, hvis beboere ved kongebrev blev forordnet »til at flytte Posten fra Sted til Andet« eller også at »age og fremføre det frem og tilbagereisende Postbud ved Dag og Nat«.

Sammenlignet med oldtidens beretninger om den hurtighed, hvor med den tids statspostvæsener blev betjent, må det siges, at dette ikke ligefrem tilkendegav det af Christian IV oprettede postvæsen.

Der gik da heller ikke mange år, før publikum og især den fremvoksende handelsstand, begyndte at klage over den langsomme befordring, f. eks. anfører denne i 1652, at posten til Norge om sommeren brugte 8—9 dage og om vinteren 10—11 dage, medens posten til Hamborg kun brugte 5—7 dage, og så skulle denne post, anføres i klagen, endda over to vande, medens posten til Norge kun havde sundet at sætte over.

Man var nok interesseret i at få posten til Norge befordret noget hurtigere, men det var nu alligevel ruten til Hamborg og videre derfra til det øvrige Europa, der betød mest. Gang på gang rettede de københavnske købmænd henvendelse til postbestyrelsen, om at få brevposten befordret noget hurtigere. Den blev som nævnt befordret med agende bude eller messagerne, som de også kaldtes. De måtte foruden brev- og pakkepost også medtage passagerer. Så vidt det vides havde de befordringen i enterprise, men taksterne for person- og godstransporten var

fastsat ved kongelig forordning. I midten af 1600-tallet var taksten for en rejse med de agende bude til Hamborg fastsat til 13 rdl. om sommeren og 15 om vinteren, men så skulle messagererne »den Rejsende tilbørligen opvarte, gode Vogne saa vel som Mad og Drikke paa deres Omkostning forskaffe«. Vognene de benyttede var sikkert den såkaldte »Holstensk Vogn«, der i næsten 200 år var den mest benyttede vogntype her i landet til befordring af gods og passagerer.



I forgrunden en holstensk vogn

Endelig i 1640 skete der en forandring til det bedre på Hamborgruten, idet der herefter blev indsat en postrytter, der »uopholdeligen Nat og Dag« skulle befordre brevposten mellem København og Hamborg. I 1653 blev det ændret til 2 gange ugentlig, og i forordningen blev det utrykkeligt slået fast, at de ridende bude skulle tilbagelægge vejen »udi mindre end 3 Dages Tid«. Befordringen skete ved kontrahenter, der forpligtede sig til at holde hurtige og kraftige heste og velvoksne postilloner. Hvormange skiftesteder, der var undervejs, vides ikke, men i 1683 blev det pålagt postmestrene i de byer, rytterne passerede, at påse, at der blev taget friske heste for hver 2 mil, og ikke som tilfældet var, kun hver 4. Ja, endog kun hver 6 mil.



Tegning af postrytter

Hvis De kommer til København

BESØG DA

Dansk post- og telegrafmuseum

Vesterbrogade 59, København V
(tidl. Kgl. skydebane)

Frimærkeafdeling med skiftende landeudstillinger og særlige arrangementer
Altid noget for filatelisterne
Posthistorisk afdeling
Teleteknisk afdeling



Besøgstider:
Søn- og helligdage samt torsdage:
november-april: kl. 13—15
maj-oktober: kl. 10—16
(Dog lukket 1. påskedag, 1. pinsedag og 1. juledag)
Foreninger evt. efter aftale

Gratis adgang

Brevposten, der sendtes med de ridende bude, opbevaredes i en aflåst cylinderformet lædervadsæk, en såkaldt »Felleisen«, der var spændt fast bag på sadlen. I en opbevaret overenskomst fra begyndelsen af 1600-tallet oplyses det, at vægten af en sådan felleisen fyldt med post beløb sig til 60 skålpund eller ca. 30 kg.

Endnu i mange år blev posten på de øvrige ruter befordret med gående og i enkelte tilfælde agende bude. For eksempel var der mellem København og Nakskov postforbindelse een gang ugentlig med afgang fra København hver lørdag kl. 6. Ankomsten til Nakskov fandt sted den følgende tirsdag. Posten til Nord-Jylland fandt sted fra Haderslev, hvor igennem Hamborg-posten passerede. Ruten var agende og afgik fra Haderslev hver tirsdag, dels over Ribe, Varde til Ringkøbing, hvortil den ankom torsdag; dels over Kolding, Aarhus, Viborg til Aalborg, hvortil den ankom fredag.

Postbefordringen var herefter uændret lige til 1694, da der udkom en ny postforordring for Danmark og Norge. Efter denne forordning blev postgangen på hovedruterne indrettet således, som den uforandret bestod lige til 1830. Til Hamborg afgik som tidligere 2 ugentlige brevposter ved ridende postillon. Til befolkningen måtte kun bruges $^3/_4$ time pr. mil. Den kørende person- og pakkepost kørte 1 gang ugentlig, nemlig hver lørdag og skulle være fremme den påfølgende torsdag eller — allersenest fredag. Postruten fra Haderslev til Aalborg forandredes til ridende poster 2 gange ugentlig. De øvrige ruter forblev derimod uændret, dels gående dels kørende.

Ved nævnte forordning indførtes ligeledes betegnelsen »Biposter«. Det var poster, der med eller uden postvæsenets autorisation fremførtes for privat regning enten mod en årlig afgift til eller med et årligt tilskud fra postkassen, medens hovedposterne fremførtes for postvæsenets regning. Her kommer Vendsyssel for første gang ind i billedet, idet der skulle oprettes en gående bipost mellem Aalborg, Hjørring, Frederikshavn, Skagen, Sæby og Læsø. Selv om denne rute nævnes i forordningen, er det dog tvivlsomt, om den i det hele taget blev oprettet på daværende tidspunkt. Den findes ikke omtalt senere. Ruten til Hjørring omtaltes således først i 1698 og bestod lige til 1802 som et privat foretagende. Om de øvrige ruter nord for Limfjorden siges der i 1749, at der kun gik et bud een gang ugentlig mellem Aalborg og Sæby. Fladstrand (Frederikshavn) fik kun post, når kommandanten der sendte sin ordonnans til Sæby; og Skagen fik kun post ved forefaldende lejlighed. I 1751 blev forholdet imidlertid ændret, idet tolder Lars Falster, Frederikshavn, fik bestalling som postmester både i Frederikshavn, Sæby og Skagen mod en årlig løn på 45 rdl. Deraf skulle han forpligte sig til at holde postekspeditør i de to byer, Sæby og Skagen, samt et gående bud en gang ugentlig mod en godtgørelse fra postkassen på 81 rdl. 64 sk. årlig. Da amtmanden i 1786 fik bolig i Hjørring ændredes postgangen i Nord-Jylland atter, idet der indsattes et ridende bud mellem Aalborg og Hjørring til Frederikshavn to gange ugentlig og to gange ugentlig gående bud mellem Frederikshavn, Sæby og Skagen.

Omtrent hele det 18-århundrede nød Danmark fredens velsignelse, og landets forretningsliv blomstrede, medens ødelæggende krige gennemrystede det øvrige Europa. Dette bevirkede også, at postmængden voksede, f. eks. steg den i tidsrummet 1778—80 med ikke mindre end 70

Nyhedsabonnement

absolut fordelagtige priser og betingelser

Nyhedsprisliste gratis tilsendt hver måned

Udvalg
Mancolister
Cirkulationsklub

Alt i album - Indstiksbøger

i bedste kvalitet og fordelagtige priser

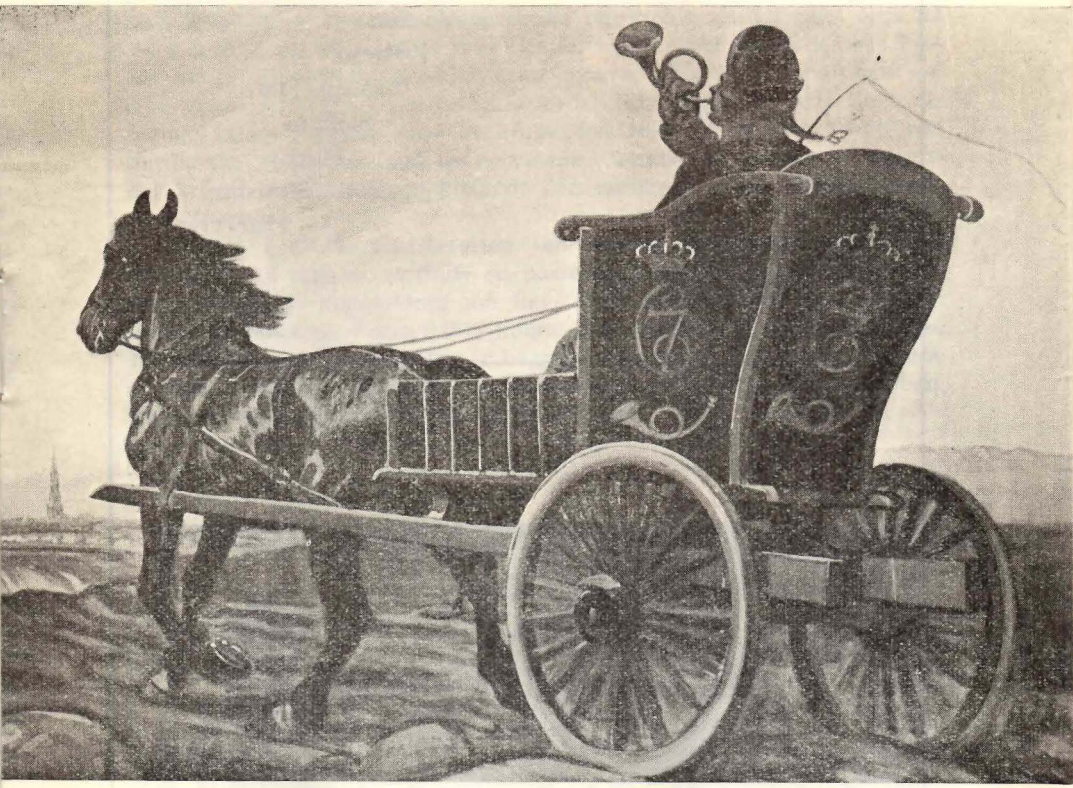


Gå ikke forgæves - gå til

A. RYLUNDs EFTF.

Klostergade 20 . Aarhus
Aut. (061) tlf. 2 32 48

%. Når dertil kom, at bogtrykker Berling i 1748 havde fået eneret til at forsende sin avis med de ridende poster, var følgerne ganske naturligt, at det kneb mere og mere at befordre brev- og avisposten med ridende bude. Fra 1783 ser man da også, at posten flere steder blev fremført kørende, og fra 1785 fik kontrahenterne på ruten København — Hamborg ordre til at anskaffe vogne til postens befordring. Af den beskrivelse, der medfulgte ordren, fremgår det, at det skulle være en let tohjulet kariol. Den skulle være rødmalet, og på den anselige bagklap skulle kongens navnetræk samt krone og posthorn være anbragt i guld.



En kariol (maleri på Dansk post- og telegrafmuseum)

Vognen måtte ikke være større, end at »Postsækken kunde ligge deri, og saaledes, at der kun var Plads til Postillonen, saa han ikke kan tage med sig hverken Gods eller Rejsende«. Man vil her lægge mærke til, at poststyrelsen allerede fra begyndelsen havde sin opmærksomhed henvendt på den fare, der lå deri. at postillonen kunnes fristes til at medtage rejsende og gods for at tjene sig en ekstra skilling, men til gengæld forsinke postens fremførelse. Der gik imidlertid ikke mange år,

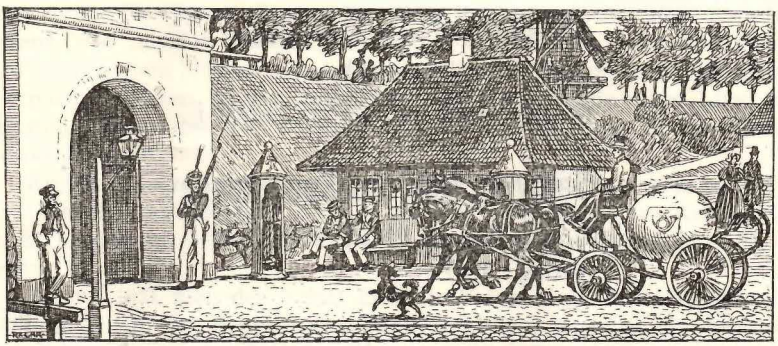
Den kloge filatelist
sætter sine frimærker i album
og sine penge i
Sæby Bank a-s
Filialer i:
Agersted
Asaa
Voersaa
Dybvad
Flauenskjold
Hellum
Hørby
Thorshøj
Østervraa

Telefon Sæby 400

Sæby Jernstøberi & Maskinfabrik a-s
Telf. 3 Sæby Telf. 3

før denne vogn var al for lille til posten, ligesom der blev klaget over dens uheldige konstruktion. Posten blev nemlig anbragt foran kusken, hvorved hele vægten kom til at hvile på vognstangen og hesten og det hindrede denne i sit løb på de ikke altfor gode danske veje. Talrige forsøg blev gjort for at finde en løsning, og mange mærkelige prøvevogne har kørt mellem København og Roskilde, f. eks. trehjulede vogne, vogne med faste og løse aksler samt en vogn, hvor posten var anbragt i et lukket rum bagved kusken. Selv om postmesteren i Roskilde efter endt prøvekørsel med sidstnævnte vogn anførte, at den var ganske ubrugelig, da vægten af posten fik vognen til at vippe bagover, og at vognstangen, da vognen kom til Roskilde, sad helt oppe ved hestens ører, indgav poststyrelsen forestilling til kongen om tilladelse til at anskaffe 3 vogne af denne type til en pris af 600 rdl. Kongen ikke alene bifaldt dette, men tilføjede, at lignende vogne skulle indføres overalt i riget også på sideruterne, dog måtte dette ikke ske før »Materialer dertil de høje Priser under forandrede Konjunkturer ophørte«. Heldigvis, må man vel sige, oplevede denne vogntype ikke bedre tider, og man fortsatte trods mange besværligheder med at bruge den første type, den to-hjulede kariol. Den er således også set på vejene i Vendsyssel, da den en tid under krigen med Sverige befordrede den norske post fra Frederikshavn til Aalborg.

I 1811 nedsatte poststyrelsen »en hurtigt arbejdende komission«, der havde til opgave at finde en passende vogntype til postens befordring. Datidens komissioner må have haft ligeså megen fart på som mange af nutidens. Først i 1815 kunne den meddele, at den havde ladet fremstille to prøvevogne. De var begge 4. hjulede og til 2 heste. Den ene af disse vogne var den for Danmarks alene så berømte kuglepostvogn, der i ca. 40 år kørte på ruten til Hamborg.



Kuglepostvognen på vej gennem Vesterport (København)

Overalt, hvor kuglepostvognen kom frem, blev den fulgt med undren og respekt. Alle vejfarende skulle, når postillonens horn lød, vige mindst halvdelen af vejbanen, dersom de ikke gjorde dette, vankede der bøder på indtil 4 rdl. til postvæsenets fattigkasse. Bondemanden på marken slap hjulplovens styrestang, og hyrdedrengen lod kvæg og hylde-

Frimærkesamleren fortjener at sidde godt!
Køb lænestolen i

Sæby Møbelmagasin

Christensen & Sønner . Telf. Sæby 149

Ma kan også samle på penge,
men det vil være klogt
at sætte dem ind på en konto i

Sæby og Omegns Sparekasse

Kontortid: 10-12 og 14-17
lørdag: 10-12

fløjte skøtte sig selv, når kuglepostvognen for forbi med den mageløse fart af ca. 1 mil i timen. I »Folkekalender for Danmark« 1863 findes en rørende fortælling, hvor forfatteren fortæller om sit møde med vognen. Han skriver: »Paa Landevejen var mine Tanker altid stærkt beskæftiget med Kuglepostvognen. Jeg holdt Udkig for at se den komme. Anstillede Betragtninger om, hvilke vigtige Sager, der nu foer forbi mig i den gule Kugle og fik næsten ondt i Halsen ved at følge den med Øjnene, indtil den forsvandt bag os som et mørkt Punkt paa den snorlige Landevej«. Han fortæller endvidere, at postillonen på kuglepostvognen en vinternat havde befordret et ungt par, der var flygtet fra pigens strenge forældre. Han nænnede ikke, at de skulle stå og fryse på landevejen. Det resulterede i, fortæller han, at man i den by, hvor det skete, i stedet for at sige: »Han fløj med vildgæssene«, brugte udtrykket: »Han fløj med Kuglepostvognen«.

En af grundene til, at vognen var forsynet med den kugleformede beholder, var at hindre postillonen i at tage rejsende med. Dette var jo strengt forbudt, og det var pålagt postmestrene på ruten at holde et øje med, at det ikke fandt sted. Der findes imidlertid mange beretninger om, hvorledes postillonerne misbrugte det. Således skriver postmesteren i Roskilde, at han en dag var redet kugleposten i møde, og et stykke uden for Roskilde traf han den med ikke mindre end to uindskrevne rejsende samt en masse pakker og ankre i kuskens fodsæk. Kusken blev i dette tilfælde straffet med 8 dages fængsel på vand og brød, og det blev ham forbudt herefter at befordre brevposten. Straffen blev højtideligt bekendtgjort i et cirkulære til samtlige posthuse til skræk og advarsel for andre.

Det var imidlertid ikke postillonens misbrug, der forårsagede de mange klager, der efterhånden kom over beskadigede vogne. De dårlige veje havde deres store andel deri. Allerede på kuglepostvognens første rejse fra Odense til Assens indberettede postforvalteren i Assens, at vognen var ganske ubrugelig på de fynske veje, da selv huller på tommers dybde fik vognen til at vælte. Dette var da også nær sket uden for Assens. Ved uheldet knækkede en bolt i vognstangen, hvorved kusken faldt ned mellem hestene, der begyndte at løbe. »Ved dette Uheld«, skriver postforvalteren, »kunde letteligen Postillonen havde udsat Livet, og jeg mine Heste. Nu har Postillonen faaet Blodspytning og har været ganske afmægtig«.

Kuglepostvognen blev kun benyttet på ruten til Hamborg, og kørte her til midten af 1800-talle 2 gange ugentlig med afgang fra København kl. 22 tirsdag og lørdag og ankom til Hamborg hhv. fredag kl. 1,30 og tirsdag kl. 6.

Først i 1821 blev der indsat kørende brevpost på ruten Haderslev-Aalborg. Indtil 1833 benyttedes de åbne tohjulede karioler, der benyttedes på Hamborg-ruten fra 1785 til 1815, og derefter indførtes på foranledning af postmesteren i Kolding en tohjulet kuglepostvogn til 2 heste og som skulle rumme 100 pund brevpost, hvilket skulle være tilstrækkeligt til denne rute.

Bortset fra ruterne til Hamborg og Nakskov, hvor postvæsenet havde indrettet person- og pakkebefordring, var rejsende henvist til at benytte de i hver købstad indrettede vognmandslav. I 1723 blev der gjort et forsøg på at få indrettet en agende person- og pakkepostrute på

Blikkenslagerarbejde
Vand - Gas - Sanitet
Centralvarme
Oliefyr
Ventilationsanlæg
Vi kommmer overalt
Indhent tilbud uden forbindende

E. Handest
Torvet - Sæby - Tlf. 26

Venlig hilsen
og alt godt i fremtiden
sender

Egon Kristiansen

Kiosken, Vestergade 12, Sæby, tlf. 92

strækningen Haderslev-Aalborg, idet en privatperson fik bevilling til denne rute mod at betale 100 rdl. årlig til postkassen, men i 1725 ophørte den atter. Det gik ikke bedre med en rute mellem København og Aalborg over Kalundborg-Aarhus, der oprettedes i 1750. 7 år efter havde kontrahenterne på denne rute sat alle deres opsparede penge til. Disse uheldige forsøg bevirkede imidlertid, at postvæsenet blev tvunget til selv at sætte en befordring ind mellem Haderslev og Aalborg i 1758. I 1771 blev der endvidere for postvæsenets regning indsat en agende post mellem København og Helsingør. Dertil benyttedes en åben vogn med plads til 10 personer. Den kørte 3 gange ugentlig og måtte til turen kun bruge $6^1/_2$ time om sommeren og $7^1/_2$ time om vinteren. I 1798 blev denne vogn udskiftet med en diligence, Danmarks første. Den var indkøbt i Amerika og havde plads til 10 rejsende foruden postillonen. Året efter indsattes en lignende diligence på strækningen København-Korsør. Taksten sattes til 24 sk. pr. mil. Vognen afgik fra København hver lørdag morgen og skulle så om sommeren være i Korsør hen på aftenen, medens man om vinteren måtte overnatte i Krebsehuset.

På de andre ruter samt af vognmændene benyttedes i almindelighed endnu de åbne holstenskvogne. De havde træfadninger og var meget umagelige, men stod dog langt over de vogne, der benyttedes udenfor hovedruterne. Endnu i begyndelsen af 1830 hedder det om vognene på ruten mellem Kolding og Aalborg, at de var så uhensigtsmæssige og ubekvemme samt så smalle, at de neppe kunne give plads til to rejsende jævnsides, og at de meget ofte væltede. Det var således langt fra en fornøjelse at begive sig på rejse den gang, især om vinteren og i dårligt vejr. For imidlertid at hjælpe lidt på rejsens besværligheder blev der givet ordre til, at der i alle købstæder på hovedruterne i hvert fald skulle forefindes kalecher eller agestole med lædergardin og overfaldslæder til føderne. I leje for disse bekvemmeligheder måtte de rejsende betale 12 sk. pr. mil. Endvidere måtte vognmændene eller kontrahenterne gerne for egen regning godt holde kareter, chaiser eller lignende vogne, men for dem måtte de rejsende erlægge ekstrabetaling af 1—2 mk. pr. mil.

Efter at postvæsenet i 1804 havde overtaget befordringsvæsenet blev forholdene efterhånden noget bedre, idet vognmændene nu af befordringsvæsenets fond kunne låne penge til anskaffelse af Wiener- eller Offenbachervogne.

I 1819 kom det første dampskib til Danmark, nemlig »Caledonia«. Dette skib blev for privat regning indsat på ruten København-Kiel. I 1824 fulgte ruten til Lübeck, og dampskibet »Dania« begyndte samme år at sejle mellem København, Fredericia, Aarhus og Aalborg. Disse ruter blev en hård konkurrent til befordringsvæsenet. Antallet af rejsende gik år for år ned. At optage kampen ved at skaffe de rejsende bedre, bekvemmere og hurtigere befordringsmuligheder på landevejene, lå jo ganske nær, men desværre var de af poststyrelsens medlemmer, der havde afgørelsen i deres hænder, så indlevede i de gamle tilvante forhold, at de ikke kunne og ikke vovede at give sig i kast dermed. Initiativet kom fra vognmandslavene, idet disse i 1832 fik tilladelse til at oprette dagvognsruter, som på bestemte dage gik fra sted til sted. Disse ruter blev stærkt benyttede og beviste til fulde, at det kun var passende og hurtigere befordringsmidler, der behøvedes for at få antallet af rej-

Søren Jensen

aut. EL-installatør
Telf. Sæby 338 - 337
Telf. Agersted 138

Forsikringsselskabet Nordeuropa

Hovedagentur i Sæby
v/ postbud K. Steffensen
Apotekervænget 8, tlf. Sæby 451

Alle arter af forsikring

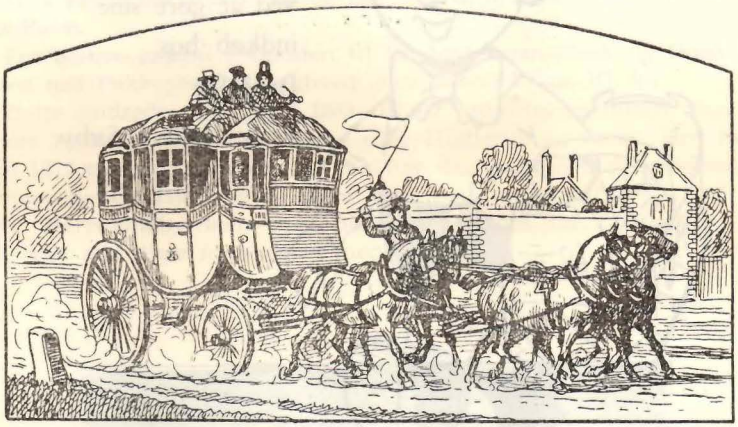
Nogle gode mærker til hårets pleje er:
SCALP LATION - B vitamin - $^1/_2$ lt. kr. 13
TRAITAL 3 effektiv skæl shampo kr. 4,50
Sendes overalt

Arnold Petersen

Frisørsalon, Søndergade 9, Sæby
Grundlagt 1899

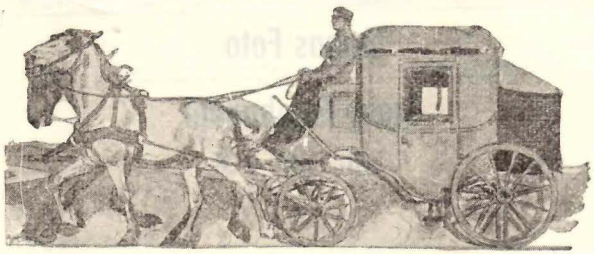
Pluto

sende til at stige. Alene i 1832 befordredes på Sjælland således 10.000 og i 1833 16.000 rejsende. Det var ikke ualmindeligt at se et helt vogntog med 40—50 rejsende. Dette resultat fik også postvæsenet til at tage fat. Allerede i maj 1832 indsattes for postvæsenets regning en diligence til 12 personer på ruten Kiel-Altona. Denne rute benævnedes »Schnellposten«.



Diligencen Kiel-Altona (Schnellposten)

Denne personpost vandt almindeligt bifald, og det første halvår gav den ikke mindre end 1410 rdl. i overskud, foruden at brevposten, hvis fremførelse alene ville koste 3168 rdl., var befordret gratis. Dette resultat opfordrede naturligvis poststyrelsen til at gå videre. I 1834 gennemførtes ruten til Aarøsund og over Fyn og Sjælland med en sekssædig diligence. Var der mere end 6 rejsende, blev der indsat lukkede bivogne.



En lukket dagvogn

I årene derefter indsattes dagvognskørsler eller diligencer på de mest betydende ruter, og i 1844 gjorde jernbanen sin entre i Danmark nemlig på strækningen Kiel-Altona. Året efter i september blev det første spadestik taget til skinnevejen mellem København og Roskilde, den



En husmoder
kan også samle på
rabatmærker
ved at gøre sine
indkøb hos

Dreisler

Krystalgade 2, Sæby

Rabat på alle varer

Annas Foto

Sæby Fotohandel

Telf. Sæby 128

skinnevej, der, efterhånden som den udstraktes til hele landet, skulle fortrænge kuglepostvognen, ja, hele befordringsvæsenet, som ellers efter poststyrelsens udtalelse i disse år havde nået hidtil ukendte højder.

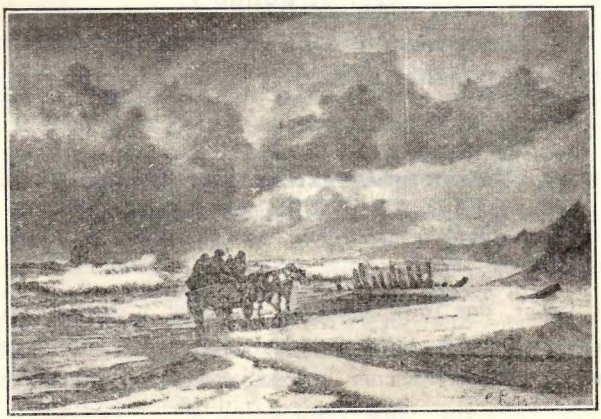
Norden for Limfjorden skulle der imidlertid endnu gå mange år, før man mærkede noget til de goder, jernbanen bragte med sig.

For at slutte denne beskrivelse vil det måske være passende ganske kort at anføre nogle tider fra en »køreplan« fra 1840, for at illustrere postforbindelserne til og fra Sæby. Der anføres:

»Fra Frederikshavn Tirsd. og Løverd. Kl. 6, Ank. til Sæbye samme Dags Form.

Fra Sæbye ankom Fodposten til Frederikshavn Sønd. og Onsd. Kl. 4, men paa Pakkepostdagene (hved 2den Sønd.) Form. Kl. 9«.

Dette ændredes ikke før i 1852, da der indsattes en lukket dagvogn mellem Aalborg og Frederikshavn over Hjallerup og Sæby. Den kørte indtil 1876 tre gange ugentlig og derefter daglig. Endvidere indsattes en dagvogn mellem Hjørring og Sæby over Østervraa og Taars i 1855. Da banen Nørresundby-Sæby-Frederikshavn åbnedes for driften 18. juli 1899, blev alle disse forbindelser nedlagt.



Ageposten mellem Skagen og Frederikshavn
Denne befordring med åben vogn benyttedes indtil 1875

Aalborg Stiftstidende

er også først med filatelist-nyt
Frimærkerubrik hver søndag i
Nordjyllands største dagblad

Der er penge i

særkuverten »Frimærkets Dag«
især, når den frankeres med et 30 øres flygtningemærke

Kuvert og frimærker kan købes på
frimærkeudstillingens bureau

Alle breve, der indleveres på bureauet i dagene 11.-13. november, bliver forsynet med det smukke særstempel, post- og telegrafvæsenet har stillet til udstillingens rådighed i anledning af

Frimærkets Dag

Hilsen fra Danmarks Filatelist-Union

Frimærkeklubben for Sæby og omegn, Sæby, har som nystartet klub vist et udmærket initiativ ved fra starten at søge optagelse og opnå indmeldelse i DANMARKS FILATELIST - UNION, som er tilsluttet Federation international de Philatelie og derved repræsenterer dansk filateli. Internt virker unionen for dansk filateli ved udgivelse af medlemsbladet »Dansk filatelistisk Tidsskrift«, opretholdelse af bibliotek, assistancekontor, auktioner, dubletcirkulationer, bytteklub, stempelservice, prøvningsnævn m. m. samt nært samarbejde med motivsamlere, julemærkesamlere og juniorsamlerklubberne i Danmark.

Endvidere afholdes årlig filatelistdag i forbindelse med unionens ordinære generalforsamling på skift mellem vore medlemsklubber som vært, i 1960 i Holbæk og i 1961 i Horsens.

En årlig FRIMÆRKETS DAG afholdes ligeledes på skift i landet, idet en unionsklub eller en klub i samarbejde med unionen står som arrangør.

Det er glædeligt at se, at Frimærkeklubben for Sæby og omegn i 1960 har påtaget sig dette arrangement, hvortil der er knyttet en propagandaudstilling, som vi håber, at klubben må få glæde og udbytte af.

Ideen omkring FRIMÆRKETS DAG er kommet fra Tyskland ved grundlæggeren Hans v. Rudolphi og går i korthed ud på, at en sådan årlig tilbagevendende dag skulle bidrage til at vække og pleje samhørighedens ånd og frimærkesamlernes kammeratskab. Ud fra den betragtning, at filatelien forener, bør FRIMÆRKETS DAG være den dag, hvor filatelister hilser hinanden ved udveksling af breve med de til dagen fremstillede særstempler, kuverter eller — som det foreløbig kun gælder udlandet — med specielle frimærker for denne dag.

Mange filatelister har været med fra første færd med det resultat, at de i dag kan fremvise en smuk samling af nævnte objekter fra FRIMÆRKETS DAG i de deltagende lande.

DANMARKS FILATELIST-UNION
Einar C. Hansen
formand

EINAR PETERSEN
♂ ISENKRAM • SÆBY
TORVET · TELEFON 32



Revisor Grønholt Knudsen
Sæby
Bogføring - Revision - Skattesager
Telf. 453

TIL MIN FALSIFIKATSAMLING søger jeg stadig materiale. Falske mærker, falske stempler, reparerede mærker og svindel-udgaver.
Leon G. Andersen, Nørregade 30, Aalborg.

P. Brusen Mikkelsen
Torvets Materialhandel
Sæby
Telefon 49

Hvorfor er De ikke medlem
af Frimærkeklubben for Sæby og omegn?
Kontingent 10 kr. årlig
Gratis medlemsblad

Sæby **POSTEN**
- eneste blad, der kommer til alle husstande
i Sæby og opland