Nordisk Filatelistisk Tidsskrift

Udgivet af
Kjøbenhavns Philatelist Klub

KR. 35,00 INCL. MOMS



22. NOVEMBER
1887 - 1982

5-6

89. ÅRGANG . NOVEMBER 1982

398 CIVILINGENIØR
HENNING KAABER
BREGNERØDVEJ
3520 FARUM



AFA FRIMÆRKE-KATALOGER

VESTEUROPA
Kr. 245⁰⁰

SKANDINAVIEN
Kr. 60⁰⁰

DANMARK
Kr. 60⁰⁰

FIREBLOKLISTE
Kr. 25⁰⁰

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

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

NFT 1982, nr. 5-6

INDHOLD

Velkommen til K.P.K. 95 år... 105
Ved K.P.K.'s 95 års dag... 106
Hyldest til K.P.K. 106
Færgerier og Skibsruter 107
10 nye islandske skillingsbreve 132
Stemplingsmaskiner og Maskinstempler 141
Anvendelsen af helsagsudklip 160
Jubilæumsgældsbreve K.P.K. 95 år ... 164
4 øre helark 164
Om brevpriser, svar herpå 164

Velkommen til K.P.K. 95 år

Dette nummer af NFT er udgivet i større oplag end normalt, hvilket naturligvis skyldes, at klubben forventer at få mange gæster og venner på besøg ved vort udstillingsarrangement i Grønnegade 41 den 20. og 21. november samt på klubbens fødselsdag den 22. november.

Når Kjøbenhavns Philatelist Klub holder traditionen med at afholde udstillingsarrangementer hvert 5. år vedlige, er det for at udbrede kendskabet til KPK mest muligt. Vi vil gerne vise for frimærkesamlere hvad vi står for og hvilke fordele der er ved at være medlem i Danmarks ældste frimærkeklub. Derfor vil der i forbindelse med KPK 95 blive vist sider af klubbens aktiviteter, der måske ikke er almindeligt kendt. Som nævnt i oplægget til den forestående udstilling er KPK i besiddelse af en meget stor og sjælden falsifikatsamling, der udstilles for første gang. Medlemmer af KPK vil under udstillingen være parat til at fortælle om samlingen og svare på spørgsmål i forbindelse med falsifikater.

Det er mit håb at denne udstilling, selvom den er meget mindre end de tidligere afholdte, vil skaffe mange nye medlemmer til vor klub så vi står stærkt rustet til den næste og meget større opgave, Hafnia 87, hvortil arbejdet allerede er i gang.

Mange synes måske det er tidligt vi er i gang med Hafnia 87, men allerede den 1. marts 1979 skrev KPK til forbundet for at få afsendt ansøgning til F.I.P. om at afholde en international udstilling i København i forbindelse med vort 100 års jubilæum i 1987. De fleste ville måske mene, at navnet på denne udstilling skulle være »KPK 100 år«, men i vor anmodning af 1.3.1979 bad vi om at navnet skulle være »Hafnia 87«. Der er flere årsager til at vi valgte dette navn. For det første er dansk filateli blevet kendt i hele den filatelistiske verden på grund af »Hafnia 76«, for det andet har KPK flere gange tidligere brugt navnet Hafnia i forbindelse med arrangementer og endelig ønsker KPK, at selvom KPK's 100 års dag er anledningen så skal det være hele den danske filatelistkreds der skal afholde den næste danske verdensudstilling. Derfor vil jeg gerne på dette tidspunkt rette en tak til Danmarks Filatelist Forbund for den villighed og venlighed, hvormed forbundet er gået ind i samarbejdet om dette store arrangement.

Dette nummer af NFT giver mig også grund til at udtale en meget varm tak til alle der har støttet klubben med en annonce i NFT. Da K.P.K. sluttede op om forbundet for snart 5 år siden og gik ind for fællessbladet DFT, vidste vi, at dette ville koste vort eget blad en del annoncer, idet DFT som bekendt sendes til alle K.P.K.-medlemmer, der er bosat i Danmark. Det er derfor med megen glæde vi har modtaget alle annoncer til dette nummer, idet det viser os, at der er mange der gerne slutter op om K.P.K. når vi beder om støtte. I denne forbindelse vil jeg opfordre medlemmerne til til gengæld at støtte vore annoncører. I det forrige nummer af NFT bad vi også vore medlemmer støtte klubbens betrængte økonomi ved at yde gaver til klubben. Jeg vil gerne her bringe en foreløbig tak for de mange og flotte gaver vi allerede har fået og samtidig takke klubbens tidligere formand, Jørgen Gotfredsen for den opfordring der bringes i dette nummer af NFT. Vi håber på hilsner fra mange medlemmer og venner af Kjøbenhavns Philatelist Klub.

Knud Mohr.

Ved K.P.K.'s 95 års dag

Når K.P.K. om kort tid passerer sin 95 års fødselsdag, vil forberedelserne til den store 100 års dag for alvor gå igang. Når 100 års dagen skal være årsag til, at der i 1987 afholdes en international frimærkeudstilling i København, kan det heller ikke undre, at forberedelserne allerede *er* gået i gang.

Mange medlemmer føler meget ved det forestående jubilæum. I klubben har vi hentet en stor del af vor viden, og vi kan roligt sige, at store dele af vore samlinger havde vi ikke kunnet erhverve uden vort medlemsskab af K.P.K.

Vi står ligefrem i taknemmelighedsgæld til den gamle klub. Og der er nu rige muligheder for, at vi kan få lov til at betale noget af vor taknemmelighedsgæld.

Som gammel formand, som gammelt bestyrelsesmedlem og som en af dem, der gennem mange år ikke alene har hygget sig i K.P.K., men også nydt godt af medlemsskabet, skal jeg opfordre mine klubkammerater til af deres gemmer at finde nogle frimærker, breve o. lign., som man vil undvære til K.P.K. for, at klubben kan sikre sin eksistens op til 100 års-dagen. Det skal selvfølgelig være noget, som der er noget ved, gerne ting i 1000 kr. klassen.

De objekter, som K.P.K. erhverver ved gaver fra medlemskredsen, skal bortsælges på den mest hensigtsmæssige måde, herunder auktion. Min opfordring om hjælp til K.P.K. går også på, at medlemmerne bør byde godt og rigeligt på det materiale, der udbydes.

Lad os forene kræfterne for at komme igennem en vanskelig tid. Benyt klubbens 95 års dag til at demonstrere vort klare ønske om at holde sammen på vor gamle klub.

Jørgen Gotfredsen.

Hyldest til K.P.K.

Kjøbenhavns Philatelist Klub – Danmarks ældste frimærkesamlerforeniing – blev medlem af Danmarks Filatelist Forbund den dag, forbundet blev stiftet, idet alle K.P.K.'s medlemmer blev tilmeldt forbundet som A-medlemmer.

Det var en støtte til forbundet, at K.P.K. helt sluttede op om tanken om et dansk forbund, men også helt i K.P.K.'s ånd: At samle og styrke dansk filateli.

I år bliver K.P.K. – vor største forbundsklub – 95 år, og jeg benytter her lejligheden til at bringe forbundets hjereligste hilsner og lykønskninger i anledning af fødselsdagen. Måtte tiden, der kommer, styrke klubben og dens medlemmer og derigennem dansk filateli.

Jeg ser frem til et godt samarbejde med K.P.K. i planlægningen og afviklingen af 100 års dagen i forbindelse med afholdelsen af vor næste internationale frimærkeudstilling, HAFNIA 87.

Med gode fødselsdagsønsker fra

Jesper Haff.

HANDELSBANKEN
altid med i billedet

Færgerier og Skibsruter

Af A. Morell Nielsen
Dansk Post- og Telegrafmuseeum.

Indledning

Af Christian IV's »Forordning om Wogen Leye/ Fergelønn/Vin/Brød/Øl oc andre waris værd.« af 1.6.1615 fremgår, at der fandtes følgende færgesteder:

København–Landskrona
København–Malmö
København–Helsingborg
Korsør–Nyborg
Rødby-Heiligenhafen
Gedser–Warnemünde
Kalundborg–Århus
Vordingborg–Falster og
Helsingør–Helsingborg.

De blev ikke alle benyttet af Postvæsenet fra dets start i 1624, men sidenhen indgik de som naturlige led i postruterne.

I 1786 blev færgevæsenet i Kongeriget og Hertugdømmerne – på de steder hvor posterne passerede – underlagt Generalpostamtet. 1807 blev overbestyrelsen udvidet til at omfatte samtlige sund- og færgesteder med undtagelse af Nysted-Heiligenhafen.

Den 1. april 1872 blev overbestyrelsen henlagt fra Finansministeriet (generalpostdirektøren) til Indenrigsministeriet med undtagelse af Postvæsenets egne færgerier: Assens, Middelfart, Sallingsund, Snoghøj, Spodsbjerg og Vildsund.

– – –

Ved alle større overfartssteder havde enkeltpersoner eller – mere almindeligt – færgelaug kongeligt privilegium på færgefarten. For at opnå dette måtte man overholde bestemte krav til antallet af fartøjer af forskellig art, afgangstider, takster osv. Eneretten forhindrede dog ikke andre bådejere i at være selvbefordrende.

Ved de mindre overfartssteder blev bestillingen som færgemand enten besat som et embede eller bortforpagtet. Indehaverne behøvede ikke selv at deltage i det praktiske arbejde.

Hvis et færgeri var urentabelt, ydede staten ofte et tilskud eller knyttede krohold og gæstgiveri til privilegiet. Endelig kunne lokalbefolkningen omkring de mindre færgesteder blive pålagt en afgift: sundkorn.

Medmindre en rute var erklæret fri, skulle der tilladelse til at etablere skibsfart. En koncession blev ofte gjort betinget af, at skibet sejlede efter en bestemt fartplan og medførte post.

Først med postloven af 11.3.1851 blev samtlige skibe forpligtet til at medføre post på Postvæsenets forlangende. Postmestrene skulle holde sig orienteret i »Oversigt over Dampskibsfarten i de danske Farvande« og sende posten med privat skib, hvis den kom hurtigere frem på denne måde. Hvis en afsender forlangte at få sin post sendt med skib, uagtet det betød forsinkelse, skulle hans vilje ske.

Af »postlekniske« grunde overtog Postvæsenet selv en række vigtige færgerier, men også overordnede statshensyn spillede ind. Således benyttede Postvæsenet orlogsfartøjer som postdampskibe (»Ægir«, »Geiser«, »Skirner« m. fl.), og det medførte, at man i tilfælde af krig havde materiel og øvet mandskab lige ved hånden.

– – –

I det følgende vil en række af de vigtigste færgesteders historie blive søgt belyst i hovedtræk; for udlandsruternes vedkommende kun de sydgående. For overskuelighedens skyld er bl. a. undladt omtale af en række kortvarige ændringer i fartplanerne under krigsforhold.

For at give et indtryk af, hvor omfattende emnet er, skal nævnes, at der eksempelvis i 1845 fandtes 78 færgesteder i Danmark. At beskæftige sig med dem alle i en artikel turde nok være halsløs gerning!

Korsør–Nyborg

»Forordning om Post-Budde« af 24.12.1624, hvormed postvæsenet blev stiftet, fastslog, at budene mellem København og Hamburg skulle overholde køreplanen »saa viit Fergestederne icke forhindre«, og at ingen måtte sinke dem.

I 1626 blev det pålagt købstæderne at yde tilskud til postordningen, men Korsør og Nyborg blev undtaget, mod at posten blev transporteret frit over Storebælt. Byrådene søgte at holde færgemændene skadesløse ved at fritage dem for borgerlig skat og tynge.

Oversigt

over

Dampskibsfarten i de Danske Farvande i Sommeren 1851.

Fra	Til	Løbe-Nr.	Skib.	Dag.	Formiddag.	Eftermiddag.	Anløbssteder.
Aalborg	Kjøbenhavn.	1	Juno	Mandag	.....	6	
—	—	2	Iris	Torsdag	.....	4	
—	Nykjøbing p. M.	3	Odin (39)	Onsdag	10	.....	Logstør.
—	Thisted.	4	Odin (40)	Søndag	10	.....	Logstør.
Aarhuus	Kiel	5	Løven	Onsdag Søndag	.....	9 9	Fredericia, Snoghøi, Aarøsund, Hardeshøi og Sønderborg.
—	Kjøbenhavn	6	Iris	Mandag	5		
—	—	7	Juno	Torsdag	6		
Aarøsund	vide Nr. 5, 32.						
Apenrade	Kiel	8	König Christ. VIII	Fredag	6	.....	Hardeshøi, Sønderborg og Falshöft.
Aasens	— Nr. 14, 15, 20.						
Bandholm	Kjøbenhavn	9	Flora	Tirsdag	9	.....	Kjøster, Kallehauge, Stubbekjøbing og Bøget pr. Præstø.
—	—	10	Lolland	Onsdag	8	.....	Vordingborg, Kjøster og Kallehauge.
Bornholm	Kjøbenhavn	11	Skirner	Løverdag	6	....	Ystad.
Christiania ...	Kiel	12	Christiania	Tirsdag	12	.....	Nyborg.
—	Kjøbenhavn	13	Nordcap	Løverdag	7	.....	Gothenborg og Helsingør.
Flensborg ..	Fredericia	14	Diana (20)	Søndag	.....	1	Sønderborg, Aasens, Middelfart og Sneghøi.
—	—	15	Caroline Amalia	Torsdag	7	.....	
—	Kjøbenhavn	16	Vesper	Tirsd. og Frd.	.....	$1\frac{1}{2}$	Brunsnæs, Sønderborg, Svendborg, Gaabense, Kjøster, Kallehauge.
—	—	17	Caroline Amalie	Løverdag	12	.....	
—	Kiel	18	König Christ. VIII	Mandag Onsdag	6	. ..	Brunsnæs og Falshöft.
Fredericia ...	Aarhuus	19	Løven (32)	Onsdag Løverdag	$8\frac{1}{2}$		
—	Flensborg	20	Diana (50) Caroline Amalie	Søndag Fredag	4 7	....	Sneghøi, Middelfart, Aasens, Sønderborg.
—	Kiel	21	Løven (5)	Søndag Torsdag	3	.....	Sneghøi, Aarøsund, Hardeshøi, Sønderborg.
—	Kjøbenhavn	22	Diana (14)	Mandag	5	.....	
Frederiksund	vide Nr. 82 og 84.						
Frederiksværk							
Gaabense	vide Nr. 16, 17, 35, 46—48, 56.						
Gothenborg.	Kjøbenhavn	23	Nordcap (13)	Søndag	.....	4	Helsingør.
—	—	24	Lübeck	Fredag	.....	4	
Helsingborg ..	Helsinger	25	Ophelia	Daglig	6	5 à 8	
—	—	26	Hamlet, indtil ult. August	—	.....	$12\frac{1}{2}$	
Helsingør	Helsingborg	27	Ophelia	—	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$ à 7	
—	—	28	Hamlet, indtil ult. August	—	12		
—	Kjøbenhavn	29	Ophelia	Daglig til ult. Septbr.	7	.....	Bellevue.
				Resten af Sæsonen	8	.....	Vedbek.
—	—	30	Hamlet	Daglig i Juli Maan.	.....	$4\frac{1}{2}$	Rongsted. Humlebek.
				fra 1 Aug. til 15 Septbr.	.....	$3\frac{1}{2}$	
Horsens	Kjøbenhavn	31	Zephyr	Løverdag	5		
Kjøster	vide Nr. 9, 10, 16, 17, 35, 43, 44, 46-48, 56, 64—66, 76, 79, 80.						
Kiel	Aarhuus	32	Løven	Tirsdag Fredag	.....	10	Sønderborg, Hardeshøi, Aarøsund, Sneghøi og Fredericia.
—	Kjøbenhavn	33	Eideren	Mandag	.....	9	
—	—	34	Slesvig	Tirsdag	.....	9	
—	—	35	Diana	Fredag	5	.....	Taars, Gaabense, Kjøster, Kallehauge.
—	—	36	Slesvig	Løverdag	.....	9	

Ikke desto mindre var det en skidt forretning, når man blev nødt til alene at overføre »Hamborger Buddene«, der – som de eneste – foruden breve medbragte pakker og andre varer; ofte i betydelige mængder.

Det er derfor forståeligt, at færgefolkene søgte at knibe uden om selv med truslen om at blive lagt i jern på Bremerholm hængende over sig. I 1651 ses, at postbudene måtte betale fragt som alle andre, men færgefolkene havde fremdeles pligt til uophørligt at befordre posten både sommer og vinter.

Da Klingenberg overtog postvæsenet i 1653, gjorde han sig delvis uafhængig af færgemændene, idet han fik privillegium på sejlads over Storebælt med en galiot, der først og fremmest skulle transportere den ridende post (brevposten), men også måtte medtage passagerer mod sædvanlig betaling. Færgemændene havde derimod eneret på befordringen af den agende post (pakke- og personposten). Et kongebrev pålagde i 1669 disse at overføre brevposten, såfremt galioten ikke kunne sejle på grund af vejret.

I 1684 forordnedes, at der både i Korsør og Nyborg foruden post-galioterne skulle holdes »to store, og en liden, gode og velbebygte Smakker«. Der skulle afgå en smakke daglig hver vej undtagen på dage, når de rejsende havde mulighed for at slå følge med den ridende post på galioterne.

Galioten kan bedst sammenlignes med senere tiders galeaser. Hvornår denne bådtype blev opgivet vides ikke, men det må have været på slutningen af 1600-tallet; i det mindste hedder det i en forordning fra 1694: »..... om den føres paa den forordnede Jagt eller paa en Baad«.

Jagten var mere velsejlende end galioten og smakken, der var bygget og rigget som en fyldig jagt med et åbent rum midtskibs, så den f. eks. kunne transportere kreaturer.

Som førhen var der besvær med at få posten rettidigt over bæltet »hvilken for en stor Del skal komme af Skippernes og deres Baadsfolks Vanagtighed og Skjødesløshed, at de efter Passagerer og mageligt Vejr skal bie«, som der stod i en klage fra regeringen i 1702.

Under trusel om straf fik færgefolkene indskærpet pligten til at sejle om overhovedet muligt. At der ikke var tale om tomme trusler måtte en skipper erfare et par år senere, da han blev anbragt bag tremmer for at forsinke posten. Han blev løsladt efter tre måneder. I betragtning af, at han var aldeles sagesløs, var det ikke meget for tidligt.

I 1711 blev postvæsenet overtaget af staten, men man beholdt ordningen, hvorefter der blev oprettet kontrakt med transportforvaltere, som skulle holde jagter, robåde og isbåde til transporten af den ridende post.

Robådene blev anvendt i vindstille, og det kunne endda gå, men da kongen i 1742 gav ordre til, at en båd med 6 roere skulle overføre posten, når det var umuligt at sejle på grund af *modvind*, stejlede Generalpostamtet, for det var alt for risikabelt for post og besætning. Ordren blev da også trukket tilbage.

Overfartstiden var fastsat til 5 timer under almindelige vejrforhold. Af en irettesættelse til transportforvalterne i 1758 fremgår, at det tidligere tog 2–6 timer at krydse bæltet, men at man var sløjet gevaldigt af; nu tog det som regel over 6 timer og undertiden 18!

Det skyldtes for en stor del, at det var vanskeligt at få gode besætninger, fordi lønnen var ussel. Skippere og mandskab bødede på dette forhold ved at modtage erkendtligheder fra gæstgiverne mod at finde på påskud til at udsætte sejladserne.

I 1777 overtog postvæsenet de agende poster. Kort forinden mistede færgelauget eneretten på befordringen, som overgik til kontrahenten, der overførte brevposten, fordi han ville gøre det billigere.

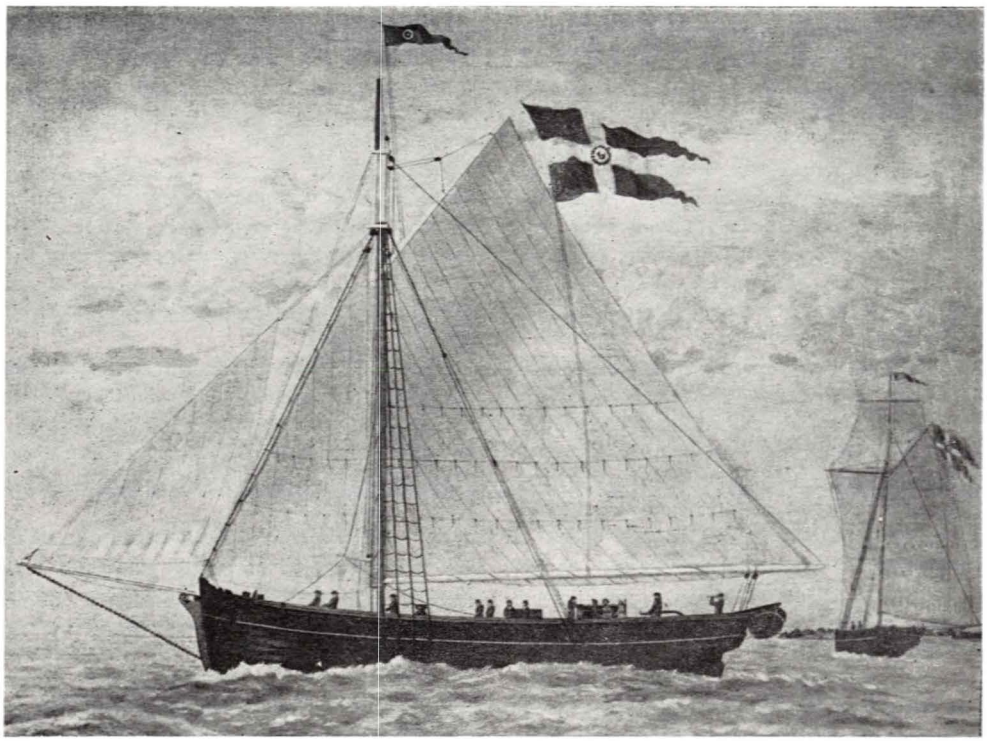
De nærmest følgende år bragte ikke de store forandringer, men i 1792 rørte Grosserersocietetet på sig, og kronprinsen bakkede dets kritik op med ønsket om »en mageligere Transport for fornemme Rejsende«. Allerede året efter fik postvæsenet bygget postjagten »Mercurius«, der var 12 læster drægtig*). Da den sejlede langsommere end smakkerne i hårdt vejr, byggede man i 1794 postjagten »Ørnen« noget større; nemlig 16 læster drægtig.

Postjagterne var mere komfortable end færgejagterne, og som noget nyt kunne passagererne købe brød, smør, øl og brændevin om bord, hvilket bidrog til den positive stemning, der gav sig udtryk i, at passagererne tit gav mere i drikkepenge end overfarten kostede. Denne venlige ubetænksomhed førte til, at Generalpostamtet forhøjede taksten væsentligt.

Postskipperne fik samme røde uniform som postførerne (bortset fra at de havde ankerknapper). Det brød de sig ikke om, så i 1797 fik uniformen den rette maritime, blå farve.

---

*) én læst var f. eks. 12 tønder smør eller 22 tønder korn.



Postjagten »Ørnen« som sejlede på Storebælt fra 1819 til 1845, da den overgik til ruten København–Rønne.

»Mercurius« blev taget af englænderne i Nyborg havn i 1808 og en efterfølger af samme navn byggedes 1812. Under krigen erstattede man iøvrigt jagterne med chalupper, når der var fjendtlige skibe i området. De blev roet mellem grundene ved Langeland; en tur der tog omkring 10 timer.

I 1811 opdagede Generalpostdirektionen, at færgelaugene gennem et år havde taget sig ekstra betalt for at befordre posten. Det gik naturligvis ikke upåtalt hen, men man bad dog kongen tilgive de formastelige og forhøje taksterne.

Kongen gik kun med til en mindre forhøjelse, hvilket fik færgelaugene til at true med at opløse sig. Det lod kongen sig ikke byde, han erklærede, at såfremt laugene ikke inden 14 dage ville »erklære sig villige til med allerunderdanigst Taknemmelighed at antage den Forhøjelse i Taksten«, som allernådigst var blevet dem tilstået, skulle de blive straffet, fordi de egenmægtigt havde tilladt sig at forhøje betalingen. – Så takkede færgefolkene allerunderdanigst!

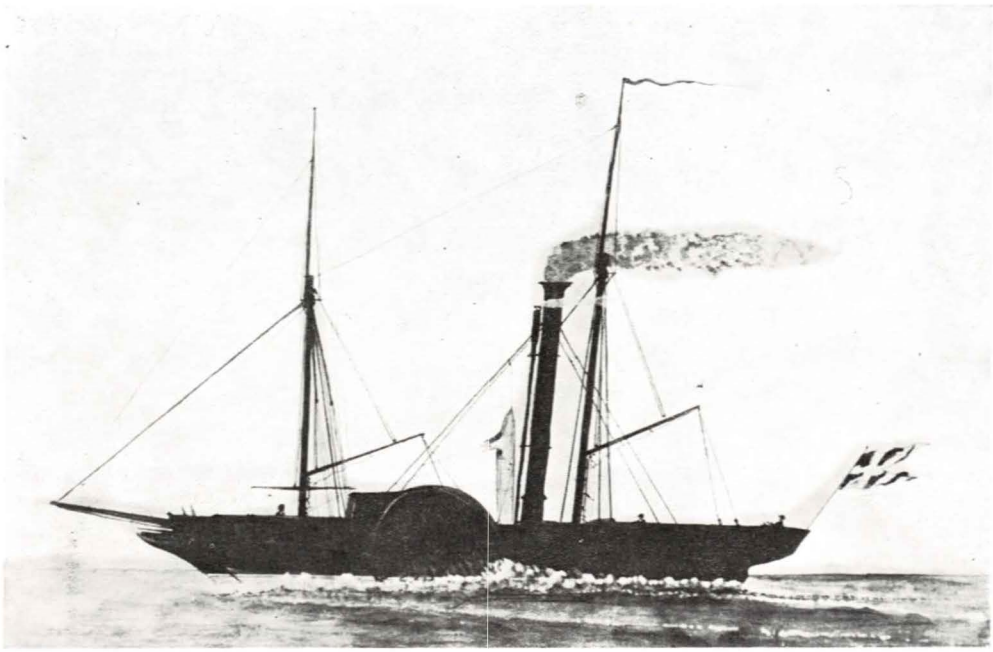
Allerede det følgende år fik de dog lov til at forhøje taksterne med ikke mindre end 50 % og behøvede kun at sejle, hvis de fik mindst halv fragt eller en tilsvarende betaling.

I 1825 indledte et privat dampskib »Dania« farten mellem bl. a. København og Fredericia. Postvæsenet så med uvilje på konkurrenten, ja på dampskibe i det hele taget, men måtte fra 1827 sende brevpost med skibet.

Det gik lidt efter lidt op for postvæsenets ledelse, at man måtte gå aktivt ind i dampskibsalderen for ikke at blive agterudsejlet. Der blev nedsat en kommission til at undersøge, om dampskibe var velegnede til storebæltssejlads, og da det viste sig at være tilfældet, bestilte Generalpostdirektionen sit første dampskib i England. Det skulle være 60–70 fod langt, 12–14 fod bredt, 3–4 fod dybtgående, og maskinen skulle yde 30 hk. (Hvis det må være tilladt at komme med en vanvittig sammenligning, så er de nye storebæltsfærger på ca. 25.000 hk.).

Hjuldamperen skulle overflødiggøre den ene af postjagterne, hvorfor den ældste af disse, »Mercurius« (fra 1812) blev solgt. »Ørnen« (fra 1794) var i 1819 blevet udskiftet med en postjagt af samme navn. Den fortsatte altså sin færd på bæltet, indtil den i 1845 overgik til ruten København–Rønne.

Postvæsenets første dampskib, der fik navnet »Mercurius«, blev sat i fart den 11. juni 1828. Til



H/S »Mercurius« var Postvæsenets første dampskib. Det indledte sejladsen 11.6.1828. Bemærk kulsejlet foran skorstenen; det skulle lede frisk luft ind i skibet.

trods for, at det blev præsenteret som »et af de fortrinligste Dampfartøjer der er til«, var det ikke noget tilløbsstykke fra starten; kun tre passagerer vovede sig ud på den første færd.

Sejlturen var én time og tre kvarter mod jagtens tre-fire, og da »Mercurius« også kom frem i vindstille, var der tale om en virkelig forbedring af overfartsforholdene. Generalpostdirektionen blev nu overbevist om, at fremtiden til søs tilhørte dampskibene.

»Mercurius« måtte af og til undværes på Storebælt, når kongehuset lagde beslag på den, eller den skulle på værft. Den blev så erstattet af postjagten eller fra 1838 af dampskibet »Maagen«, der sejlede på Lillebælt.

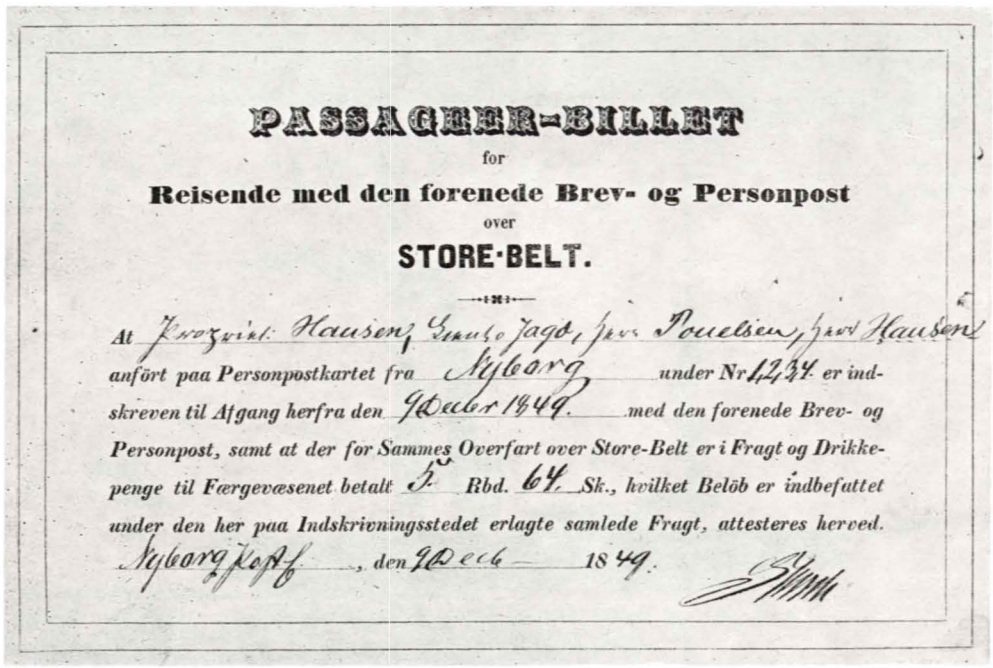
Postvæsenet overvejede at købe et dampskib mere, men planerne herom blev ikke ført ud i livet, fordi færgelaugene fra 1.1.1844 fik overenskomst om posttransporten på Storebælt i 18 år. Til transporten skulle benyttes et dampskib, som blev anskaffet ved hjælp af et lån fra Befordringsvæsenets fond. Skibet fik navnet »Kronprinds Frederik Carl Christian« – populært kaldet »Prindsen«. Det blev i 1850'erne beskrevet som »et bredt gammeldags Fartøj eller rettere sagt en Kasse med den forholdsvis ubetydelige Dampkraft af 60 Heste«.

Hermed antydes, at tilfredsheden med skibet var behersket med årene, og det kunne da også være 4–6 timer undervejs i hårdt vejr. Det harmonerede dårligt med forbedringen af den landværts befordring, som ville komme med forlængelsen af jernbanen København–Roskilde til Korsør.

Færgelaugenes eneret blev derfor ophævet ved lov, og postvæsenet overtog dets skibe, både m.m. den 27. april 1856; samme dag som banen blev taget i brug. Ruten blev udvidet til at benyttes to gange daglig. I første omgang indsatte man dampskibet »Gerda« fra Kalundborg–Århus overfarten. Der blev indrettet postbureau ombord.

En række postdampskibe blev efterhånden stationeret i Korsør og de sejlede foruden på Nyborg også på Århus og Kiel. I flæng skal nævnes »Niord«, »Ægir«, »Skirner«, »Eideren«, »Freyer«, »Hermod« (I) og »Jylland« – alle hjuldampere. »Fyen«, der blev bygget i 1867, var Postvæsenets første skruedamper. Den blev anskaffet med henblik på vintersejladsen, men med sine kun 60 hk, var indsatsen i de dengang strenge isvintre ikke imponerende. Det forekom endda, at hjuldamperne måtte hjælpe »Fyen« fri af isen!

Når isen blokerede sejladsen, forcerede man bæltet ved hjælp af isbåde, og det havde man



PASSAGEER-BILLET

for

Reisende med den forenede Brev- og Personpost

over

STORE-BELT.

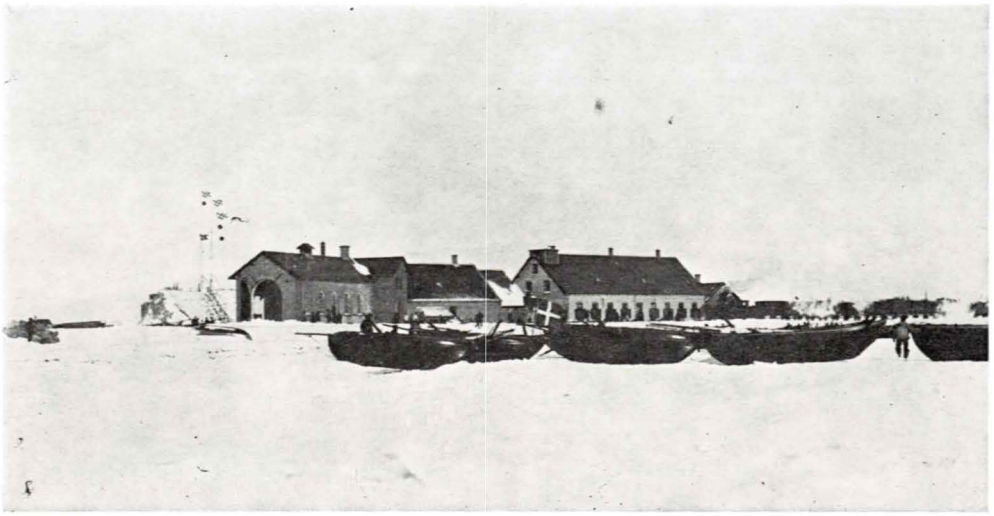
At Frøken Hansen, Gaards Pige, fra Nyborg Hansen *anført paa Personpostkartet fra* Nyborg *under Nr* 1234 *er indskreven til Afgang herfra den* 9 Decbr 1849. *med den forenede Brev- og Personpost, samt at der for Sammes Overfart over Store-Belt er i Fragt og Drikkepenge til Færgevæsenet betalt* 5 *Rbd.* 64 *Sk., hvilket Beløb er indbefattet under den her paa Indskrivningsstedet erlagte samlede Fragt, attesteres herved.*

Nyborg Kgl. Pk., den 9 Decb 1849.

gjort længe før postvæsenets tid; således blev det stadig eksisterende »Revhuset« ved Halskov opført til formålet allerede omkring 1590. Fra 1657 var der opført et hus på Sprogø til overnatning under primitive forhold, som forbedredes i 1785 samtidigt med, at Postvæsenet lod bygge vagthuse på Halskov og Knudshoved.

På Dansk Post- og Telegrafmuseum findes en statistik over isbådstransporter, som vi for første gang vil offentliggøre i sin helhed, idet antallet af dage med isbådstransporter er angivet i parantes:

1794 (0)
1795 23.1.–6.4. (74)
1796 – 97 (0)
1798 26.12.–12.4.99 (109)
1799 19.12.–11.4.00 (114)
1800 (0)
1801 19.2.– 1.3. (11)
1802 13.1.–22.1. (10)
1803 11.1.–14.3. (63)
19.12.–19.2.+13.3.–6.4. (86)
1804 23.12.–21.3.05 (88)
1805 (0)
1806 – 07 (0)
1808 21.2.– 4.3. (11)
1809 9.1. –20.2. (42)
1810 15.1.– 4.2.+15.2.–24.2. (30)
1811 10.1.– 8.3. (57)
1812 21.12.–3.2.13 (44)
1814 13.1.–16.4. (93)
1815 30.1.–20.2. (21)
1816 10.2.– 8.3. (26)
1817 – 19 (0)
1820 20.1.– 4.3. (33)
1821 8.1. –25.1.+20.2.–15.3. (40)
1822 (0)
1823 10.1.–20.3. (69)
1824 – 25 (0)
1826 12.1.– 9.2. (28)
1827 4.2. – 1.3. (25)
1828 16.1.–25.1.+15.2.–6.3. (29)
1829 25.1.–26.3. (56)
6.12.–19.3.30 (103)
1831 22.1.– 4.3. (44)
1832 – 36 (0)
1837 2.2.–15.2. (14)
1838 12.1.–10.4. (88)
1839 3.2.–8.2.+10.3.–29.3. (23)
1840 11.1.–18.1. (7)
1841 22.1.–22.3. (59)
1842 28.1.– 5.2. (8)
1843 (0)
1844 25.2.–14.3. (18)
1845 13.2.– 3.4. (49)
1846 (0)
1847 22.1.–31.1. (10)
1848 7.1.–22.1.+24.1.–17.2.+20.2.–21.2. (43)
1849 11.1.–18.1.(08)
1850 13.1.–30.1.+2.2.–5.2.+7.2.–8.2. (23)
1851 – 52 (0)



Isbåde ved Halskov Rev, 1891. Signalet viser: »(Isen paa Bæltet har taget Gang for) Sønden Vande« – hvordan det så skal forstås.

1853 4.2. – 6.4. (62)
1854 (0)
1855 30.1.–11.4. (72)
24.12.–26.12.(3)
1856 (0)
1857 1.2. –13.2. (13)
1858 24.2.–17.3. (22)
1859 – 60 (0)
1861 7.1.–5.2. (30)
1862 – 63 (0)
1864 19.1.–25.1. (7)
1865 6.1.–1.4. (60)
1866 (0)
1867 . .– . . (7)
1868 – 69 (0)
1870 7.2.–5.3. (26)
1871 31.12.70–2.3. (61)
1872 – 74 (0)
1875 26.2.–10.3. (13)
1876 – 78 (0)
1879 2.2. –10.2. (9)
1880 (0)
1881 24.1.–26.3. (62)

Omfanget af isbådstransporterne fremgår ikke klart af disse tal, for man lod ofte en række isbåde gå over på samme tid. Der fandtes da også i 1794 35 isbåde på Halskov, 25 på Knudshoved og én på Sprogø.

Den sidste transport fandt sted i 1929, men først i 1937 blev isbådsstationerne officielt nedlagt. Dansk Post- og Telegrafmuseeum erhvervede en isbåd, som kan ses i »Den gamle By« i Århus, hvor den er deponeret.

Fra 7.9.1865 til 4.10.1868 og derefter fra 1871 udførtes Korsør-Nyborg ruten tre gange daglig. Den 1. april 1883 overtog statsbanerne ruten i forbindelse med indsætelsen af jernbanefærgerne »Korsør« og »Nyborg«. Det var dobbeltsporede hjulfærger med plads til 900 passagerer og 16 jernbanevogne.

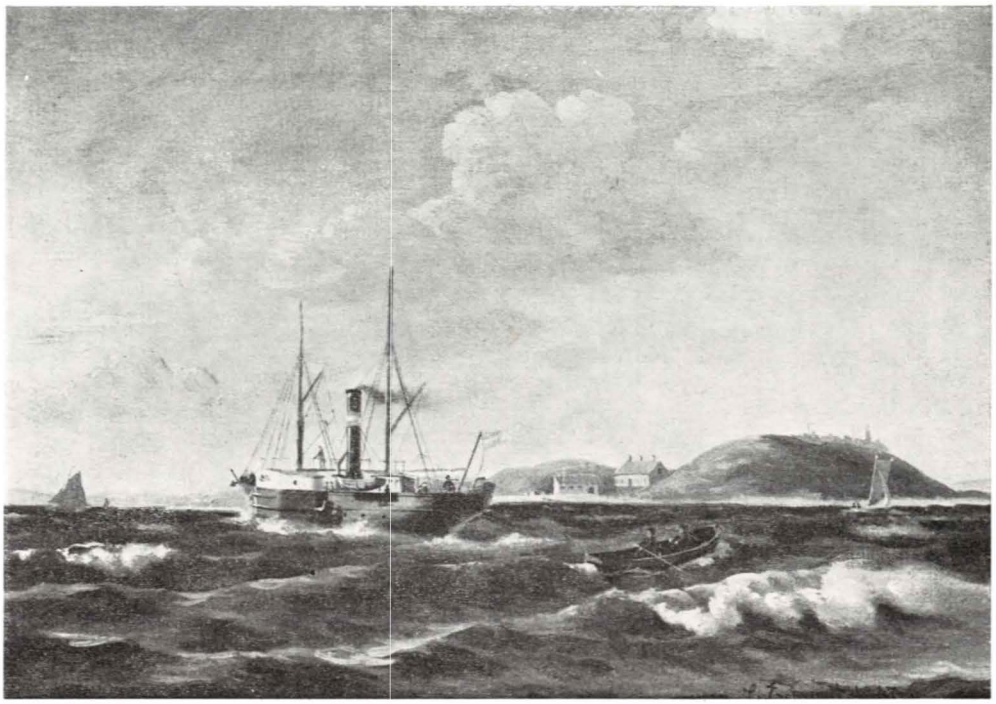
Også Statsbanerne kunne finde på at opkalde nybygningerne efter forgængerne. Man skal altså være varsom med at slutte sig til en tid alene udfra et skibsnavn. Den fælde er mange hoppet i!

Lillebælt

Fra Postvæsenets start foregik trafikken over Lillebælt via Middelfart, men de ridende bude, der indførtes 1640, lagde vejen over Assens. Fra Klingenbergs overtagelse af Postvæsenet i 1653 blev brevposten på ruten København-Hamburg dirigeret over bæltet ad Assens–Årøsund. medens pakkeposten fortsat gik over Middelfart–Snoghøj.

Befordringstiden mellem Assens og Årøsund var typisk 2–3 timer, men under ugunstige vejrforhold kunne turen tage op til 7 timer.

Ved kgl. resolution af 12.5.1820 fik færgestedet eneret til isbefordring med slæder. Af en materielfortegnelse fra 1830 fremgår, at der fandtes en færgesmakke til tre vogne og 24 passagerer, et dæksfartøj til én vogn og 12 passagerer, en chalup med årer og sejl og til 12 passagerer samt to joller til hhv. 6 og 8 passagerer.



H/S »Niord« var det første danskbyggede jernskib. Det blev i 1858 indsat på ruten Assens-Årøsund og fra 1866 udlejet til Strib-Fredericia overfarten

I Postvæsenet var man utilfredse med forholdene og ytrede derfor ønske om, at der blev indsat et dampskib på ruten. For at komme overens med de vrangvillige færgeriejere aftaltes, at postvæsenet lod bygge et skib, som færgeriet kunne benytte i 20 år mod at betale drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne; dog skulle det om fornødent kunne sættes i fart på Storebælt. Dette forbehold blev der brug for straks ved leveringen i maj 1838, så først i september indledte »Maagen« dampskibsæraen på Lillebælt.

Den 1. juli 1858 overtog postvæsenet færgeriet og indsatte »Niord« på ruten. Skibet var bygget hos Baumgarten & Burmeister og var det første jernskib, som blev bygget i Danmark.

Foruden hjuldamperen sejlede postbåden »Resolution« og smakkerne »Magdalene« og »Ebenezer«. De to sidstnævnte blev sænket i 1864.

På grund af krigen omlagdes ruten til Middelfart–Snoghøj, hvor man udelukkende benyttede sejlskibe. Assens–Årøsund blev privat koncession den 1.10.1865. Færgeprivilegiet blev ophævet 1.10.1885 og færgefarten frigivet.

Da jernbanestrækningerne Middelfart–Strib og Fredericia–Vamdrup blev taget i brug 1.11.1866 blev postoverførslen flyttet fra Middelfart–Snoghøj til Strib–Fredericia. »Det jysk-fyenske Jernbanedriftsselskab« lejede postdampskibet »Limfjorden« til formålet, og senere blev H/S »Niord« overført til ruten.

Selskabet blev overtaget af staten, som 19.3. 1872 indsatte den første jernbanefærge på Lillebælt. Det var hjulfærgen »Lillebælt«, som havde plads til 4 jernbanevogne.

Med åbningen af Lillebæltsbroen i 1935, blev færgerne overflødige.

Rødby–Femern

I 1735 nedsatte regeringen en kommission, som skulle undersøge, om det var muligt at etablere en rute mellem Rødby og Fehmern. Man fandt det for vanskeligt og farligt at anløbe Rødby havn, og sagen blev derfor stillet i bero en snes år.

En postdirektør og en orlogskaptajn foreslog herefter, at man indrettede en overfart mellem Albuen ved Nakskov og Heiligenhafen. I Generalpostamtet mente man, at det var for kostbart, men kongen resolverede, at den agende post fra 1.7.1779 skulle overføres fra Rødby til Femern og Heiligenhafen.

Tarif

for

Færgefarten fra Aſſens til Oroſund.

Fra 1ſte Januar 1875.

1. Naar et helt Fartøi fragtes:	Sommer. Kr. Øre	Vinter. Kr. Øre
For en Færge med 12 Heſte eller 16 Køer (20 Kvier)	12. „	16. „
„ Mellembaaden	8. „	10. „
„ en Jolle	6. „	7. „
„ Medgivelſe af Extramandſkab pr. Mand	2. „	3. „

For hvad der overføres Mere, betales:	Sommer & Vinter. Kr.	Øre.
For en lukket eller ſtørre Vogn med Gods eller Læs	4.	„
„ „ halvlukket eller mindre	3.	„
„ „ Heſt	1.	50
„ et Kvæghoved	1.	„
„ en Kvie	„	75
„ et Svin (2 Griſe) eller et Føl	„	50
„ en Kalv, et Faar (2 Lam)	„	35
„ Gods m. M., ſe nedenfor.		

Sommertiden regnes fra 1ſte April til ultimo September.

Anmærkning 1. Ind- og Udſkibning ſker for Eierens Riſico.

— 2. Til at regte Creaturerne ombord og modtage dem fra Borde ved Skibets Ankomſt til Losſeſtedet, maa de fornødne Oppaſſere medſendes. Der gives fri Paſſage for 1, naar mindſt 4, og for 2, naar mindſt 12 Creaturer medfølge.

2. Naar der med et Fartøi haves anden Fragt:		
For en Perſon	1.	„
„ et Barn fra 1 til 12 Aar, begge inclusive, det Halve	„	50

Børn under 1 Aar medtages frit.

Enhver Voxen kan frit medføre 100 Pd., og et Barn 50 Pd.

Reiſegodsovervægt betales efter Godstarten.

For Overførſel af Vogne, Heſte, Creaturer, Fragtgods m. M. betales:

„ Vogne, Heſte og Creaturer, ſe ovenfor.		
„ Gods, pr. 100 Pd.	„	35
„ Smør, pr. 1/3 Td.	„	35
„ do. pr. 1/4 Td.	„	25
„ Korn, ſvært, pr. Td.	„	35
„ do. let, pr. Td.	„	25
„ Brædder i Forhold til Længden, pr. Tylt	„	50 à 65
„ vaade Varer, der betales efter Viertelmaal, pr. 30/4	1.	„
Laveſte Fragt for et enkelt Stk. er	„	25

Flyttegods, Maſkiner etc. betales efter Accord.

I ſamtlige ovennævnte Tarifſatſer ere Dragerpenge indbefattede; Færgefolkene maa under intetſomhelſt Paaſkud fordre Drikkepenge af de Reiſende.

Denne Tarif ſkal opſlaaes ved Færgeſtedet til alle Paagjældendes Kundſkab.

Hvorefter alle Vedkommende ſig have at rette og forholde.

Indenrigsminiſteriet, den 21de November 1874.

Arlaud.

Tobiesen.

(Taxt for Færgefarten fra Assens til Ørøsund)
Bemærk at taksterne var højere om vinteren end om sommeren, hvor man i vore dage snarere ville yde rabat i den trafiksvage tid. Af underskriften ses, at færgevæsenet ikke var undelagt Postvæsenet i 1874.

Rødbys postmester fik kontrakt om postens overførelse, men han anvendte dårlige fartøjer, og der var ikke råd til at udskifte dem med bedre, hvilket givet fik betydning for benyttelsen. Da både passagertallet og overskuddet forblev ubetydeligt, indstilledes farten den 14.3.1787.

Efter syvårskrigen, som sluttede 1814, blev der gjort et nyt forsøg, men i 1824 måtte færgefarten indstilles af mangel på rejsende.

Efter denne spredte basken med vingerne gik der lang tid, før »fugleflugtslinien« blev til virkelighed; det skete den 13. maj 1963.

København–Lübeck

Fra 1.5.1762 fik en københavnsk købmand prilegium på paketbådsejlads mellem København og Lübeck. Da det udløb i 1772 var købmanden død, og enken søgte at få det fornyet. Det havde udviklet sig til en endog meget god forretning.

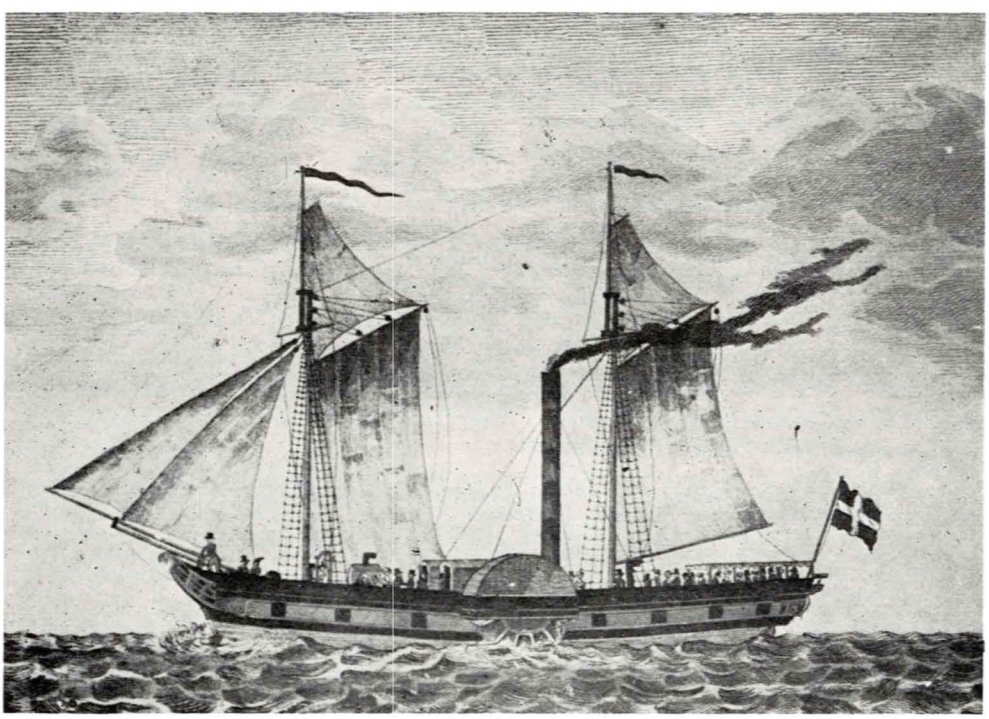
Men nej, nu ville kongen selv have indtægterne og lade Generalpostamtet administrere farten. Dette gjorde gældende, at paketfærgen havde gjort så stort indhug i gæstgivernes og vognmændenes indtægter, at man snarere burde ophæve privilegiet og lade passagererne betale så store afgifter, at de foretrak at lade sig befordre over land.

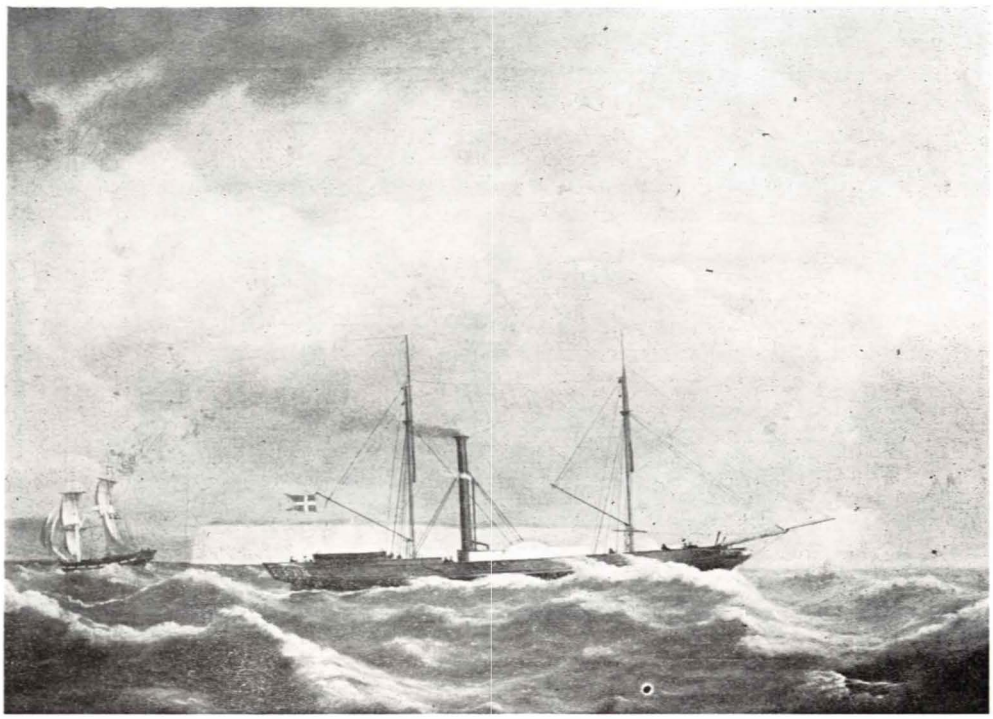
Ved kgl. resolution af 23.6.1773 blev sejladsen frigivet. Ingen fartøjer måtte benævnes paketbåde, og de måtte ikke medføre rede penge eller andre breve end advisbreve. Majestæten ville dog ikke indføre afskrækkende foranstaltninger.

Ruten blev fortsat benyttet så meget, at befordringsvæsenets situation ikke lettedes, og statsmagten ønskede transithandelen omlagt fra Lübeck til Kiel. Derfor understøttede staten i 1770 en paketfart til Kiel samtidig med, at de rejsende på Lübeck fik pålagt en betydelig afgift, som skulle indbetales til Postvæsenet.

Antallet af rejsende på Lübeck gik drastisk tilbage det første år, men det kom ikke landbefordringen til gode, for folk tog i stedet pr. skib til Kiel. Efter 7-årskrigen var der så få, der rejste med skib til Lübeck, at det ikke kunne betale sig at opkræve afgiften.

H/S »Prinsesse Wilhelmine« som i 1824 og de følgende år sejlede i postfart på ruten København–Lübeck.





H/S »Frederik den Sjette«, der her passerer Stevns Klint, blev søsat i 1830. Det var det første dampskib, der blev bygget i Danmark. Farten var ca. 8 knob. Skibet blev anvendt på ruterne mellem København og Kiel, Lübeck, Travemünde og Stettin.

I 1882 søgte en dansk skipper privilegium på dampskibsfart mellem København og Lübeck, men det gik Generalpostdirektionen stærkt imod med henvisning til, at dampskibet kunne benyttes til at sende breve udenom Postvæsenet, og at det ville forværre forholdene for landtransporten.

Ansøgningen blev afvist, men i juni 1824 indsatte et interessentskab i Lübeck dampskibet »Prinsesse Wilhelmine« på ruten. Generalpostdirektionen fik straks genindført passagerafgiften, men denne gang fik den ingen effekt.

Grosserersocietetet anmodede om, at dampskibet blev benyttet til posttransport uden afgift for Postvæsenet. Efter nogen tøven gav Postvæsenet efter, og fra den 10.6.1825 og ét år frem skulle der forsøgsvis kunne sendes post med skibet. For ikke at gøre det for tillokkende blev der indført en tillægsporto, som imidlertid fristede mandskab og passagerer til at medtage breve privat.

I 1833 overtog dampskibet »Frederik den Sjette« som desuden sejlede på Kiel, farten på Lübeck, omend den kun gik til Travemünde. Denne indskrænkning fik særlig betydning fra 1839, da det svenske dampskib »Malmö« blev indsat med én ugentlig tur med andre afgangstider end »Frederik den Sjette« på ruten Malmö–København–Lübeck medbringende brevpost.

I 1841 blev portoen for breve, der blev sendt mellem København og Lübeck, nedsat til det halve, og passagerafgiften blev ophævet efter tilskyndelse fra senatet i Lübeck. Samtidigt fik skibene på ruten pligt til at medtage en postsæk uden betaling.

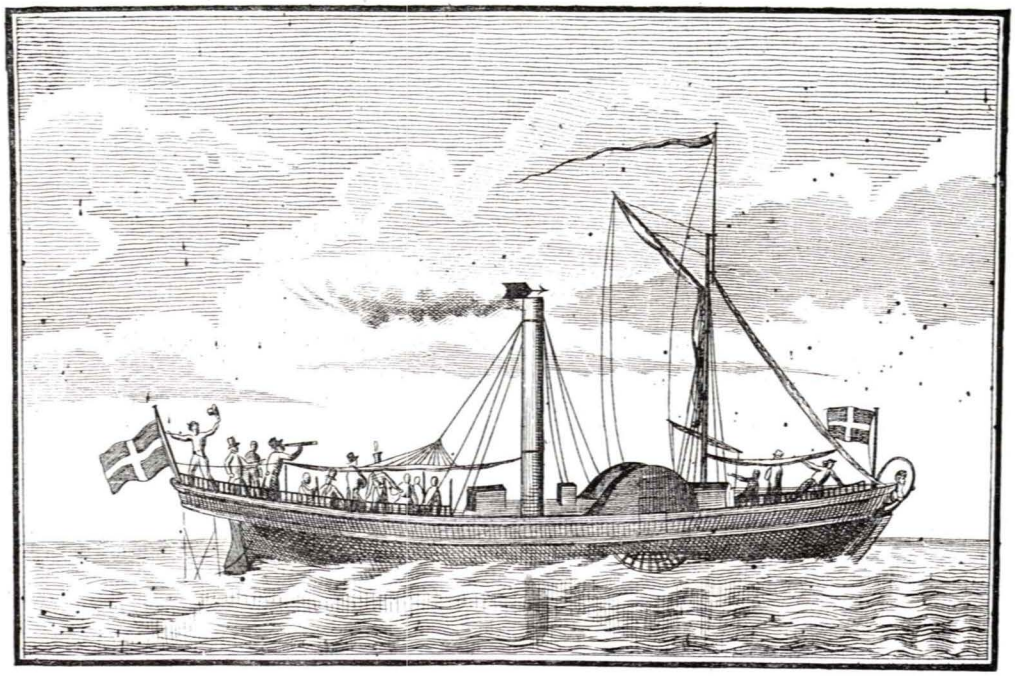
Efter krigen 1848 var der to ugentlige forbindelser med de svenske dampskibe »Malmö« og »Lübeck«, og fra foråret 1852 etablerede Postvæsenet dampskibsfart én gang ugentlig med »Skirner«.

Postvæsenet indstillede sejladsen i april 1856, da banestrækningen Roskilde–Korsør blev taget i brug.

Den private fart ophørte 1906/07. Da var der forbindelse én gang ugentlig om sommeren.

København–Kiel

I 1780 fik en skipper privilegium på paketfart mellem København og Kiel én gang ugentlig med et tilskud fra staten. Ruten blev indstillet 1807 på grund af krigen med englænderne og først retableret 1815.



Dampskibet Caledonia.

H/S »Caledonia« var det første dampskib herhjemme. Det blev bygget i Skotland i 1815 til ruten København–Kiel, men benyttedes tillige af kongefamilien og til lystsejlads på Øresund.

Sidst i 1817 søgte auditør Steen Andersen Bille eneret på dampskibstrafik mellem København og Kiel, og han fik den for 10 år i 1819. Det til trods for, at Generalpostdirektionen »maatte fremsætte den almindelige Betragtning, at den med Dampbaades Maskinindretning forbundne heftige og brusende Bevægelse paa og under Vandet samt den Virkning som Dampen, efter hvad der fra Saltkogerierne af Tang var bekjendt, medførte, muligen kunde have en skadelig Aftagelse af Fiskerierne til Følge.«

Den 27. juli 1819 indledte »Caledonia« farten, som det første dampskib herhjemme. Det var bygget i Skotland i 1815 og målte ca. 70 læster.

Der blev sejlet én dobbelttur om ugen i sommerhalvåret, og rejsen tog ca. 24 timer incl. ophold på mellemstationerne Koster, Gåbense og Kragenæs. Da de gamle skippere første gang så den nymodens indretning med røg ud af skorstenen, var de overbeviste om, at skibet brændte og »at nu faldt masten snart«!

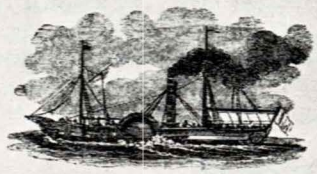
Privilegiet på paketfarten blev den 9.5.1820 fornyet for 10 år, og dens tilstedeværelse gjorde, at Postvæsenet ikke anså dampskibet for at være en ny konkurrent. Det blev det imidlertid, for mange foretrak at rejse med dét fremfor med pakkeposten. Som et plaster, der langt fra dækkede såret, havde Postvæsenet ret til fribefordring af brevposten.

Bille fik fornyet sit privilegium med 10 år fra 1.5.1819 på betingelse af, at han fra samme dato anskaffede et større, bedre, hurtigere og sikrere skib end »Caledonia«.

Bille lod privilegiet overgå til L. N. Hvidt, som med nogen forsinkelse, nemlig den 26.7.1830, indsatte det første danskbyggede dampskib »Frederik den Sjette« på ruten, som nu fik Grønsund, Gåbense og Tårs som mellemstationer. På skibet var der 60 »senge« til 110 personer, hvoraf 74 på 1. klasse.

Efter udløbet af L. N. Hvidts privilegium indsatte et andet rederi i 1841 »Christian der Achte« to gange ugentlig april–september og én gang ugentlig oktober–december. Da skibet den ene gang i hver retning afgik nøjagtigt på samme tid som »Frederik den Sjette« og var både nyere og mere bekvemt, måtte »Frederik den Sjette« indstille sejladsen ved årsskiftet 1842/43.

I 1845 overgik »Löwen« til ruten, hvorpå der nu var tre ugentlige forbindelser med dampskib, og i 1846 blev »Copenhagen« indsat.



1852.

De Kongelige Danske Postdampskibe

ville fra October Maaneds Begyndelse fare saaledes:

1. Mellem Kjöbenhavn & Kiel.

„SLESVIG" fra **Kjöbenhavn** Torsdag Eftermiddag Kl. 2; fra **Kiel** Söndag Eftermiddag Kl. 3.

„EIDEREN" (foreløbig **„JYLLAND"**) fra **Kjöbenhavn** Mandag Eftermiddag Kl. 2; fra **Kiel** Torsdag Eftermiddag Kl. 3.

2. Mellem Kjöbenhavn & Lübeck.

„SKIRNER" fra **Kjöbenhavn** Söndag Eftermiddag Kl. 2; fra **Lübeck** Tirsdag Eftermiddag Kl. 2.

3. Mellem Kjöbenhavn, Swinemünde & Stettin.

„GEISER" fra **Kjöbenhavn** Tirsdag Eftermiddag Kl. 3, anlöbende **Swinemünde** Onsdag Formiddag;
fra **Stettin** Fredag Middag Kl. 12, anlöbende **Swinemünde** samme Dags Eftermiddag.

NB. Det bemærkes, at Dampskibet **„Geiser"** ikke afgaaer fra Stettin til Kjöbenhavn Fredagen den 1ste October, men derimod Löverdagen den 2den October; først derefter begynder den regelmæssige Fart som ovenfor angivet. Med „Geisers" Reise fra Stettin til Kjöbenhavn Fredagen den 19de November ophörer samme for iaar at fare mellem Kjöbenhavn og Stettin.

4. Mellem Kjöbenhavn & Bornholm, anlöbende Ystad.

„SKIRNER" fra **Kjöbenhavn** Torsdagene den 7de og 14de October Eftermiddag Kl. 4, anlöbende **Ystad** Fredag Morgen;
fra **Bornholm** Löverdagene den 9de og 16de October Formiddag Kl. 6, anlöbende **Ystad** Kl. 11—12 Formiddag.

NB. Med **„Skirners"** Afgang fra Bornholm og Ystad Löverdagen den 16de October ophörer Bornholms-Farten for iaar.

5. Mellem Kiel & Nykjöbing paa Falster,

anlöbende **Bandholm**, **Vordingborg** og saavidt muligt **Taars**.

„LÖVEN" fra **Kiel** Mandag Eftermiddag Kl. 9, anlöbende **Taars** Tirsdag Formiddag Kl. 4,
„ **Bandholm** do. do. „ 8,
„ **Vordingborg** do. Middag „ 12;
fra **Nykjöbing** Torsdag Formiddag Kl. 7, anlöbende **Vordingborg** Torsdag Formiddag Kl. 10,
„ **Bandholm** do. Eftermiddag „ 2,
„ **Taars** do. „ „ 6.

NB. Med Hensyn til Taxterne for Passagerer og Fragtgods bemærkes, at samme forblive uforandrede.

Kjöbenhavn. — Berlingske Bogtrykkeri.

På grund af kontroverser med rederiet om befordringen af den svenske post og om afgangstiderne, som rederiet ændrede efter forgodtbefindende, foreslog Postvæsenet, at marinens »Skirner« indgik i sejladsen, hvilket skete fra maj 1847 med to ugentlige farter året rundt. Der var med de tre skibe 5 dampskibsforbindelser om ugen i sommerhalvåret.

»Copenhagen« fik navnet »Slesvig« i 1848 og blev bl. a. benyttet til troppetransport.

Den 11.3.1851 blev nu postdampskibet »Slesvig« og to måneder senere desuden postdampskibet »Eideren« indsat på ruten, hvorefter der var tre ugentlige forbindelser med postdampskibe. Desuden sejlede fra 1852 dampskibet «Diana« én gang om ugen, aniøbende Tårs, Gåbense, Kallehave og Koster. »Löwen« overgik til orlogsmarinen i 1856. Af øvrige skibe på ruten skal nævnes marinens »Geiser« og postdampskibet »Hermod« (I).

Da jernbanestrækningen Roskilde-Korsør åbnede i april 1856, ophørte dampskibsfarten København–Kiel og erstattedes af ruten Korsør-Kiel.

København–Stettin

Fra sommeren 1835 blev der indrettet en privat postførende dampskibsrute København–Stettin med »Dronning Marie«. Farten gik så dårligt, at den måtte ophøre med udgangen af 1840.

Det preussiske postvæsen var interesseret i rutens beståen, hvorfor der i 1842 blev truffet aftale med det danske postvæsen om, at dette lod bygge et dampskib til formålet.

I 1843 indsattes midlertidigt det preussiske postdampskib »Königin Elisabeth« og det svenske »Svenska Leionet« på ruten. Dampskibet »Frederik den Sjette« blev fragtet af Postvæsenet for sommeren 1844, hvorefter de fremmede skibe forlod ruten. I 1845 indsattes marinens »Geiser«, der sejlede – med en afbrydelse 1848–50 – til postdampskibsfartens ophør med udgangen af 1860.

København–Wismar

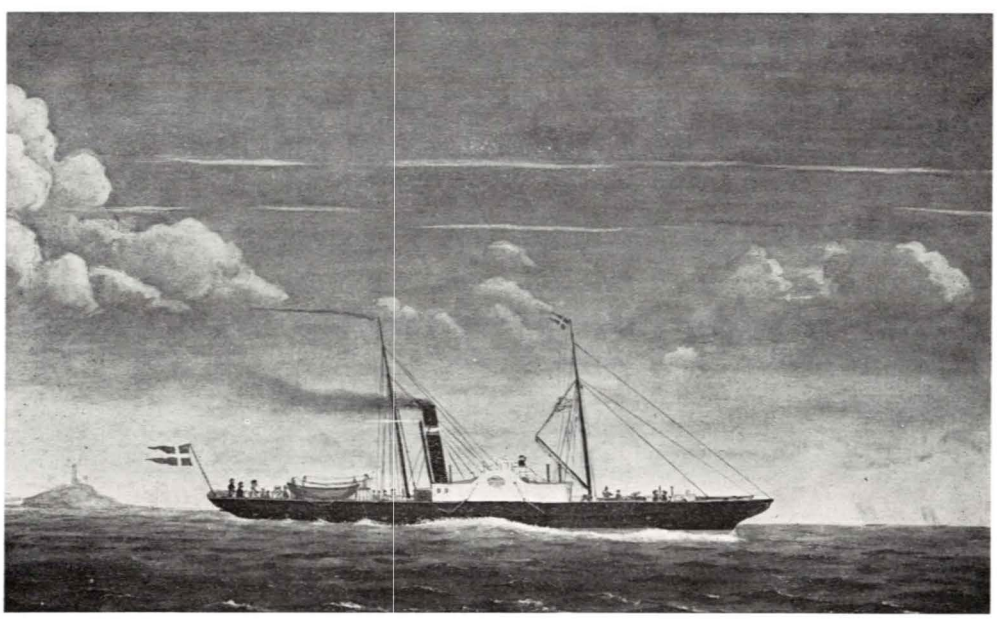
Ruten opstod, da København–Stettin blev lukket på grund af krig i 1848. Postdampskibet »Obotrit« sejlede én, senere to gange ugentlig indtil rutens ophør i 1861.

Korsør-Kiel m. m.

I 1835 indsatte et privat rederi dampskibet »Löwen« i en én gang ugentlig fart mellem Korsør og Kiel og én gang ugentlig mellem Kiel og Karrebæksminde. Året efter sløjfedes den sidste forbindelse til fordel for en ekstra tur på Korsør–Kiel.

Fra 1838 gik skibet den ene gang ugentlig mellem Vordingborg og Kiel. Denne rute blev i 1841 erstattet af Kiel–Snoghøj over Flensborg, Sønderborg og Årøsund. I 1843 genoptoges farten Kiel–Vordingborg, medens Kiel–Korsør ophørte, og Kiel–Snoghøj forlængedes til Århus.

H/S »Freyer« (kaldet »Lille-Freyer«) blev bygget i London 1853 og samme år indsat på ruten Korsør–Århus anløbende Samsø.





Postdampskibet »Hermod« II i Korsør havn o. 1883; året da Statsbanerne overtog ruterne, hvorpå der skulle indsættes jernbanefærger. Postvæsenet brugte ikke skorstensmærke.

Fra 1.2.1853 indsatte Postvæsenet et dampskib på Korsør–Kiel, men inden måneden var gået, måtte det tages ud af drift på grund af isvanskeligheder. De følgende år blev der, når farten mellem København og Østersøhavnene var indstillet for vinteren, etableret postdampskibsfart mellem Korsør og Kiel tre gange ugentlig.

Da Korsørbanen blev åbnet i april 1856, etableredes der daglig sejlads med postdampskibe på ruterne Korsør–Kiel og Korsør–Århus. Der var indrettet postbureau om bord. Ved krigsudbruddet den 1.2.1864 indstilledes Korsør–Kiel, men fra 29.11. s. å. blev der i stedet daglig postdampskibssejlads mellem Korsør og Lübeck.

Den 27.12.1866 afsluttedes en konvention mellem Danmark og Preussen om genoprettelse af postdampskibsfarten mellem Korsør og Kiel med ikrafttræden 1.1.1867. De to landes postvæsener skulle være fælles om udgifterne, og der kunne indsættes tyske skibe på ruten, hvilket dog først skete i 1880.

Ruten gav et større underskud i de første år, og fra såvel dansk som tysk side var man stemt for at nedlægge den. Man ville dog afvente indsættelsen af en jernbanefærge på Lillebælt, så togtransporten kunne blive en acceptabel erstatning.

Af damppostskibe på ruten skal nævnes »Skirner«, »Eideren«, »Jylland«, »Freya«, »Hermod« (II) og »Sophus Danneskjold–Samsøe«, som var det sidste skib, der blev bygget for Postvæsenets regning til »de store ruter«. Det var alle hjuldampere.

Den 1. april 1883 overtog Statsbanerne Postvæsenets del af ruten med tilhørende skibe. Ved 1. Verdenskrigs begyndelse den 3.8.1914 blev ruten lukket for stedse..

Kalundborg–Århus

Der var færgefart mellem de to byer, længe før Postvæsenet blev stiftet Den 1.5.1750 blev der indrettet en agende post mellem København og Ålborg over Kalundborg–Århus. Den bestod i 7 år.

Postvæsenet søgte omkring 1830 at interessere færgelauget i at anskaffe et dampskib. Det så lauget sig ikke i stand til, men det havde intet imod, at man i et forsøgsår lod andre udføre sejladsen, mod at lauget fik halv børtfragt af hvad, der blev sendt med dampskibet.

Grosserer M. W. Sass gik ind på betingelserne og lod juni-oktober 1833 dampskibet »Dania« prøve lykken, hvorefter en kommission tog de ind-

høstede erfaringer under behandling. Den fandt frem til, at dampskibsfarten burde fortsætte, og at dampskibs- og smakkefarten skulle samles under én hat. De hidtidige færgeriejere blev derfor opsagt fra 1.5.1836.

Man indkaldte tilbud på en ny entreprise, og det blev Sass, der opnåede privilegium i 15 år på Kalundborg–Århus samt på forbindelsen fra disse byer til Samsø og Tunø fra 1.5.1836. De første 4 år måtte »Dania« benyttes, men det skulle derefter udskiftes med et nyt og bedre dampskib.

En anordning af 19.4.1836 tydeliggør, hvilke fartøjer der skulle holdes:

»a. et Dampskib af i det mindste 50 Hestes Kraft med de fornødne Kahytter til Passagererne, med Plads paa Dækket til 3 Vogne og et Rum til 6 à 8 Heste m. v.

b. 3 Smakker, hver af 25 à 30 læsters Drægtighed, forsynet med en rummelig og bequem Kahyt og saaledes indrettet, at den kan indtage 40 Heste eller 50 Staldstude, af andre Quæghøveder 56, af Sviin eller Føl 112 og af Faar, Lam, Kalve eller Grise 170 Stkr.

– – – –

c. En stor aaben Færge, der bequemt skal kunne indtage og overføre en Vogn og 4 Heste med tilhørende Reisende og disses Gods, og en mindre Færgebaad, som skal kunne overføre 8 à 10 Personer med deres Reisegods.«

»Dania« sejlede to gange ugentlig 1.4.–31.10 og én gang ugentlig 1.11.–31.3. I vinterhalvåret måtte skibet dog tages ud af drift for reparation i én måned. Brevposten mellem København og Nørrejylland blev dirigeret over Kalundborg–Århus, men den blev kun overført med dampskibet. Når det var fraværende, gik posten over Fyn.

I de følgende år skete så store forbedringer af postgangen i Jylland, at det betød mindre for hurtigheden, om posten blev sendt ad den ene eller den anden rute.

Det var især gods- og kreaturtransporten, ruten levede af, men den var i tilbagegang, så staten måtte i 1839 skyde penge i færgeriet, for at det kunne fortsætte.

I 1842 fik Kalundborg–Århus ruten et skud for boven, da der kom dampskibsfart mellem København og Århus. Sass erklærede at ruten ikke kunne fortsætte på de nye vilkår og opnåede at få et tilskud fra Postvæsenet i januar 1843, idet man gav ham besked på inden september at finde ud af, om han ville sejle videre.

Da tænkepausen var forbi, opsagde Sass entreprisen med årets udgang. Man forsøgte nu at finde en afløser, der ville påtage sig driften af en forenet dampskibs- og smakkefart eller en sejlskibsfart alene. Det lykkedes ikke, hvorfor Sass blev opfordret til og indvilgede i at opretholde færgefarten med sejlskibe indtil 1.5.1843.

Noget efter tilbød han at genoptage dampskibssejladsen, som han fik tilskud til i årene 1844–47, da entreprisen atter blev udbudt. Sass var blandt de bydende, men hverken hans eller de øvrige bud kunne antages. Postvæsenet fik derfor ved kgl. resolution af 15.12. besked på at anskaffe et dampskib og at sørge for en midlertidig ordning for farten fra 1.1.1848.

Farten blev derefter udført for Postvæsenets regning med »Mercurius« og senere »Jylland«, indtil dampskib »Gerda« blev anskaffet i 1852.

Da Korsørbanen åbnede for driften i april 1856, blev postfarten indstillet, og i stedet oprettedes daglig dampskibsfart mellem Korsør og Århus anløbende Samsø, men denne rute blev nedlagt 4.10.1868 i forbindelse med åbningen af banestrækningen Fredericia–Århus.

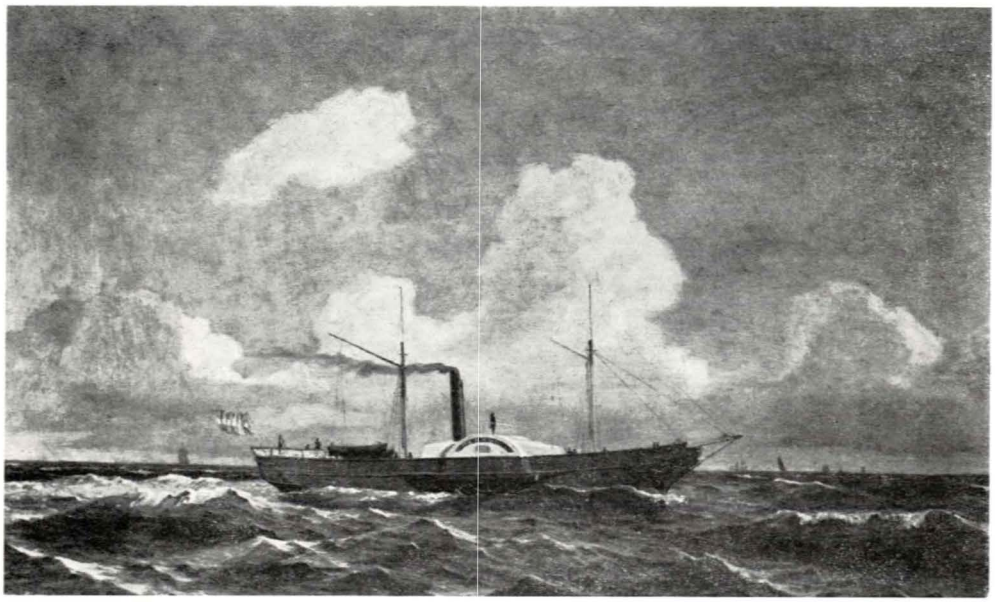
Det forenede Dampskibsselskab gik ind i Kalundborg–Århus farten, som det opretholdt indtil Statsbanerne tog ruten i besiddelse i 1914.

Bornholm

Helt op til 1800-tallets begyndelse var Bornholm uden officiel postforbindelse med det øvrige land. Fra 1.1.1813 blev der lavet en ordning, hvorefter der i et forsøgsår lejlighedsvis skulle kunne sendes post direkte til København med skippere og over Simrishamn, som var i mere regelmæssig forbindelse med Bornholm. På grund af krigsforhold ophørte trafikken over Sverige et halvt år senere.

Skipperne havde ingen pligt til at medtage post, men det fik de den 30.6.1815, da Børsens havnekontor blev postudvekslingssted. Det stod dog stadigvæk de korresponderende frit at sende breve udenom postvæsenet, og det har man åbenbart gjort i for stort omfang, for den 10.1.1817 blev ordningen ophævet for de private forsendelsers vedkommende.

Fra 1834 kunne man atter sende private breve sammen med tjenestebrevene, men i modsætning til tidligere skulle der også betales for befordringen på søstrækningen. Om en regelmæssig postgang var der stadig ikke tale; den blev først iværksat den 5.5.1841, da tre private jagter blev sat ind i én ugentlig sejlads hver vej.



H/S »Mercur« (kaldet »Varpelars«) sejlede på København–Rønne 1857–66. Dets mange reparationer og store kulforbrug gjorde det uøkonomisk, hvilket medvirkede til dannelsen af »Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866«.

Kontrakten om sejladsen var indgået for tre år, og det lykkedes ikke at blive enige om vilkårene for en fornyelse. Postvæsenet indsatte derfor »Ørnen«, der hidtil havde sejlet på Storebælt, på ruten. Året efter blev »Ørnen« solgt til et privat selskab, som opnåede kontrakt på besejlingen indtil 1850. Den sejlede kun om sommeren; man fragtede småskibe til vintersejladsen..

I 1847 blev der afsluttet en konvention med Sverige, hvorved Danmark fik ret til at sende bornholmerposten over Sverige mod en transitporto (bortfaldt 1.8.1862). Posten blev af og til sendt over Ystad, men man undgik det så vidt muligt; dels på grund af fordyrelsen og dels fordi sejladsen var risikabel med de fartøjer, der var til rådighed.

I 1850 anså Postvæsenet det for nødvendigt at forbedre forholdene ved at indsætte et dampskib på ruten i sommerhalvåret og ved at inddrage paketbådene i postbesørgelsen. Dampskibene kom til og med 1904 til at anløbe Ystad én eller to gange om ugen. Under isvanskeligheder ved København skulle posten så vidt muligt transporteres med dampskib mellem Rønne og Ystad.

Den 27.5.1850 begyndte dampskibet »Valdemar« sejladsen. Skibet var imidlertid for langt og og dybtgående til Rønne havn, så det blev snart efter udskiftet med »Skirner«, som også besejlede ruten de følgende tre somre. 1854–55 blev »Ejderen« benyttet.

Foruden på Bornholm sejlede »Valdemar« på København–Flensborg og »Skirner« og »Ejderen« på København–Lübeck, som blev privat i 1856. Dermed kom den bornholmske dampskibsfart i fare, for Postvæsenet fandt det urimeligt at lade et postdampskib alene tage sig af bornholmsruten

Synspunktet deltes af ministeriet, som forsøgte at få private redere til med tilskud fra statskassen under ét at overtage damp- og sejlskibsfarten København–Rønne samt eventuelle isbådstransporter til Ystad. Det lykkedes ikke, så sejladsen kom til at foregå med sejlskib de følgende år.

I 1856 blev Switzers dampskib »Løven« sat i fart. Det skulle efter planen udføre to ture om ugen i juni-august og én i april, maj, september og oktober. Resten af året skulle der indsættes et sejlfartøj. »Løven« blev trukket ud af farten samme efterår, da den viste sig komplet uegnet til formålet.

For 1857 blev der sluttet kontrakt med rederiet for dampskibet »Ekspress«, hvis fører sejlede uforsigtigt og forvoldte beskadigelser både i Rønne og i Ystad havne. I august stødte skibet på grund ved indsejlingen til Rønne havn og blev svært beskadiget, men det fik lov til at genoptage sejladsen trods Rønne Amts protest. Med sæsonens udløb så man sig dog om efter et mere behersket rederi.

Herefter sluttede man kontrakt med rederiet for »Merkur«, som sejlede på ruten indtil 1866. Det



Passagererne køres i land under en stormflod. Antagelig i 1927.

var dette skib, som i folkemunde kom til at hedde »Varpelars«. Fra 1864 blev der sejlet to gange om ugen i april–september og én gang om ugen 1. oktober–15. december samt 15.–31. marts. I den resterende del af året sejledes én gang ugentlig med sejlskib, og der blev endvidere sejlet med dæksfartøj på Ystad én gang ugentlig.

I 1867 sluttedes kontrakt med »Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866«, der indsatte »Skandia«. Dampskibssejladsen udvidedes i 1870 til to ture ugentlig marts–oktober; fra 1873 2, 3–4 gange ugentlig; fra 1885 4–6 gange ugentlig; fra 1887 6–7 gange ugentlig hhv. vinter og sommer og fra 1899 daglig hele året.

Som noget helt specielt førte »66-bådene« det kronede posthorn i rederimærket. Hvordan man fik lov til det, er en uløst gåde!

Vesterhavs- og Limfjordsfærgerier

Umiddelbart kan det synes mærkeligt, at det følgende indeholder en omtale af Feggesund Færgeri, medens f. eks. Ålborg–Nørresundby ganske ignoreres, selvom denne overfart nok var mere betydningsfuld – undtagen for dem der boede på vestsiden af Mors.

Grunden er den ganske enkle, at der skal spares! Færgerierne, der er fundet værdige til omtale, har en særlig posthistorisk interesse, fordi de alle har været drevet af Postvæsenet; omend meget mod dets vilje.

Fanø–Esbjerg

I 1699 gav stiftsbefalingsmanden i Ribe sin fuldmægtig eneret på færgedrift mellem Fanø og Strandby (nu Esbjerg) med forbehold af kongens godkendelse. Det var ingen god forretning, men det hjalp på den, at følgende indehavere samtidig fik privilegium på krohold, som imidlertid kun de lokale måtte nyde godt af.

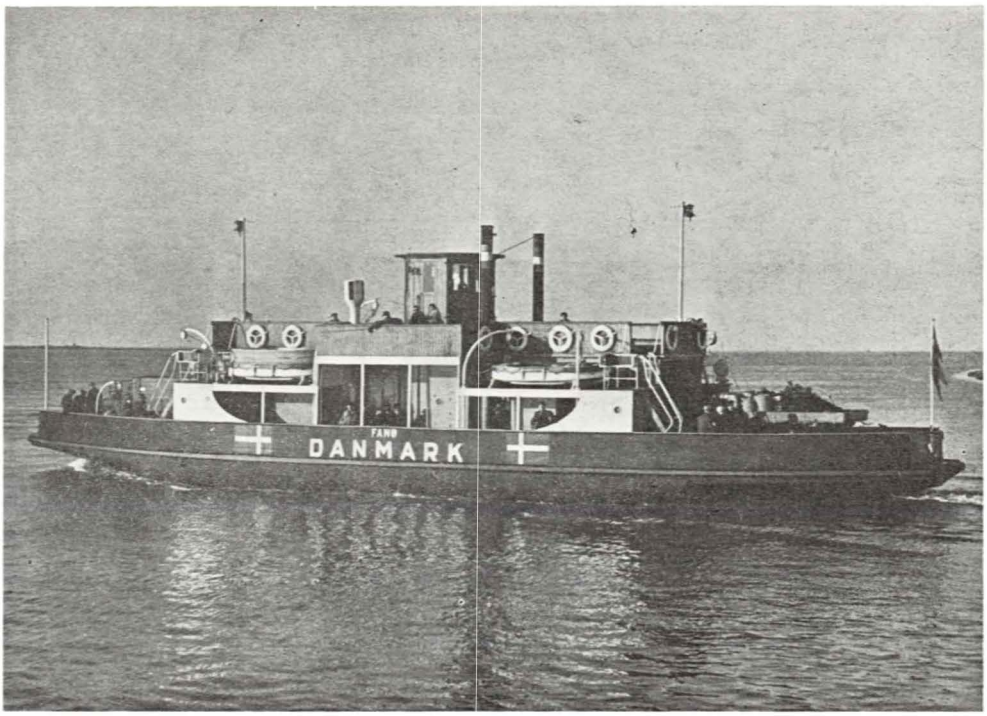
Selvom Postvæsenet i 1811 tilbød at forhøje taksterne til det firedobbelte, måtte den daværende færge- og kromand give op, og så så man ingen anden udvej end at lade færgefarten gå på skift mellem Nordbys beboere. Det vakte nogen modvilje, hvorfor man året efter gav den frafaldne færgeriet tilbage med den forbedring i vilkårene, at han nu måtte beværte og indlogere fremmede. Så kunne forretningen løbe rundt.

Som det var almindeligt ved de små færgeoverfarter, var der ingen fartplan; man hidkaldte færgen, når man skulle over. I Strandby med et bræt for den store båd, et flag på hel stang for den lille og på halv for jollen.

På grund af fladstranden og tidevandet anvendtes lange landgangsbroer på hjul, men de kunne ikke bruges, når der var søgang; så bar færgefolkene passagererne mellem båd og land. Det kostede traditionelt 4 skilling, som man kun undlod at betale én gang, for på næste tur blev den sparsommelige uvægerligt dyppet ved et uheld!

I slutningen af 1860'erne overvejede fannikerne at anskaffe et dampskib, men færgemonopolet, som Rigsdagen ikke ville ophæve, forhindrede tanken i at blive ført ud i livet.

Da Esbjerg havn var bygget i 1874, og færgeriet i mellemtiden havde fået en ny indehaver, blev det muligt at realisere planen. Staten ydede lån til anskaffelsen af et dampskib, og betalingen for postbefordringen blev fastsat til et beløb, der svarede til afdraget på lånet. Den 26. maj 1878



M/F »Fanø« repræsenterer mellemgenerationen af færger på Fanø–Esbjerg overfarten. Billedet er taget 1940, da skibene blev forsynet med nationalitetsbetegnelser.

indledte det lille dampskib S/S »Fanø« sine fire daglige dobbeltture. Det blev ophugget i 1890'erne.

Efter anlæggelsen af »Fanø Nordsøbad« i 1890 begyndte turisterne at strømme til øen, og samme år indsattes S/S »Esbjerg«, som i 1904 blev afløst af en hjulfærge af samme navn. S/S »Nordby« blev anskaffet 1896; den havde plads til 268 passagerer og 3 biler. Motorbådene »Dan« og »Fanø« kom til i 1910.

Postvæsenet overtog driften af færgeriet den 1. september 1918.

Hjulfærgen »Esbjerg« blev i 1926 afløst af M/F »Fanø«, der kunne transportere 500 passagerer og 8 biler, og S/S »Nordby« i 1932 af en motorfærge af samme navn. Den fik ligeledes plads til 500 passagerer, men kunne medtage 12 biler (passagertallet blev nedskåret, når der var fuldt besat på bildækket).

M/B »Dan« overgik til Aggersund Færgeri i 1918. M/B »Fanø« måtte afstå sit navn til den nye færge i 1926 og kom til at hedde »Ellen« i stedet for. Den blev taget ud af driften i 1929.

1921 anskaffedes motorbådene »Grethe« og »Nøne«. Sidstnævnte kunne medtage 160 passagerer. M/M »Grethe« blev solgt i 1928 og erstattet af en ny af samme navn året efter. Den rummede 20 passagerer. M/B »Nøne« afløstes i 1962 af M/B »Sønderho« med plads til 200 rejsende.

Motorfærgerne »Fanø« og »Nordby« blev i 1964 udskiftet med de tredje af navnene »Esbjerg« og »Nordby«, som hver kunne overføre 500 personer og 30 biler; altså en tredobling af bilkapaciteten.

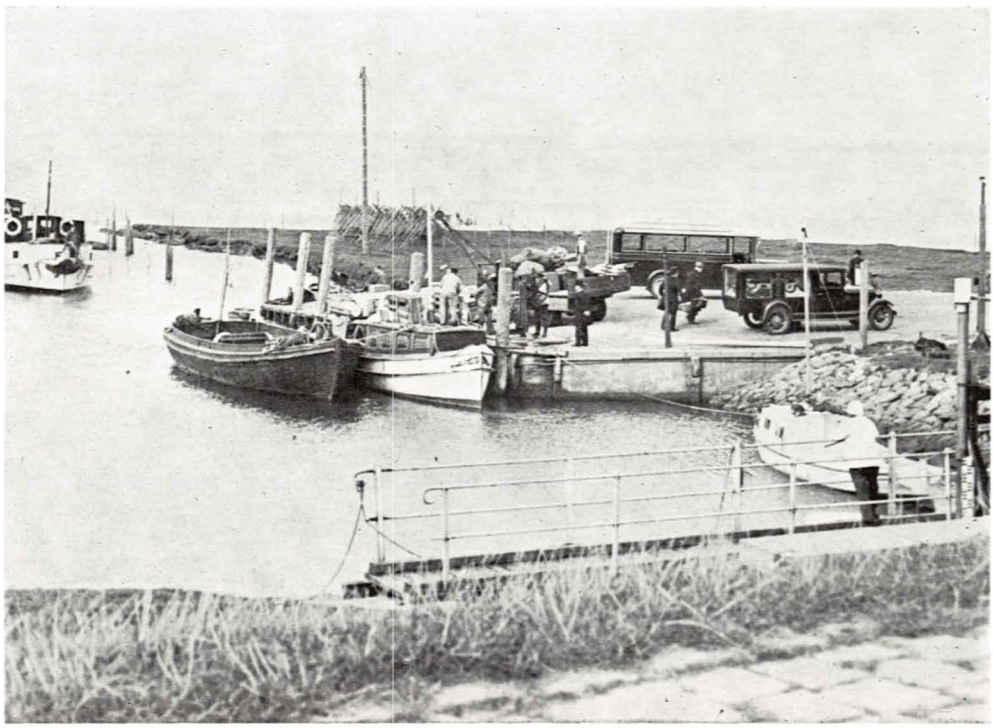
Op til og efter 2. Verdenskrig stillede biltrafikken stadig større krav til færgeriet, som ikke var villigt til at honorere dem i fuldt omfang, da der var planer om en broforbindelse. Besejlingsforholdene satte iøvrigt en grænse for færgernes størrelse.

Lad det være en trøst i færgekøerne, at Postvæsenets nølen har forhindret Fanø i at ende som en tysk parkeringsplads à la Rømø.

Færgeriet – Postvæsenets sidste – blev overtaget af DSB den 30. april 1977.

Rømø

Ruten Ballum–Havneby var i 1729 underlagt grevskabet »Schackenborg«, som gennem årene tilsyneladende ganske ubeføjet meddelte færgemænd koncession på overfarten. 1830 var der overfart mandag og fredag, og man rådede over en stor og en mindre sejlfærge.



Ballum Sluse, 1938. Fra venstre ses M/B »Sønderjylland« en kreaturpram og bugsermotorbåden M/B »Rømø«.

Færgeriet blev nedlagt i forbindelse med, at Postvæsenet den 1. september 1923 oprettede ruten Ballum Sluse–Kongsmark. Med Bredådalens digelaug blev der sluttet overenskomst, hvorefter Postvæsenet forpagtede det nødvendige areal til anlæg af en vej over diget og til opførelse af bolværk m. m.

Forpagtningen var uopsigelig fra digelaugets side i 50 år og kunne af Postvæsenet opsiges med ét års varsel. Ved Kongsmark overtog man vederlagsfrit en anlægsbro med troljespor fra badestedet »Lakolk«. Færgefarten blev udført af en kontrahent, der selv leverede fartøjer.

I 1925 anskaffede Postvæsenet M/B »Rømø« (bygget 1913, 60 passagerer) og fra 1. maj 1926 overtog Postvæsenet selv færgeriets drift. Kontrahenten blev ansat som færgefører, og Postvæsenet købte hans bådmateriel: M/B »Louise« (bygget 1911, 36 passagerer, ant. udrangeret 1936), bugsermotorbåden »Martha« (flyttet til Fanø–Esbjerg 1928), én pram (ant. bygget 1870, solgt 1932) og to isbåde (bygget 1911, 6 passagerer, hhv. kasseret 1929 og solgt 1929). Samme år anskaffedes en slæbepram, som senere forliste, og i 1936 nybygningen M/B »Sønderjylland« (60 passagerer).

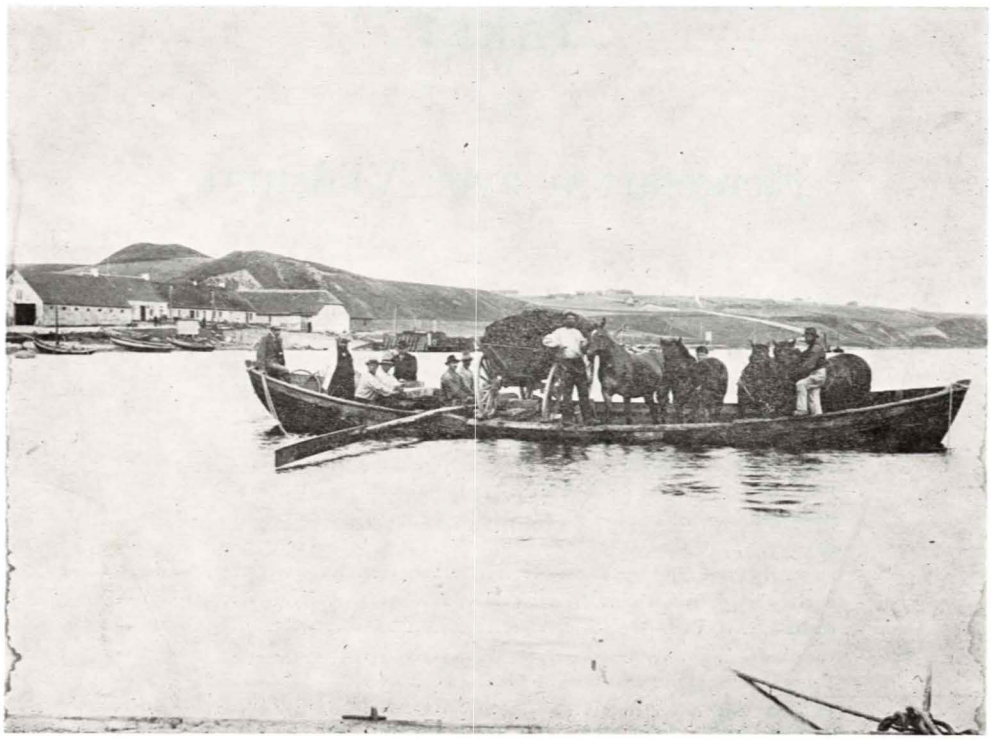
Færgeriet blev nedlagt den 18. december 1948, da en dæmning mellem øen og fastlandet blev taget i brug.

Vildsund

En bevilling til Vildsund Færgeri kendes fra 1685. Færgestedet oppebar sundkorn af hele Mors.

Iflg. en anordning af 1812 skulle der holdes en stor og en mindre færge, en mindre båd eller kåg og en større sejlbåd indrettet til isbåd. Fra 1820 skulle posten overføres uden betaling.

Færgeriet blev erhvervet af staten ved en i henhold til lov af 21.1.1871 den 14.10.1872 foretagen ekspropriationsforretning. Færgeriet blev i første omgang overdraget Thisted Amt, der afleverede det til Postvæsenet 1893. Derefter blev det bortforpagtet til en privatmand indtil 1.7.1905, da Postvæsenet overtog driften og samtidigt købte færgeriets to færger og tre både, der blev solgt efterhånden. 1909 anskaffedes en sejlbåd, en rofærge og en pram. Rofærgen blev i 1924 overført til Næssund; de to andre fartøjer blev solgt.



Vildsund-færgen, 1890. Det var sådanne forhold der førte til, at Postvæsenet måtte overtage en række mindre færgerier og indsætte dampdrevne færger.

Vigtigst var det, at man i 1905 byggede D/F »Vildsund«, der kunne tage 37 passagerer og 6 tons dækslast. Den blev 1922/23 overført til Næssund under navnet »Mors« og blev erstattet af M/F »Næssund« fra færgeriet af samme navn. Det var noget misvisende, så den omdøbtes til »Thy«.

Den kunne overføre 90 passagerer og 3 biler. 1930 vendte den tilbage til udgangspunktet, men beholdt nu sit neutrale navn. I stedet blev M/F »Mors« indsat, og den kunne befordre 150 passagerer og 4–5 biler. 1915 anskaffedes M/B »Anne Margrethe«, som blev solgt i 1922.

Som følge af Vildsundbroens åbning blev færgeriet nedlagt den 17. juli 1939, og M/F »Mors« blev derefter overført til Næssund.

Næssund

Færgeriet var oprindeligt upriviligeret. Det blev erhvervet af staten i 1919, og driften overgik til Postvæsenet den 1. marts samme år. Af fartøjer fandtes M/B »Asta«, en åben ringdæksbåd med indlagt motor; den var bygget 1909 og blev solgt 1929, samtidig med at en ny med samme navn blev anskaffet. Endvidere var der én rofærge og to robåde, der solgtes 1921.

Postvæsenet fik i 1905 bygget M/F »Næssund«, der kunne overføre 90 passagerer og 3 biler. 1922/23 byttede man skibe: »Næssund« overgik til Vildsund Færgeri under navnet »Thy«, og tilbage kom D/F »Vildsund« under navnet »Mors«. Den kunne tage 37 passagerer og 6 tons dækslast. Det var altså noget af et tilbageskridt.

I 1931 vendte »Thy« tilbage for i 1939 at blive erstattet af M/F »Mors«, der kunne medtage 150 passagerer og 4–5 biler. Denne færge var blevet overflødig ved nedlæggelsen af Vildsund Færgeri.

Året efter modtog man motorbåden »Else« fra Aggersund Færgeri. Den var til 16 passagerer. For fuldstændighedens skyld skal nævnes, at man i 1924 fik Vildsund Færgeris rofærge, som formentlig kun var i brug i få år.

Færgeriet blev overdraget til »Aktieselskabet Næssund Færgeri« fra 1. april 1950. Selskabet overtog driften den 1. maj s.å.

Feggesund

I 1832 fandtes et upriviligeret færgeri. Færgemanden fik fri sundkorn af tre sogne og skulle herfor holde en færge og en båd.

Færgeriet blev erhvervet af staten i 1920. Ved købet medfulgte to færger og én færgebåd. De var

Takst

for

Færgefarten over Vildsund.

For hver Befordring med Heste, Rejsegods og Kudsk, som overføres i en større eller mindre Færge	1	Kr.	Ø.
- Personer, der rejse med Befordringer, som overføres, hver	„	—	10 —
- en Baad, naar den benyttes af en enkelt Person	„	—	50 —
ellers for hver	„	—	25 —
- en Jolle, for hver Person	„	—	25 —
- Børn mellem 2 og 12 Aar	„	—	10 —
- Børn under 2 Aar samt for Nødlidende betales Intet.			
Passagerer have fri Overfart for Rejseklæder og saa meget de holde i Haanden.			
- for en Hest med Trækker	„	—	50 —
- et Kvæghøved, Svin, Føl	„	—	25 —
- en Kalv, Lam, Faar, Gris	„	—	10 —
- en belæsset Vogn	1	—	50 —
- Fragt af en Færge til Overførsel af Gods	2	—	„ —
- en Tønde Korn	„	—	10 —
- en Kasse, Kuffert, Kiste, Pakke eller desl. paa 100 Pund eller derunder	„	—	10 —
- do. do. af større Vægt for hver 100 Pund mere	„	—	5 —

Under Isforhold ved Broerne eller i Færgeløbet er Taxten den dobbelte.

For al anden Slags Vare og Gods, som ikke udtrykkelig er nævnt i ovenstaaende Takst, bliver Betalingen at beregne i Forhold til samme.

For Posten samt medfølgende Postpassagerer og Postledsager erlægges særskilt Betaling efter Postbestyrelsens Bestemmelse.

Færgefolkene skulle uden særlig Godtgørelse være behjælpelige ved Kreaturers, Vognes samt Godsets Ind- og Udskibning saavelsom ved Postens Omlæsning til og fra Diligencen og maa ikke, under Mulkt af 2 til 4 Kroner efter Sagens Omstændigheder, fordre Drikkepenge af den Rejsende eller Befragteren, medmindre deres Tjeneste benyttes til Godsets Befordring til eller fra Landingsstedet.

Hvis Færgemanden selv eller ved sine Folk har krævet eller oppebaaret højere Betaling end ovenfor fastsat eller fordret Betaling af dem, som ere berettigede til fri Befordring, skal han derfor bøde Mulkt fra 4 til 20 Kroner efter Sagens Omstændigheder.

Iøvrigt henvises til det for Færgestedet udfærdigede Reglement af Dags Datum.

Denne Takst træder i Kraft den 1ste April 1895.

Taksten skal være opslaaet paa begge Sider af Færgeløbet paa saa bekvemme Steder, at den kan blive læst af Alle, der benytte Færgefarten.

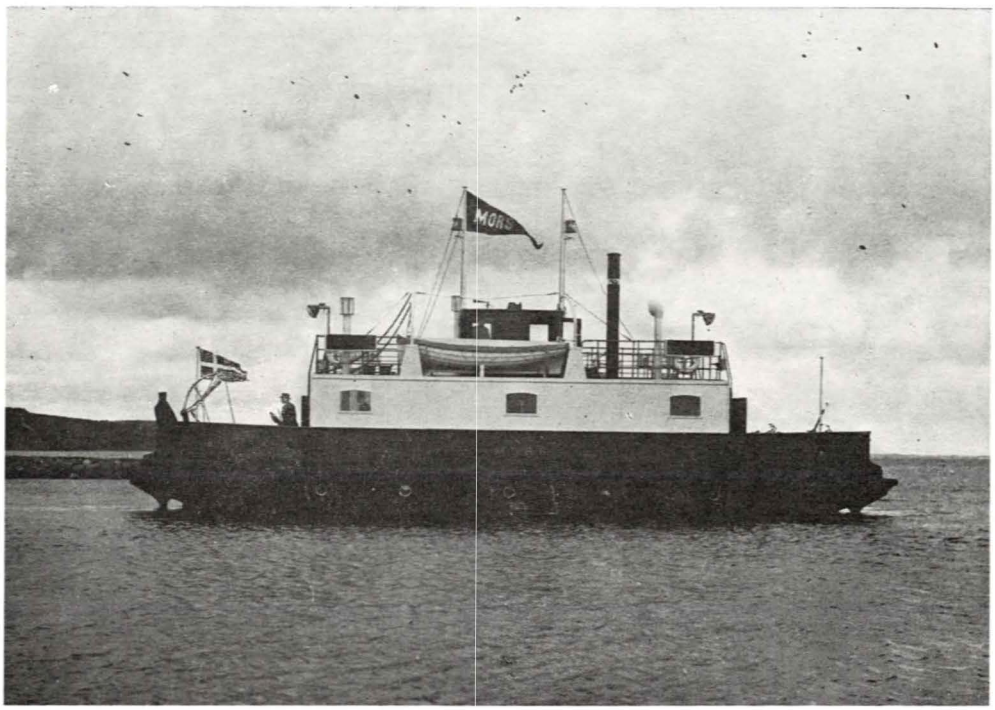
Hvorefter alle Vedkommende sig have at rette og forholde.

Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet, den 16. Marts 1895.

C. Svendsen.

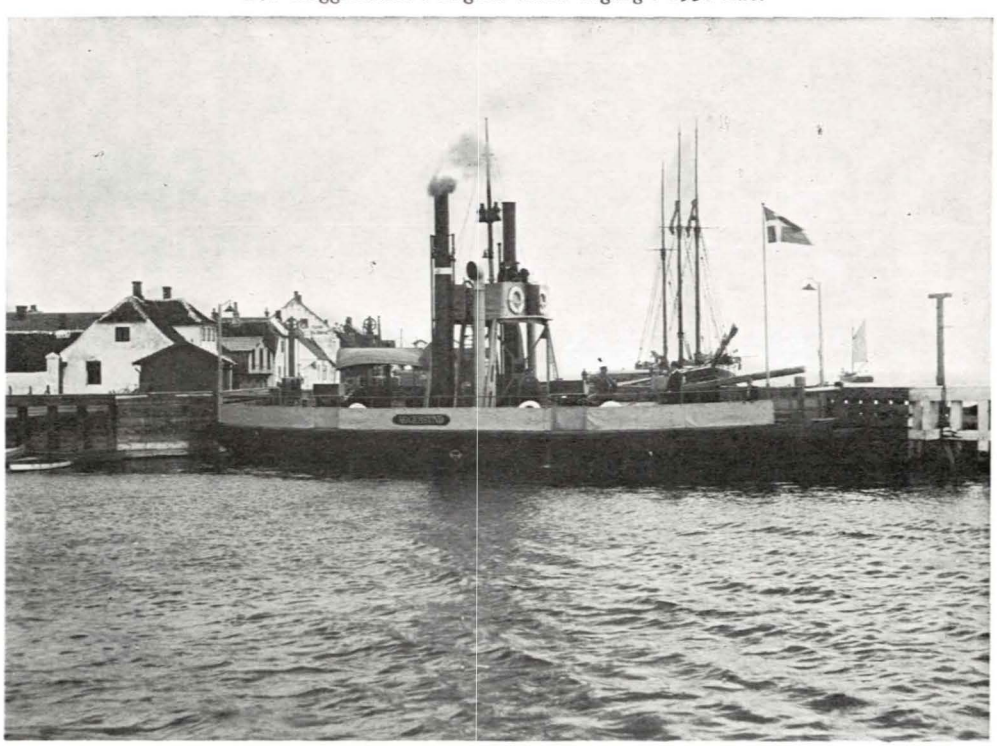
Jerichau Christensen.

Kjøbenhavn. - Trykt hos J. H. Schultz.



M/F »Mors« sejlede 1930–39 på Vildsund og derefter på Næssund.

D/F »Aggersund« i Løgstør Havn engang i 1930'erne.



Tart

for

Færgefarten over Aggersund i Nørrejylland.

Ifølge dertil meddelt kongelig allermaadigst Bemyndigelse kundgjøres herved følgende Bestemmelser for den Betaling, der for Fremtiden skal erlægges i Rigsbankpenge rede Sølv eller i Repræsentativer efter den bestemmende Qvartalscours ifølge Hans Majestæts aabne Brev af 6te April d. A. Litr. A. for Færgefarten over Aggersund i Nørrejylland.

	Rigsbankpenge rede Sølv. Daler.	Mk.	Sk.
1) Af en almindelig Reisende og saameget han holder i Haanden, samt Rejseklæder	–	–	3
af en Haandværkssvend, Bonde, Tjener og deslige Person ikkun	–	–	2
for Børn indtil 12 Aar indbegreben betales kun det halve af det, som ellers skulde betales, men for Børn under 2 Aar indbegreben, samt for Nødlidende, betales intet.			
2) For en Hest	–	–	5
– et Qvægshoved	–	–	4
– et Svin eller Fæl	–	–	2
– et Faar, et Lam, en Kalv eller Gris	–	–	1
3) For en Karet eller Rustvogn med paaværende Rejsetøj og Gods	–	2	8
– en Chaise, en stor holstensk Vogn eller deslige med dito	–	1	8
– en mindre Rejsevogn	–	1	4
– en Arbejds- eller Fjellevogn med paaværende Gods	–	1	–
– en Karjol eller anden tohjulet Vogn med dito	–	–	12
– en Vogn med Træsko, Markedsgods eller deslige Las	–	1	12
For medfølgende Heste betales særskilt.			
4) For en Kasse, Kuffert, Kiste, Pakke, Balle eller deslige paa 50 Pund eller derunder	–	–	2
– en dito over 50 indtil 100 Pund indbegreben	–	–	3
og saa fremdeles 3 Rbß. for ethvert 100 Pund mere.			
– en Tønde Smør	–	–	4
– en Tønde Korn i Sæk	–	–	2
for mindre eller større Størrelser saavelsom for andet Gods betales forholdsmæssig til Foranførte.			
Færgemanden er ej pligtig at lade Færgen gaae over, med mindre Fragten i det mindste er	–	1	–

Færgefolkene skulde være behjælpelige ved Kreaturers, Vognes samt Godses Ind- og Udskibning men maae ej under Mulkt fordre Drikkepenge af den Rejsende eller Befragteren, med mindre deres Tjeneste afbenyttes til Godsets Befordring til eller fra Landingsstedet, i hvilket Tilfælde der for en Karls Dragt betales 8 Rbß. rede Sølv.

Hvis Færgemanden befindes at have krævet eller oppebaaret højere Betaling for Overfarten, end fastsat er, eller fordret Betaling af dem, som til fri Befordring ere berettigede, erlægger han en Mulkt af 2 til 4 Rbdaler rede Sølv efter Sagens Omstændigheder til Stedets Fattigkasse.

Denne Tart bør opslaaes ved begge Sider af Færgeløbet paa bequemme Steder, at den kan blive læst af alle dem, der benytte Færgefarten.

Efter Foranstaaende have alle Vedkommende sig at rette og forholde.

Generalpostdirektionen, den 18de Juli 1818.

Hauch. Lange. Monrad. Kolderup-Rosenvinge.

(L. S.)

Frimærke

I »Dansk Filatelistisk Tidsskrift« nr. 5/1982 »Gengives hele teksten af den hidtil eneste kendte taksttabel fra Aggersund færgeri« 1926, som NFT hermed kollegialt henviser til.

Blandt Dansk Post- og Telegrafmuseums takster har vi valgt på foregående side at vise denne, som blev udgivet 100 år før Postvæsenet overtog driften.

tildels ubrugelige og blev solgt nogen tid efter overtagelsen.

Færgeriet afleveredes til Postvæsenet den 1. juli 1920. Forinden var der ved Thisted Amts foranstaltning anskaffet motorfærge og motorbåd. Motorbåden blev i 1920 erstattet af M/B »Mitta«, der kunne tage 9 passagerer og motorfærgen i 1922 af M/F »Maja« til 30 passagerer og to biler.

Postvæsenet afgav anlæg og materiel til Thisted Amtsråd den 1. oktober 1955. Færgeriet drives nu privat.

Aggersund N.–Aggersund S.

Færgeriet ses i begyndelsen af 1800-tallet at være besiddet af lokale beboere, svingende fra »Aggerborggaard«s ejer til 6 husmænd i forening. I 1830 fandtes en rofærge til én vogn og to heste – i godt vejr det dobbelte – og en robåd.

Færgeriet blev erhvervet af staten i 1903, og bestyrelsen blev overladt Løgstør By, Ålborg og Hjørring Amtskommuner og forskellige sogn i forening indtil 1. april 1918, da Postvæsenet overtog driften.

Af fartøjer fandtes D/F »Aggersund«, der var bygget 1902 og havde plads til 96 passagerer og 4–5 biler, samt to rofærger.

Den ene blev straks afhændet, den anden, der kunne befordre ca. 50 passagerer og to mindre biler, blev solgt 1920.

M/B »Dan« blev i 1918 overført fra Fanø–Esbjerg Færgeri. Den blev solgt 1926. I 1921 indsattes M/B »Else« med plads til 16 passagerer.

Som følge af Aggersundbroens ibrugtagning blev færgeriet nedlagt den 18. juni 1942. »Aggersund« blev solgt og »Else« flyttet til Næssund Færgeri.

Kilder

Ved udarbejdelsen af artiklen er hovedsageligt anvendt notater og akter i Dansk Post- og Telegrafmuseums besiddelse, driftsberetninger o. lign. samt Fritz Olsens »Postvæsenet i Danmark«, 1624–1873, I. C. Webers »Fra Hjulskibenes Dage« udg. 1919 og Erik Housteds »Fra færgesmakke til hængebro« udg. 1977.




MANKOLISTE-SERVICE

Som en ekstra service - og en **gratis service** - tilbyder vi Dem nu uden omkostninger at kunne drage fordel af vort mangeårige kendskab til filateliens undertiden meget indviklede og uoverskuelige sammensætning, hvad angår køb og salg af frimærker.

HAR DE HULLER I SAMLINGEN? - eller kunne De tænke Dem en variant, et bestemt trykoplag, et brev, et adressekort eller måske et specielt stempel til at »live op« på en side i frimærkesamlingen, skulle De prøve hos **Aarhus Frimærkehandel.** Vort righoldige og velbesatte lager af frimærker fra hele Europa giver os oftest mulighed for at efterkomme Deres ønsker umiddelbart. Skulle vi ikke have de ønskede mærker på lager, tilbyder vi uden omkostninger for Dem at lade vor erfaring og vore forbindelser til indenlandske og internationale leverandører, auktionshuse m.v. komme Dem til gode. Vi vil notere Deres ønske på vor »eftersøgnings-liste«, og vor erfaring siger os, at det før eller siden vil lykkes os at finde objektet. Af omkostningsmæssige hensyn kan vi almindeligvis kun optage mærker til en forventet værdi af mindst 250,- kr. på vor »eftersøgnings-liste«.

LAD OS HØRE DERES ØNSKER - kontakt os for en uforpligtende samtale på telefon (06) 12 52 88 - vi kan sikkert hjælpe også Dem med en ny ting til samlingen.

AARHUS FRIMÆRKEHANDEL

BRUUNSGADE 42 - DK-8000 AARHUS C - DANMARK

Telf. (06) 12 52 88 – Giro 6417264

Alle frimærker sælges - naturligvis - med fuld garanti for ægthed og med fuld returret, og såfremt De skulle være interesseret i en speiel betalingsordning, drøfter vi gerne dette nærmere.

10 nye islandske skillingsbreve

På Reykjavik-klubben, Félag Frimerkjasafnara's 25 års jubilæumsudstilling i dagene 19.–23. august 1982 vistes for første gang et i foråret gjort fund af skillingsbreve m. v., alle fra Landsfogdens papirer, deponerede i landsarkivet. Nedenfor gives en kort beskrivelse af brevene:

1) 4 Skilling fintakket på brev fra Hjardarholt 16.1. til Reykjavik.
2) 2 x 4 Skilling do fra Stykkisholm 16.11. til Reykjavik. 2. vægtklasse 3 til 25 kvint.
3) 2 x 4 Skilling do fra Stykkisholm 16.7. til Reykjavik. Som ovenfor.
4) 3 x 4 Skilling do fra Akureyri 20.6. til Justitsministeriet i København. Frankeringen er uforståelig, idet taksten for enkeltbrev var 8 Sk. og for 2. vægtklasse 16 Sk. Anbefalingsgebyr var 8 Sk. Brevet bar ikke påskrift som anbefalet, pengebrev eller adressebrev.
5) 4 Skilling Tjeneste tak 12½ fra Reykjavik 7.5. til Hunevatssyssel.
6) 4 Skilling do fra Bjarnarnes 23.1. til Reykjavik.
7) 8 Skilling Tjeneste fra Isafjördur 28.9. til Ministeriet for Island i København.
8) 8 Skilling do fra Egilstadir 25.1. til Reykjavik, ank. 17.3., 2. vægtklasse.
9) 4+2 x 8 Skilling fra Hjardarholt 8.3. til Reykjavik. Påtegning (adressebrev): »89 qu, 60 Kr i Pose.« Porto: Pakke til et pund 16 Sk., For angiven værdi 4 Sk pr. 100 Rigsdaler eller del deraf, d.v.s. ialt 20 Sk.

Bemærk indholdet er i kroner, mens frimærker i skilling. Møntreformen var i 1875, mens frimærker i ny mønt først kom 1.8.1876.
10) 4+2 x 8 Skilling fra Egilstadir 26.1. til Reykjavik. Påskrift: »Pengepose 19,85 Kr.« Porto som ovenfor.

De til Reykjavik sendte breve er alle til Landsfogeden, Reykjavik.

Stemplerne i den pågældende periode bærer ikke årstal, men brevene er fra årene 1875–1876, se bemærkning ovenfor om møntreformen.

Antallet af kendte Skillingsbreve er hermed forøget fra 35 til 45, hvoraf langt størstedelen befinder sig i offentlig eje i Island, og altså aldrig kommer på markedet.

Folmer Østergaard.



LINDNER T fortrykt frimærkealbum. Danmark fra 1972 med fortrykte mærker, titelblad med rigsvåben., i ringbind, special gavepakning **kr. 220:00**



LINDNER Møntbox kan leveres med 6 forskellige ruminddelinger. **kr. 75:00**

Deres LINDNER specialforretning. fører det.

LINDNER FALZLOS GESELLSCHAFT
DEPOT DANMARK - 8450 HAMMEL
Telefon 06-96 36 99

FØROYAR

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

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

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



☐ Send mig oplysninger om færøske frimærker.
☐ Jeg ønsker at abonnere.

Postverk Føroya
Frímerkjadeildin
DK-3800 Tórshavn
Færøerne

9


10fr
HELVETIA
AVISPORTO
ØRE 27
5
DANMARK
MÆRKE
POSTFRIM
POSTAGE
ONE PENNY
Henry Southwell Esqr
Saxmundham
Suffolk
Per Paris

Nye frimærker bliver også ældre











Med venlig hilsen

Post- og Telegrafvæsenet

DANMARKS
FRIMÆRKEHANDLERFORENING

STENDER album

- fordi De skal være god ved Deres samling
- fordi det er dansk

THERKEL CHRISTENSEN A/S



SKANDIA
FRIMÆRKE
Trommesale
1614 Københ
Tlf. (01) 22 0

Tillykke
ROBERT
BECHSGAARD
FRIMÆRKER

ILETA
Frimærkehandel

Med ver
Danmarks Fil



Tå' pulsen på London - lige nu!

Nærmere oplysninger og billetter hos Deres rejsebureau eller DFDS på telefon (01) 15 63 41, (05) 12 48 00, (06) 13 61 11.

DFDS SEAWAYS

NORSK FILATELISTISK TIDSSKRIFT
Utgitt av Norsk Filatelistforbund
Postboks 1031
N-7001 Trondheim
Abonnementspris 1982 nkr. 80,-

Frimærkehuset
HERMES



22. NO
1887

ERIK PAASKESEN
Beukenlaan 16
1980 Tervuren
Belgien
Tlf. 009 32 2 767 64 97

REDUS

DANS
FILAT
FÆLL

winterthur
borgen-forsikring
Borgenhus Halmtorvet 20, 1700 København V.
Tlf. (01) 21 22 88

JENSEN & DENCKER
SKANDINAVISK REPRODUKTION
ALLEGADE 8 - 2000 KØBENHAVN F
TELEFON (01) 21 24 05

Affotografering
af frimærker
i høj kvalitet

TILLONEN
KTIONER A/S
V

hilsen
list Forbund

HAVN K
1982
MBER
982

LISTERS
FOND

Finn Sibo
Frimærker

Frederikssundsvej 127
DK-2700 Brønshøj
☎ 01 - 28 33 11

Domus Philateliae Jutlandica
Havbogade 29 og 56
i Købstadmuseet
Den Gamle By . Århus
Ønsker K.P.K. tillykke med de 95 år

BENGT LILJA

ØSTERBROS FRIMÆRKE SHOP
Special forretning for Danmark · Grønland Færøerne
Øster Farimagsgade 31, **01 · 26 40 30**

Et medlemsskab i
Sveriges Filatelist-Förbund's
udlandsafdeling indebærer bl.a.,
at man får
Svensk Filatelistisk Tidskrift
Skriv til
Vasavägen 86, S-181 41 Lidingö

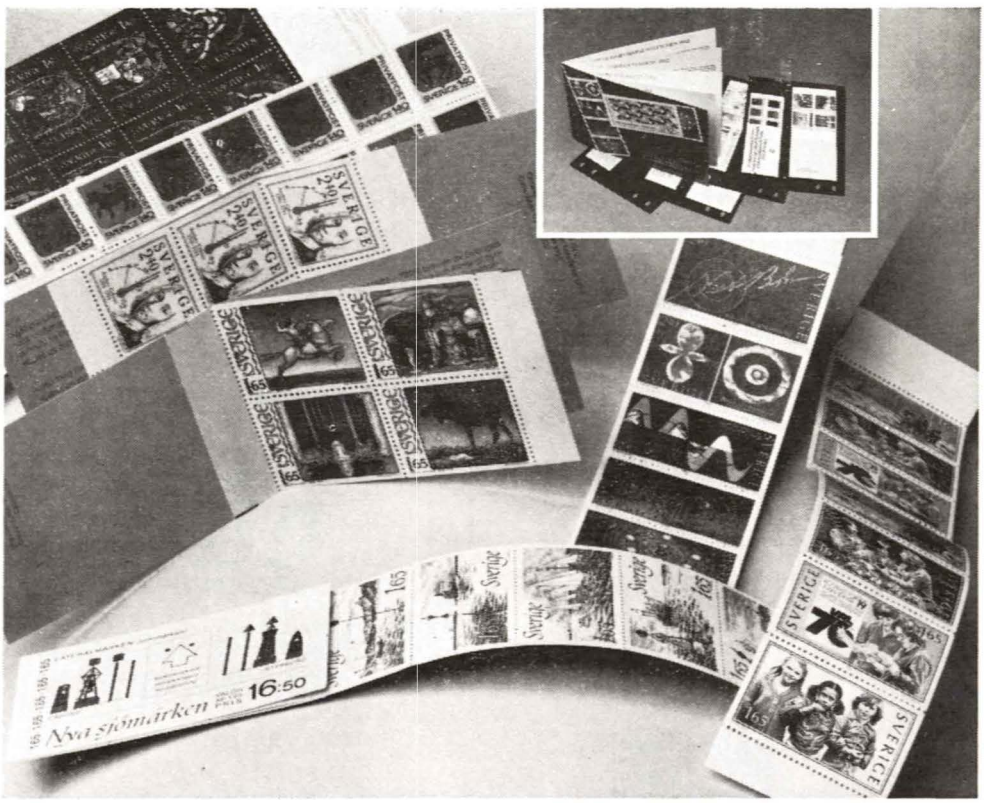
STATSANSTALTEN
FOR LIVSFORSIKRING
Assurandør Erik Jensen
Toftegårds Allé 31
2500 Valby
Tlf. 16 21 71

H. J. RASCH
Køb- Salg- Formidling
Spec. sjældne objekter og
store samlinger
Håstrup, 5600 Faaborg. (09) 68 13 72

Kør gennem en
vinkælder på vej hjem
CARL JACOBSENS VINHANDEL A/S
Østbanegade 3 · 2100 København Ø · Tlf: (01) 42 43 11

Niels E. Valdal
ADVOKAT
Møderet for Højesteret
Østerbrogade 62, 2100 Ø
Telefon 01-38 50 00
Ejendomsadministration
Slagelsesgade 1, 2100 Ø
Telefon 01-38 58 00

HANDELSBANKEN
altid med i billedet



Sveriges første hæfte-årssæt blev en succes
Her kommer det nye!

Den store interesse for svenske frimærkehæfter gav idéen til at hæfterne skulle have deres eget årssæt. Det første blev udgivet sidste år og blev en stor succes. Nu kommer nummer to.

"Svenska Frimärkshäften 1982" indeholder samtlige syv hæfter som er udgivet i årets løb. De er et glimrende udtryk for det, der gør svenske hæfter så interessante.
Prisen er SEK 104,70 (ca. DKK 126.–) og svarer til den pålydende værdi. Bestil samtidig brochuren *"Frimärkshäften, ett spännande samlarområde"*, der er gratis.

"Årssæt 82"
består af 41 motiver

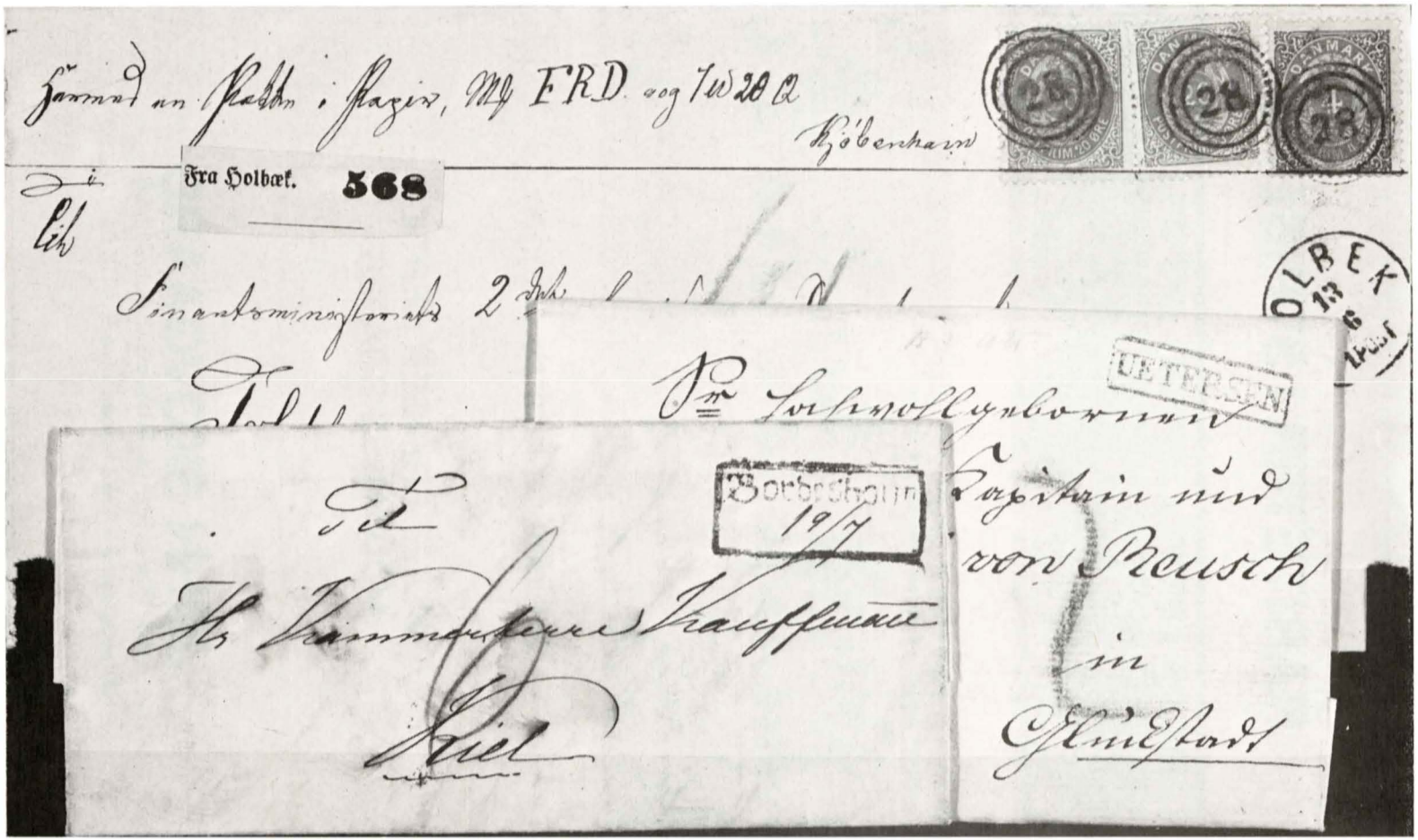
"Årssæt 82" indeholder en komplet samling af alle årets frimærker, incl. takningsvarianter. Pris SEK 83,05 (ca. DKK 100.–), der svarer til alle 47 mærkers samlede pålydende.

Begynd din Sverige-samling
med et årssæt

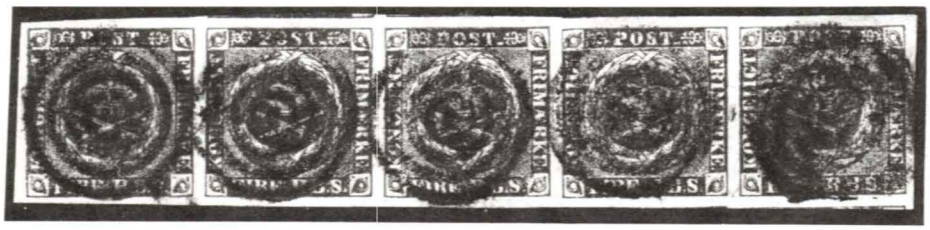
Bestil det årssæt du ønsker ved at indsætte beløbet på vor danske postgirokonto nr. 5 28 99 12.

PFA Postens Frimärksavdelning

S-105 02 STOCKHOLM, Sverige


Fra Holbæk. 568
OLBEK
UETERSEN
Borbrohaun
19/7

RARITETER I STRIBEVIS





Sælges på forårsauktionen

INDLEVERINGER HERTIL MODTAGES SNAREST

JOHN SKOVGAARD

INTERNATIONALE FRIMÆRKEAUKTIONER

Rømersgade 9 - 1362 København K - Tlf. 01-12 63 00

Stemplingsmaskiner og Maskinstempler

Af Erik Jensen, Dansk Post- og Telegrafmuseum.

Forord

Denne artikels fremkomst skyldes dels en konkret henvendelse til Dansk Post- og Telegrafmuseum i september 1981 og dels et uimodståeligt pres fra NFT's ihærdige redaktør, H. Ehlern Jessen.

Henvendelsen var fra en samler af danske poststempler, som var interesseret i at få oplyst, om museet kunne fremskaffe dokumentation for samhørigheden mellem aftrykkene fra stemplingsmaskinerne og maskinernes benævnelser, d.v.s. fabrikat, model m.v. Til nærmere belysning af forespørgselen havde samleren vedlagt en oversigt over aftryk fra stemplingsmaskiner forsynet med angivelse af første og sidste kendte anvendelsesdato samt henviste til diverse artikler, herunder en artikelserie i Posthistorisk Tidsskrift (1975-76) om neutrale maskinstempler.

Emnet stemplingsmaskiner har egentlig aldrig interesseret mig særlig meget, men da nu museet efter bedste evne altid søger at besvare indkomne forespørgsler – eller i det mindste svarer, at der kan vi ikke besvare - rettede jeg i første omgang henvendelse til Post- og Telegrafvæsenets hovedarkiv og bad arkivformanden undersøge, om der i det hele taget var bevaret arkivalier vedrørende dette område.

Det for der! Tre dage senere stillede arkivformanden hos mig medbringende fire tykke aktemapper mærket »F.d.40 – Alm. sager ang. stemplingsmaskiner 1900 – 1936«.

Jeg havde ikke regnet med, at der fandtes så meget materiale, men der var ikke andet at gøre end at gå i krig med opgaven. Jeg repeterede samlerens spørgsmål og gennmpløjede det medsendte dokumentationsmateriale, og nu gik det hverken værre eller bedre, end at jeg fandt det interessant at opdage, at der findes så mange uidentificerede stempelaftryk og er så lidt konkret viden om de første stemplingsmaskiner og deres anvendelse. Hermed var min egen nysgerrighed vakt, og erfaringen siger mig, at nysgerrighed ikke er nogen dårlig ballast, når man skal undersøge en sag for andre.

Ved gennemlæsning af materialet i de fire aktepakker lykkedes det mig at finde svar på nogle af de stillede spørgsmål. Men samtidigt konstaterede jeg, at aktepakkerne indeholder så mange uvurderlige oplysninger om de ældste stemplingsmaskiners placering og anvendelse m.v., at det ville være synd blot at lade materialet gå retur til hovedarkivet efter begrænset afbenyttelse.

Dette kom jeg uforvarende til at nævne for NFT's redaktør, og da han som alle andre af den kategori af menneskeheden altid er på udkig efter en skribent med stof til en artikel, ja så klappede fælden uhjælpeligt. Tilbage er blot at nævne, at jeg står i stor taknemmelighedsgæld til den spørgelystne stempelsamler, uden hvis katalysatoriske indvirken denne artikel ikke ville være blevet skrevet. I hvert fald ikke af mig.

Indledning

Min hensigt med det efterfølgende er ikke at udarbejde en egentlig katalogisering af stemplingsmaskinerne og deres aftryk. Det må andre gøre, men oplysningerne her vil uden tvivl være til hjælp for dem.

I stedet vil jeg videregive uddrag af originale dokumenter fra perioden 1900–1936 indeholdende oplysninger om baggrunden for indførelsen af netop de aktuelle stemplingsmaskiner, afprøvningsresultater og -konklusioner, konkrete data om anvendelsen af de forskellige maskiner ved de enkelte postkontorer m.m.v.

Det ville have været ønskværdigt, om jeg uden videre kunne have opstillet skemaer over de enkelte postkontorer og deri indført eksakte informationer. Det er jo noget sådant samlerne er ude efter. Men arkivmaterialets beskaffenhed tillader ikke umiddelbart denne fremgangsmåde – oplysningerne er for spredte og i visse tilfælde utilstrækkelige. Endvidere er de tre ældste aktepakker sideordnede i tidsmæssig henseende samt til dels ordnet efter maskintyper og/eller leverandør, hvilket ikke lige just letter materialets tilgængelighed.

Jeg har derfor set mig nødsaget til at opdele stoffet på en lidt uhensigtsmæssig måde, nemlig ved at lave en kronologisk fremstilling af hele forløbet og herunder færdigbehandle stemplingsmaskiner af de enkelte fabrikater hver for sig på det tidspunkt, hvor de nævnes første gang.

I teksten er benyttet følgende forkortelser:

Gd = Generaldirektoratet for postvæsenet
Opm = Overpostmesteren i København
pkt. = postkontor/et
skr. = skrivelse/n

Flere urealiserede tilbud

Det fremgår af aktepakkernes ældste indhold, at optakten til indførelsen af stemplingsmaskiner i Danmark skal søges helt tilbage i 1880-erne! I en skr. fra Gd af 7.11.1900 til Det Kaiserlige tydske Rigspostamt i Berlin står der nemlig følgende:

»I anledning af det Kaiserlige Rigspostamts bhg. Skrivelse af 16de f.M., I 43036, undlader man ikke tjenstligt at meddele, at Maskinstempling af Breve m.m. ikke finder Sted heri Landet. For endel, vistnok 17 til 18, Aar siden blev der ved Kjøbenhavns Overpostmesterembedet gjort Forsøg med en hollandsk og en engelsk Maskine, men med uheldigt Resultat saavel i Henseende til Hurtighed som smuk Stempling, og for endnu længere Tid tilbage har en i Tydskland anskaffet Maskine været prøvet, ligeledes med ugunstigt Resultat.

Da den nuværende Stemplingsmaade med Haanden imidlertid heri Landet lader noget tilbage at ønske i forskjellig Retning, og det af Rigspostamtets ovennævnte Skr. synes at fremgå, at det er Hensigten ved det tydske Postvæsen at lade foretage Prøve med forskjellige Typer af Stemplingsmaskiner, vil man være Rigspostamtet taknemmeligt om Samme i sin Tid vilde meddele Generaldirektoratet de Erfaringer, der maatte blive indvundne ved de forestaaende Prøver«.

Rigspostamtets skr. af 16.10.1900 er bevaret. Der er dog ingen akter, som nærmere omtaler de tidlige forsøg, så der kan kun gisnes om maskinernes fabrikater, anvendelsesstederne samt stemplernes udseende. I marginen på konceptet til Gd's ovenfor citerede skr. er i parantes anført »Mørchs underhaanden fremførte Erindringer«. Der henvises her til Jens Wilcken Mørch, som var chef for Brevpostkontoret fra 1.11.1876 og indtil han blev overpostmester i København 1.1.1905. Noget peger altså i retning af, at det er Brevpostkontoret, som har udført de tidlige forsøg.

Opm interesserede sig også for stemplingsmaskiner. Det fremgår af hans skr. af 3.12.1900 til Gd – som for den sags skyld lige så godt kunne være skrevet i dag – for i indledningen står der: »Da der altfor hyppigt forekommer Eksempler paa at Stemplingen af Postforsendelser, navnlig Breve, ikke altid er så god, som den burde være, er der her foretaget forskjellige Undersøgelser for at komme til Klarhed over Aarsagerne til dette uheldige Forhold, ligesom det har været taget under Overvejelse, hvad der kan gøres for at hidføre en Forbedring«.

Som årsagerne til dårlig stempling anfører Opm manglende omhu ved arbejdets udførelse, for stort tidspres ved posters afgang og ankomst samt at »de nu brugelige saakaldte Svejtserstempler ikke ere godt egnede til at frembringe tydelige Stempelatryk«. Stempelfladen er for stor, bogstaverne er for tykke i udførelsen og for tæt sammenpakkede og stempelskafterne samt skruerne, der holder hjulene med tidsangivelserne, er tilbøjelige til at gå løse under brugen. Endelig nævner Opm, at stempelsværten ikke tørrer hurtigt nok, og at frimærkerne ikke er så modtagelige for sværten, som det kunne ønskes.

Opm's besværinger munder ud i den konklusion, at problemerne ikke ville eksistere, hvis man kun anvendte øvede folk til stemplingen og gav dem bedre tid til arbejdet, men at dette ikke er foreneligt med kundernes krav om stadig hurtigere postbehandling. Opm's skr. slutter således:

»Man føres da let til at tænke paa, om der ikke kunne bødes paa de mindre gunstige Arbejdsforhold ved at give de større Kontorer, hvor de fremhævede Ulemper vanskeligt lader sig overvinde, Stempelmaskiner, som naturligvis maatte forudsættes at arbejde lige godt, enten de stemplede hurtigt eller langsomt.

Jeg har set saadanne Maskiner i Brug i Tyskland, hvor man i hvert Fald nogle Steder var meget vel tilfreds med dem.

Muligvis kunne man uden altfor store Bekostninger faa en saadan Maskine til Prøve her i Kjøbenhavn, naar man forpligtede sig til at købe den og eventuelt flere til, hvis Prøvemaskinen fandtes tilfredsstillende«.

Gd svarer den 17.12.1900, at man allerede for nogen tid siden har bemærket det tyske postvæsens forsøg med maskinel afstempling og har bedt Rigspostamtet oplyse forsøgsresultaterne, som man vil afvente forinden tilsvarende prøver iværksættes i Danmark.

Man kom til at vente nogen tid, idet næste sag er dateret 29.11.1902. Det er en rykker fra Gd til



Vulcanus stemplingsmaskine 1901. En varm nyhed på den tid!

det tyske postvæsen, hvori det bl. a. anføres: »Da der navnlig i den senere Tid jævnlig til Gd er indkommet Tilbud om Levering af forskjellige Arter af Stemplingsmaskiner, og det i flere af disse Tilbud er udtalt som Anbefaling for de paagældende Maskiner, at Eksemplarer af disse ere leveret til det tydske Postvæsen, skal man tillade sig at gentage ..... o.s.v.«.

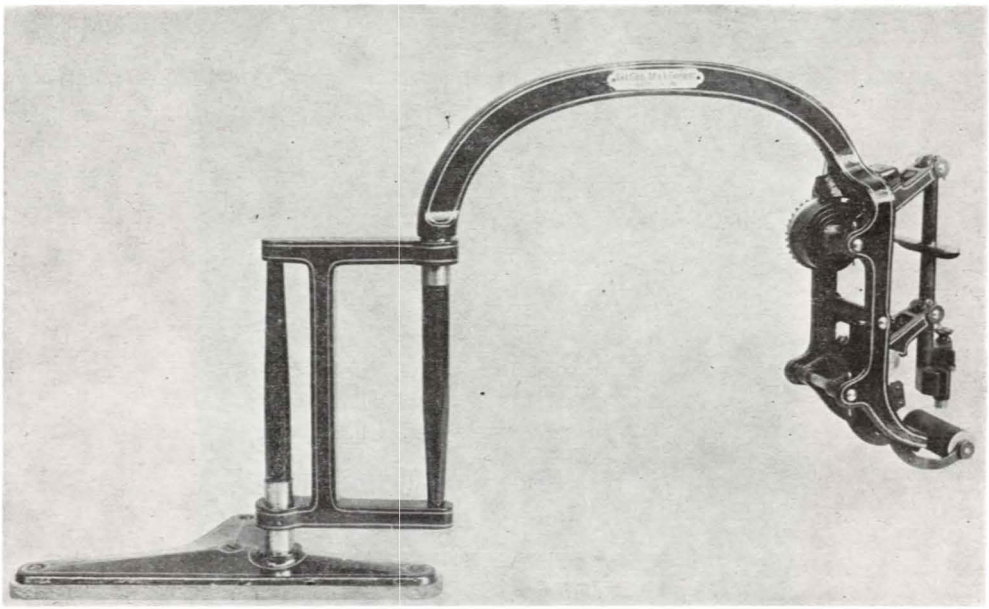
Også Opm er utålmodig. Den 29.12.1902 rykker han Gd for »Udsigt til i en nogenlunde nær Fremtid at opnaa bedre Vilkaar for Stemplingsarbejdets Udførelse«. Han anfører, at kunderne nu jævnligt beklager sig over de dårlige stempelaftryk.

Det tyske postvæsens svar var da indløbet. Det er dateret 27.12.1902, og Reichspostamt oplyser heri, at man anvender elektriske stemplingsmaskiner af systemerne Bickerdike (Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken, Berlin) og Columbia (Columbia Postal Supply Company, Silver Creek, New York). Dernæst følger en redegørelse for maskinernes kapacitet, betjening og hensigtsmæssige anvendelse. Begge systemer anbefales. Endvidere anbefales en håndbetjent maskine af Mix & Genest' fabrikat som særlig anvendelig til ankomststempling.

Gd havde som nævnt modtaget en del tilbud på stemplingsmaskiner. De omtales her – dels fordi de er interessante og dels som baggrund for de senere udførte praktiske forsøg.

30.4.1901 tilbyder ingeniør C. C. van der Valk i Haag en stemplingsmaskine, Vulcanus, som *brænder* aftrykkene ind i postforsendelserne. En petroleumsbrænder opvarmer stempelhovedet til det er rødglødende, hvorefter man med en fodbetjent pedal trykker hele stempelapparatet ned på forsendelsen. Maskinen leverer læselige aftryk ved så høj en hastighed som 240 aftryk i minuttet. En øvet person hævdes at kunne frembringe ca. 100 aftryk i minuttet. Til glæde for eftertidens frimærkesamlere henlægger Gd dette tilbud.

6.6.1902 tilbyder Carl Rüttger Machinenfabrik i Berlin en elektrisk stemplingsmaskine af egen konstruktion.



Mix og Genest håndbetjent stemplingsmaskine 1902.

30.7.1902 tilbyder Aktiengesellschaft Mix & Genest i Hamburg den af det tyske postvæsen senere anbefalede håndbetjente maskine til ankomststempling. Der er i realiteten blot tale om et fjederophængt håndstempel.

12.9.1902 tilbyder ingeniør F. de Coppet i Lausanne en stemplingsmaskine af egen konstruktion. En sådan maskine opgives at have været i brug i Bern under kongressen i 1899 i anledning af Verdenspostforeningens 25 års jubilæum til det schweiziske postvæsens fulde tilfredshed.

10.10.1902 tilbyder translatør Guise Salicath i København som repræsentant for Columbia Postal Supply Company i New York at stille en Columbiamaskine til rådighed i 14 dage eller en måned uden vederlag. Maskinen er af den type, der senere anbefales af det tyske postvæsen, og Gd udtrykker telefonisk interesse for Salicaths tilbud, men mere bliver det dog af forskellige årsager ikke til.

Tiden går. Næste sag i aktepakken er en kraftig besværing af 23.10.1903 fra Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg til Gd med beklagelse af de dårlige stempelaftryk. Foreningen anfører bl. a. at »det tiltrænger ikke nogen nærmere Paavisning, hvilken overordentlig Betydning det i Forretningslivet har, at man er i Stand til med Sikkerhed at konstatere *Tidspunktet* – og efter Omstændighederne også *Stedet* – for Afsendelse eller Modtagelse af skriftlige Meddelelser«.

Skr. besvares tilsyneladende ikke, men det er forsynet med et interessant notet fra 1.11.1903: »Kan bero indtil Opm's Indberetning om hans Rejse for at se paa tydske Stempelmaskiner foreligger«. Der skulle da også kun hengå godt et år, før de praktiske forsøg var iværksat.

Krag stemplingsmaskiner 1904–26

15.9.1904 skriver overretssagfører Herman Krag i Kristiania (Oslo) til Gd og beder om tilsendelse af aftryk af såvel afgangs- som ankomststemplet ved hovedpostkontoret i Kjøbenhavn, så han kan lade fremstille stempler til den elektriske Kragmaskine, der skal afprøves. Herman Krag henviser til mundtlige drøftelser med generaldirektøren samt »den forleden stedfundne forevisning for hr. overpostmesteren af en tilsvarende haandmaskine«. Skr. er ledsaget af positive udtalelser fra Kristiania pkt's brevpostafdeling og postmesteren i Kristiania om maskinens anvendelighed. Disse anbefalinger er fra maj 1904. Det hævdes, at Krags maskine, selv om det er en simpel prototype, er langt mere hensigtsmæssig end Bickerdike-maskinen.

14.10.1904 tillader Herman Krag sig at bringe sagen i erindring, og nu går der hul på bylden. 20.10.1904 sender Gd henvendelsen til Opm og beder om en udtalelse.

Opm svarer den 5.11.1904 og henviser til hans indberetning af 31.10.1903 om de tyske forsøg med maskinstempling. Denne indberetning er desværre ikke bevaret, men Opm omtaler dog nu, at de tyske forsøg »ingensinde ere faldne fuldstændig tilfredsstillende ud«. Han anbefaler derfor, at man – såfremt den norske poststyrelse kan bekræfte de serieproducerede maskiners egnethed – får to Krag-maskiner på prøve med hhv. Vesterbro pkt og Brevpostkontoret (K). Opm. ønsker dog på grund af omkostningerne kun at prøve håndbetjente maskiner.



Overpostmesterens udkast til de nødvendige stempler i de 2 Krag-maskiner, som det oprindeligt var påtænkt at få på prøve.

Skr. er vedlagt aftryk af de nødvendige stempelaftryk med angivelse af tiderne.

17.11.1904 beder Gd den norske poststyrelse udtale sig om maskinerne, og 24.11.1904 sender Gd endnu en skr. til Oslo indeholdende anmodning om hurtig besvarelse af den første skr., fordi Opm gerne ønsker at afprøve maskinerne i den forestående juleperiode.

Den norske poststyrelse svarer 3.12.1904, at man modtog to serieproducerede Krag-maskiner den 1.10.1904, og at der siden er foretaget flere forbedringer. Begge maskiner er imidlertid af leverandøren blevet udskiftet med andre medio november. Der er dog stor tilfredshed med dem, når de virker.

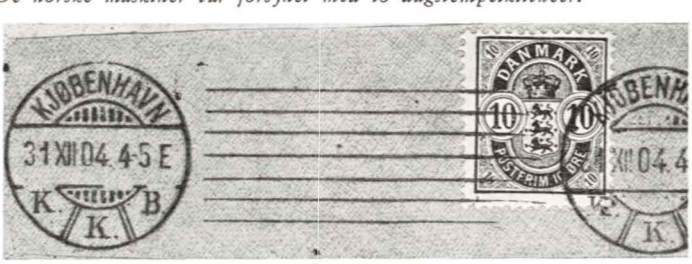
Anbefalingen er tilsyneladende alligevel ikke god nok, for da Opm påny har overvejet sagen, anmoder han den 7.12.1904 om at måtte få stillet én håndbetjent maskine til disposition, hvilket imødekommes dagen efter.

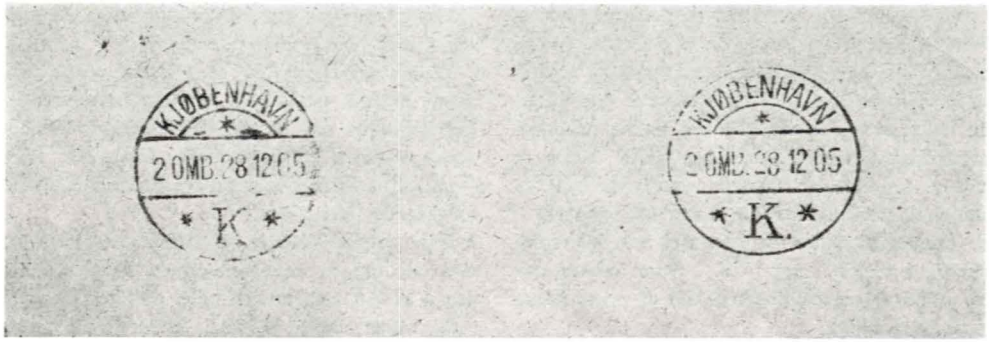
Det er i denne forbindelse bemærkelsesværdigt, at Opm – da han nu selv bemyndiges til at anskaffe stemplingsmaskiner – bestiller stempler i nøjagtig samme udførelse som de »Svejtserstempler«, hvis udformning han tidligere har kritiseret så stærkt.

Opm indberetter den 15.4.1905, at maskinen blev bestilt samme dag som Gd's bemyndigelse forelå, men at det ikke lykkedes at få den leveret til brug i juleperioden. En af de sidste dage i december 1904 ankom Herman Krag med såvel en elektrisk som en håndbetjent maskine, der begge straks blev installeret i Brevpostkontorets filialkontor. I slutningen af februar 1905 ankom endnu en elektrisk Krag-maskine, som blev opstillet i Brevpostkontorets afdeling for ankommende brevpost. Opm præciserer i den forbindelse, at stemplingsmaskinerne ikke uden videre kan omstilles til stempling af henholdsvis afgående og ankommende post.

Det oplyses videre, at maskinerne har været i brug dagligt siden de blev opstillede. Herman

Herunder: Aftryk fra en af de først leverede to Krag-maskiner. Der er formentlig tale om et »førstedagsstempel«. De norske maskiner var forsynet med to dagstempelklicheer.





Korrekt udført ankomststempling med en Krag-maskine – annulleringslinierne er udtaget af maskinen.

Krags hensigt har naturligvis været at demonstrere de elektriske stemplingsmaskiners fortrin frem for de håndbetjente, og sammenligningen falder da også absolut ud til fordel for de førstnævnte; de afstempler 6–700 forsendelser i minuttet mod en øvet håndstemplers ca. 150 stk. De håndbetjente maskiners kapacitet nævnes ikke.

Alt er dog ikke idel lykke. Frimærkerne er i mange tilfælde anbragt således på forsendelserne, at de enten ikke rammes af stemplerne eller kun mangelfuldt annulleres, og endelig er nogle forretningsdrivende misfornøjede med, at stemplerne, som dækker hele forsendelsen i længderetningen, utydeliggør afsenderangivelsen samt evt. reklamer.

Opm konkluderer dog til slut, at fordelene, hvoraf de største er maskinernes hurtighed samt rene og tydelige stempler, opvejer ulemperne, og at stemplingsmaskiner utvivlsomt vil være en stor fordel for de større postkontorer. De opstillede maskiner foreslås beholdt, og Opm indstiller, at der anskaffes endnu en maskine til Brevpostkontorets ankommende afdeling samt en maskine til Banegårdspostkontoret (afg. afd.) og en til Vesterbro pkt. (ank. afd.).

Opm's indberetning afføder den 3.5.1905 en skr. fra Gd til det norske og det svenske postvæsen. Det oplyses heri, at de danske forsøg stort set er faldet tilfredsstillende ud, men at Gd, forinden man anskaffer flere maskiner, gerne ønsker oplyst antallet af stemplingsmaskiner i henholdsvis Norge og Sverige og herunder især, om der overhovedet anvendes stemplingsmaskiner ved provinspostkontorer, samt prisen.

Norge svarer den 9.5.1905, at man til dato har indkøbt 2 elektriske stemplingsmaskiner af Krags fabrikat til Kristiania pkt. og 7 håndbetjente maskiner, hvoraf de 2 anvendes i Kristiania og de øvrige i byerne Bergen, Drammen, Kristiansand, Stavanger og Trondhjem. Prisen oplyses ikke, idet leverandøren har bedt om, at man undlader dette.

Sverige svarer 24.5.1905, at man siden januar 1905 har afprøvet en elektrisk og en håndbetjent Krag-maskine ved Stockholm centralpostkontors afgående afdeling og fra 22.3.1905 yderligere en elektrisk maskine til ankomststempling. Priserne opgives til 2500 kr. for den elektriske og 1200 kr. for den håndbetjente model.

Prisen har spillet en stor rolle i Gd's overvejelser, selv om det ikke er nævnt i noget notat. Den 6.6.1905 skriver Herman Krag i Oslo til Gd, at »efter konference med hr. Nils A. Krag kan jeg nemlig meddele, at vi vil sætte prisen på motormaskiner til kr. 2000 + told forsaavidt et antal af mindst 10 stk. tages. Under dette antal er prisen fremdeles kr. 2500«. Af senere sagsakter fremgår det, at Nils A. Krag er maskinens opfinder og fabrikant.

Herman Krag oplyser videre, at »aarsagen hvorfor maskinerne, som jeg i sin tid meddelte hr. generaldirektøren, er solgt billigere her i Norge, er den, at den norske poststyrelse stillede sig yderst velvillig ligeoverfor opfinderens forsøg og har en væsentlig del i, at maskinen er bleven saa fordelagtig fremstillet...«. Og endelig oplyses det, at håndmaskinen på Brevpostkontorets filialkontor kan overtages for 900 kr., da der er tale om en maskine af ældre konstruktion.

16.6.1905 bemyndiger Gd Opm til at anskaffe 4 elektriske Krag-maskiner. Ved leveringen skal Brevpostkontoret afgive håndmaskinen til Opm til anvendelse »efter Tjenestens Tarv«, men alt tyder på, at maskinen forblev hvor den var. Prisen på denne maskine bliver senere nedsat til £00 kr. Det vides ikke nøjagtigt, hvornår de manglende 2 elektriske maskiner er blevet leveret, men Opm indsender den samlede regning til Gd den 14.8. 1905. Fordelingen er herefter således:

Brevpostkontoret, ank.afd.:	1
Banegårdspostkontoret, afg.afd.:	1
Vesterbro pkt., ank.afd.:	1
Brevpostkontorets filialkontor:	1

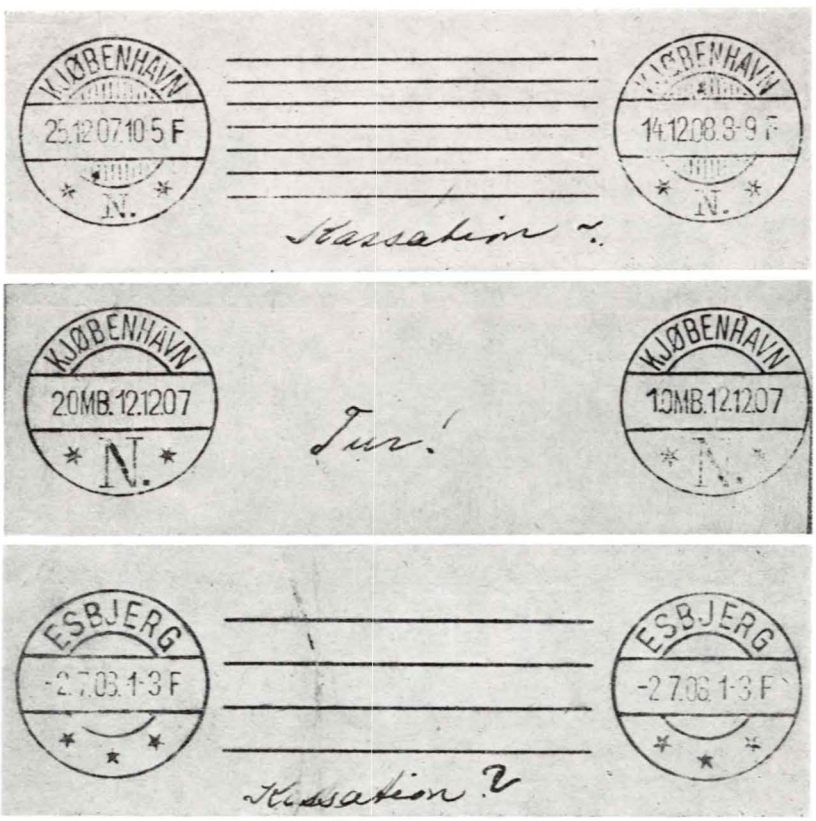
Nils A. Krag tilbyder den 23.11.1905 at give yderligere 10 % rabat på sine maskiner ved køb af 10 stk. Det er ikke nok – sagen er af generaldirektøren påtegnet »nog. Svar er ikke nødv.«.

Nils A. Krag forsøger sig igen den 27.9.1907, og nu er der tale om en virkelig stor gulerod, idet han har udviklet en ny håndbetjent model med samme kapacitet som den elektriske og til en pris af kun 1000 kr. pr. stk. samt 1 års garanti. Krag tilbyder at lave 10 maskiner med stempler komplet, opstille dem gratis på et hvilket som helst pkt. i Danmark, medsende montør til instruktion og lade postvæsenet benytte maskinerne i 3 måneder uden udgift. Hvis Gd herefter siger nej, vil Krag tage maskinerne retur uden omkostninger, og siger man ja, indrømmes 10 % rabat. d.v.s. ialt kun 9000 kr.

Det var et virkelig favorabelt tilbud, men det blev alligevel ikke benyttet, fordi Gd og Opm på daværende tidspunkt afventede resultaterne af et forsøg med en dansk stemplingsmaskine, Pneuma Danica. Herom berettes senere.

10.10.1907 anmoder Opm om at måtte anskaffe en elektrisk Krag-Maskine af forbedret type (1000 forsendelser pr. minut) til afløsning for Banegårdspostkontorets maskine, som er blevet for lille til at dække behovet. Denne maskine foreslås flyttet til Østerbro pkt., hvor brevmængden længe har berettiget til en stemplingsmaskine. Dette vil dog kræve indlægning af elektricitet, hvilket får indflydelse på Gd's overvejelser, for den 14.10. 1907 bemyndiges Opm til at anskaffe 3 håndbetjente maskiner af den nyudviklede type: 1 til Østerbro pkt., 1 til et andet større kontor i København, som ikke i forvejen har stemplingsmaskine, og 1 til pkt. i Odense. I forbindelse med anskaffelsen til Odense nævnes, at et lignende

Prøveaftryk fra Krag-maskinerne ved Nørrebro (afgangs- og ankomststempel) og Esbjerg pkt. I Gd har man været lidt i tvivl med hensyn til de norske betegnelser for annullering og ombæring.



indkøb af en stemplingsmaskine til Århus pkt. »i sin tid« også skete ved Opm's foranstaltning, altså i tiden efter august 1905.

Opm. indberetter den 23.12.1907, at de 3 maskiner er installeret ved Nørrebro, Østerbro og Odense pkt., og at det er sket forinden juletravlheden, men efter den 13.12.1907. De eksakte datoer fremgår ikke af sagen.

18.8.1908 ansøger Opm om en håndbetjent Krag-maskine til Frederiksberg pkt., hvilket imødekommes 24.8.1908. Den 6.10.1908 oplyser Opm, at maskinen nu er opstillet.

18.12.1908 spørger Gd. pkt.'erne i Odense og Esbjerg samt (via Opm) Nørrebro, Østerbro og Frederiksberg pkt. om der er behov for at omdanne de håndbetjente maskiner til elektriske. Kun pkt. i Esbjerg mener ikke, at dette vil være nogen større fordel. Den nøjagtige leveringsdato for Esbjergs maskine er ikke nævnt, den er dog benyttet i juleperioden jf. pkt's skr., der er dateret 31.12.1908.

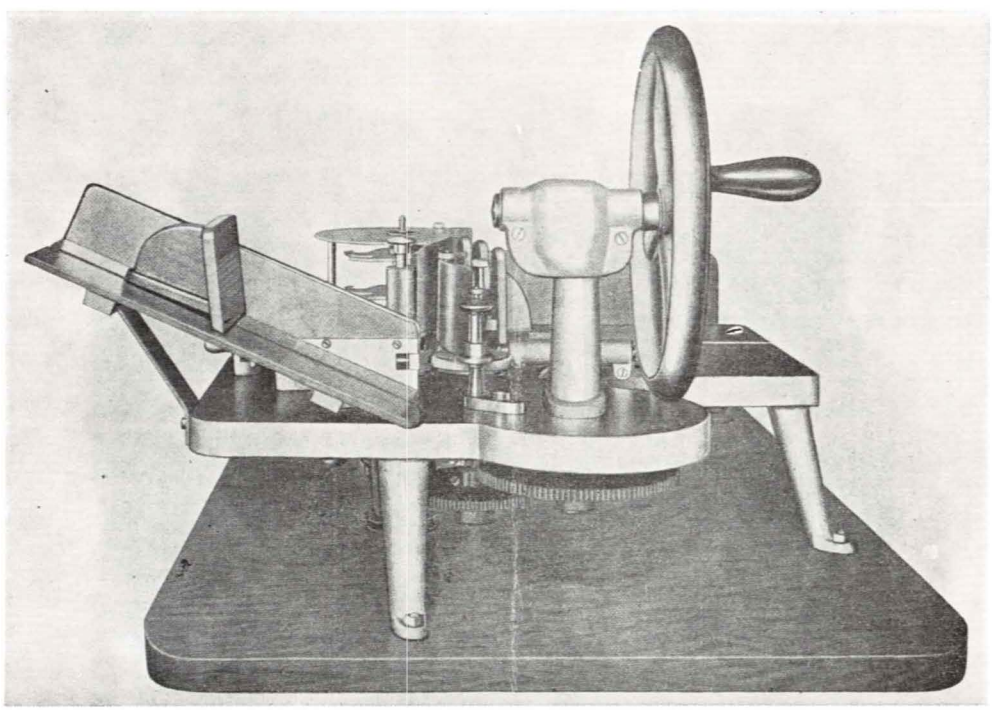
De iøvrigt positive svar vedrørende eventuel omdannelse til elektrisk drift foranlediger en telefonisk henvendelse fra Gd til firmaet Hassel & Teudt i København, der fremkommer med et tilbud om levering af elmotorer og disses tilslutning til stemplingsmaskiner for en pris af 185 kr. pr. maskine, 3 for 170 kr./stk. og 5 for 165 kr./stk.

Hermed var vejen banet for en økonomisk gevinst, idet differencen mellem indkøbsprisen på en håndbetjent og en »født« elektrisk maskine var 800 kr., og i den kommende tid indkøbes udelukkende håndbetjente Krag-maskiner, som ombygges til elektrisk drift. Dette sker også med de allerede anskaffede håndbetjente maskiner.

Ombygningen foregik ikke i alle tilfælde problemfrit. Da Østerbro pkt's maskine var blevet ombygget, klagede personalet over en ganske infernalsk støj. Miséren lod sig ikke udbedre på stedet, og hele maskinen blev sendt til Oslo, hvor fabrikken konstaterede, at larmen skyldtes den omstændighed, at motoren gav maskinen 17–1800 omdrejninger pr. minut. Maskinen blev gearet ned til 7–800 omdrejninger, og så kunne personalet på Østerbro pkt. tale med hinanden igen.

13.8.1909 meddeler firmaet Hassel & Teudt, at det har overtaget repræsentationen for den norske brevstemplingsmaskine af Krags patent. Med firmaets skr. medfølger en fortegnelse over de ialt 179 Krag-maskiner, der er i brug verden over. For Danmarks vedkommende opgives følgende:

Krags håndbetjente stemplingsmaskine, model 1909.





Aftryk fra Banegårdspostkontorets Krag-maskine fra 1911 med lille afstand mellem de 2 rækker af lodrette streger. Aftrykket er i Gd påført udkast til den senere gennemførte ændring (større afstand mellem de 2 rækker streger).

København	7
Århus	1
Odense	1
Esbjerg	1
Frederiksberg	1
Århus Landsudstilling	1
(er senere sat i parantes og tilføjet Aalborg)	
Kolding	1

Med blæk er senere – hvornår vides ikke – tilføjet:

Horsens	1
Randers	1
Vejle	1
Viborg	1

16.12.1909 bestiller Gd endnu en Krag-maskine til Brevpostkontoret, men det fremgår ikke nøjagtigt, hvornår den er leveret.

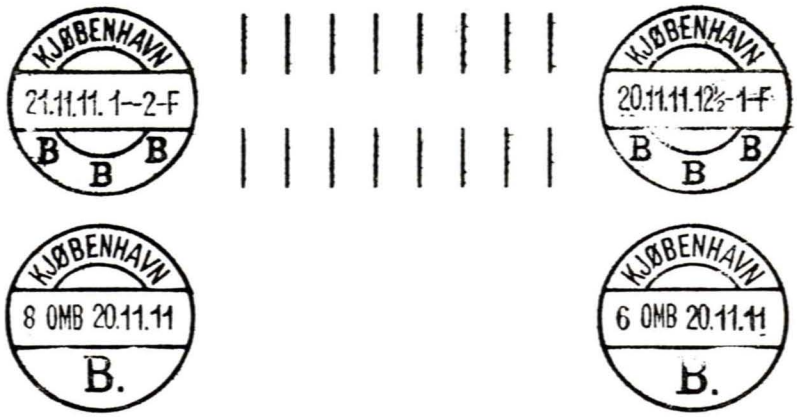
Opm meddeler den 21.12.1910, at Banegårdspostkontorets maskine fra 1905 trænger til hovedreparation. Dette medfører, at Gd den 26.1.1911 bestiller en helt ny maskine til kontoret og meddeler, at den gamle efter reparationen skal anvendes som reservemaskine, medens de øvrige ældre maskiner gennemgår tilsvarende reparationer.

Banegårdspostkontorets ny maskine, der senere opgives at være leveret i 1911, forsynes med to rækker lodrette annulleringsstreger med ca. 3 mm's afstand mellem rækkerne i stedet for som hidtil vandrette linier. Ifølge et notat skete dette som et forsøg på at undgå de jævnlige klager over makuleringen af teksten på brevkort.

Ved Banegårdspostkontorets flytning til den ny Centralpostbygning sidst på året 1911 skete der en væsentlig forøgelse af omdelingsdistriktet, ligesom posten fra kassetømningerne fremtidig skulle behandles her. Derfor tildeltes dette kontor 2 nye Krag-maskiner til henholdsvis afgående og ankommende afdeling. Annulleringsstregerne i afgående afdelings maskine var også her lodrette, men nu med ca. 7 mm's afstand mellem rækkerne for at sikre tilstrækkelig tilførsel af sværte til stemplernes dato- og tidsangivelser. De lodrette annulleringsstreger opgives senere, fordi de bevirkede, at stempelvalsen kom til at fungere som et tandhjul, hvilket nedsatte arbejdshastigheden. Ændringen af stregerne formodes at være sket samtidigt med Banegårdspostkontorets afgående afdelings navneændring til Omkarteringspostkontoret den 1.7.1912.

Aftryk fra Krag-maskinen på Landsudstillingen i Århus 1909. Under maskinstemplet anes et violet aftryk fra et privatfremstillet udstillingsstempel. Maskinstemplets tekst taget i betragtning må det vel nærmest karakteriseres som et særstempel. Brevkortet tilhører Finn Bauer, København.





Prøveaftryk fra Banegårdspostkontorets 2 nye Krag-maskiner fra 1912. Bemærk den større afstand mellem de 2 rækker streger.

15.4.1912 tilbyder Hassel & Teudt at levere færdigmonterede elektriske Krag-maskiner direkte fra Norge til en lidt lavere pris end hidtil, men det har ikke Gd's interesse og heller ikke vores. Det har derimod et notat på sagen, for der står: »Efter underhaanden modtagen Oplysning har Banegaardspostkontoreret været meget utilfreds med Krags sidst leverede 2 Maskiner (de gik en Aften begge i stå samtidigt). Før der blev truffet nogen Bestemmelse om Anskaffelse af nye Maskiner var det maaske bedst at afvente Udfaldet af den forestaaende Prøve med en tysk og en amerikansk Maskine«. Dette var begyndelsen til enden på Krag-maskinernes æra i Danmark.

Omkring årsskiftet 1912–13 tildeles indleveringspostkontorerne I og X Krag-maskiner – det var dog hovedreparerede maskiner fra andre kontorer.

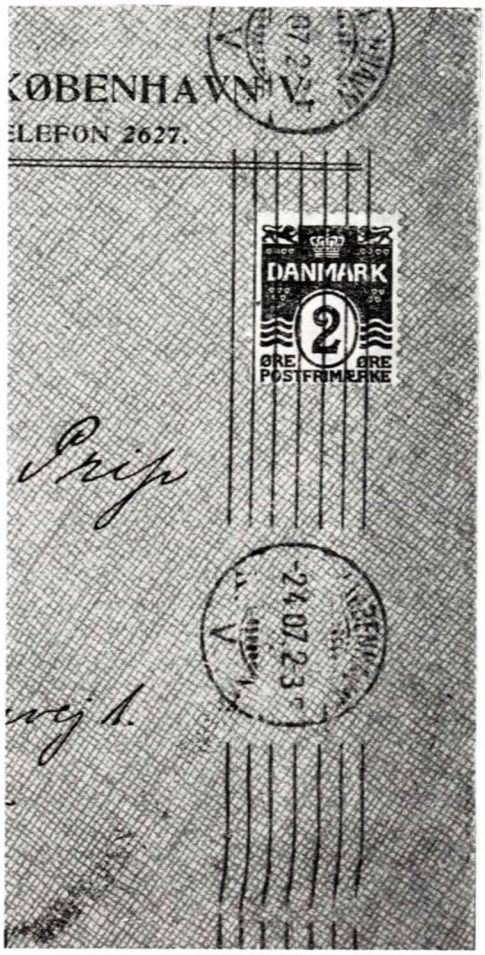
10.4.1915 meddeler Opm, at Krag-maskinen ved Købmagergades pkt's ankommende afdeling er udskiftet i november 1914. Den gamle er efter reparation nu opstillet på indleveringspostkontor III.

18.10.1921 tilbyder Krag Maskin Fabrik A/S i Oslo at stille en nyudviklet maskine til rådighed for nærmere afprøvning. Denne maskine skal ved et ganske enkelt håndgreb kunne omstilles til at stemple enten i hele forsendelsens længde (helstempling) eller give et enkelt aftryk (halvstempling). Det skulle de ældre Krag-maskiner også have kunnet, men omstillingen var meget tidkrævende, og det lykkedes så vidt vides aldrig at opnå ordentlige resultater med halvstemplingen. På et tidspunkt gav Opm endog ordre til de københavnske posthuse med stemplingsmaskiner om at fratage brevkort med tekst på venstre halvdel af forsiden til håndstempling. Gd accepterede at prøve maskinen ved Omkarteringspostkontoret efter nytår, men det fremgår ikke af sagen, om forsøget i det hele taget blev afviklet.

I januar 1923 opgives Krag-maskiner at være i funktion ved følgende københavnske posthuse (1 maskine ved hvert kontor): København N, Ø og F samt indleveringspostkontorerne 1, 3 og 10 (Tidligere I, III og X).

1.3.1924 har Krag Maskin Fabrik A/S udviklet nye maskiner, som tilbydes på prøve. Gd beslutter sig for at teste en elektrisk halvstempingsmaskine ved Omkarteringspostkontoret og ønsker den forsynet med 7 vandrette, let bølgede annulleringsstreger. På grund af bl. a. en langvarig strejke og lockout i den norske jernindustri bliver forsøget først afviklet 2 år senere, idet maskinen leveres til Omkarteringspostkontoret den 8.6.1926. Det viser sig så, at Krag har leveret en håndbetjent helstemplingsmaskine med 5 vandrette bølgelinier. Opm's indberetning falder ikke ud til maskinens gunst, og den bliver tilbageleveret medio august 1926 med bemærkning om, at det danske postvæsen »ingen Anvendelse har for haanddrevne Brevstemplingsmaskiner«.

Krags sidste forsøg på at konkurrere med stemplingsmaskiner af andre fabrikater på det danske marked er fra februar 1927. Den 14.3.1927 får firmaet den kolde skulder med en meddelelse om, »at man i al Fald foreløbig ikke ønsker at anskaffe nogen Halvstemplingsmaskine af Aktieselskabets Fabrikat i det danske Postvæsen«. En æra er slut.



Afgangsstempling af en forsendelse hvorpå frimærket er anbragt for lavt til at blive tilstrækkeligt annulleret ved normal afgangsstempling i forsendelsens længderetning. Krag-maskine.

Generelt om stemlingsmaskiner 1904–07

Her følger et resumé af de i den nævnte periode indkomne tilbud, og Gd's overvejelser af samme:

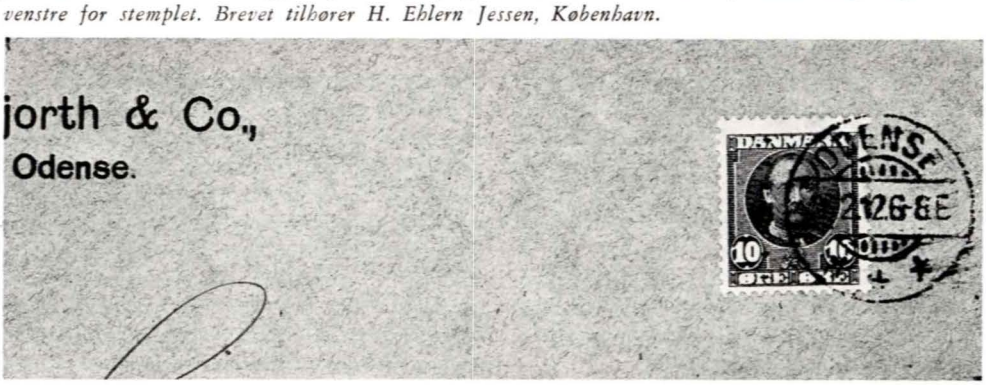
6.9.1904 tilbyder The International Postal Supply Company i New York uden omkostninger for postvæsenet at anstille forsøg ved et dansk pkt. med en stemplingsmaskine af typen Hey Dolphin (dansk patent nr. 4228 af 24.9.1901). Maskiner af denne type var da ret udbredte i USA og Canada, men kun på lejebasis, d.v.s. leasing. Opm får sagen til udtalelse og svarer 5.11.1904, at han ikke ser nogen grund til at prøve Hey Dolphin-maskinen, hvis Gd går ind for hans indstilling om at prøve Krag-maskinen. Som bekendt sejrede den norske maskine i første omgang, men Hey Dolphin kom stærkt igen senere.

31.1.1905 tilbyder F. Rohde i København at levere en tysk Bickerdike-maskine på prøve. Maskinen er den ene af de to typer, som det tyske postvæsen benyttede og anbefalede i 1902. Nu er forsøget med Krag-maskinerne imidlertid i fuld gang, og Bickerdike-maskinen får end ikke en chance.

27.8.1905 tilbyder Moïse Saitzeff i Moskva at prøveopstille en stemplingsmaskine af egen konstruktion, men også dette apparat lider »den norske død«.

19.9.1905 tilbyder A.-E. Molu & Weil i Paris en håndbetjent stemplingsmaskine til kun 85 francs pr. stk. En nærlæsning af teksten afslører, at der er tale om et plagiat af den tidligere omtalte maskine af Mix & Genest' fabrikation.

Aftryk fra Odense pkt's Krag-maskine (leveret december 1907). Der er tale om en utilsigtet halvstempling, d.v.s. maskinen har »snuppet« to forsendelser så hurtigt efter hinanden, at den her viste forsendelse er blevet overlappet af den efterfølgende. Bemærk enderne af annulleringsstregerne til venstre for stemplet. Brevet tilhører H. Ehlern Jessen, København.



The Time Marking Machine Company i Chicago tilbyder 21.10.1907 at levere Cummins-maskiner med fuldautomatisk tidsskifte i dagstemplerne. Sagen henlægges uden oplysning om grunden hertil.

Forsøg med en dansk stemplingsmaskine, Pneuma Danica, 1907–09

I Dansk Postblad nr. 3,1910 omtales en dansk stemplingsmaskine, der er konstrueret af postmester E. Lund, København S og direktør J. C. H. Ellehammer (jo – det er ham). Maskinen oplyses at være blevet forevist ved det danske postmøde i 1908, og bladet udtrykker store forhåbninger om, at den med tiden kan blive en værdig konkurrent til de udenlandske firmaers produkter.

De tekniske specifikationer er interessante. Maskinen virker – som navnet oplyser – ved vacuum (opfinderne kalder det luftfortynding), Sådan at brevene under passage suges til stemplingsanordningen, hvorved stemplet kun påvirker forsendelsens overflade. I princippet lå maskinens fordele i, at den i modsætning til andre af datidens maskiner var uafhængig af forsendelsernes størrelse og tykkelse. I praksis gik det desværre ikke som forventet.

Den første efterretning i arkivalerne om Pneuma Danica-maskinen findes i en skr. af 10.10. 1907 fra Opm til Gd vedrørende en stemplingsmaskine til Østerbro pkt., hvori det hedder:

> »Jeg har dog ment det rettest at holde Sagen hen, indtil det viste sig, om der var nogen Udsigt til, at den Maskine, D'Hrr. Postmester Lund og Ingeniør Ellehammer sysle med, vilde vise sig brugbar.
>
> Ifølge et i disse Dage fra D'Herrer modtaget brev have deres Forsøg imidlertid endnu langtfra ført til et tilfredsstillende Resultat, og jeg har det Indtryk, at Udsigterne til, at det overhovedet vil lykkes at gøre deres Maskine praktisk brugbar, ikke ere meget lyse«.

I 1908 lysnede det dog lidt. Opm ansøger i juli om en ny elektrisk Krag-maskine til Brevpostkontoret, men han bliver i stedet den 9.9.1908 bedt om at lade foretage forsøg ved samme kontor med Lund & Ellehammers maskine »under hensyn til de fordelagtige Udtalelser, der på det nys afholdte danske Postmøde faldt ved Forevisningen af den Lund-Ellehammerske pneumatiske Brevstemplingsmaskine«.

I oktober indberetter Opm, at Pneuma Danica-maskinen først vil være klar til brug 15.1.1909, og et internt notat i Gd af 3.2.1902 nævner, at maskinen opstilles en af dagene.

14.3.1909 takker Lund & Ellehammer fordi de fik lejlighed til at lade prototypen afprøve i praksis ved Brevpostkontoret. De er nu overbeviste om, at det vil lykkes at sætte en brugbar maskine med en kapacitet på 400 forsendelser pr. minut i produktion. De tilbyder den første af disse for en pris af 1200 kr. inkl. motor og tælleværk ved bestilling nu. Opfinderne garanterer i så fald levering inden 3 måneder og lover, at maskinen ikke skal koste noget, såfremt det viser sig at den 1) »springer« over flere forsendelser end den norske maskine, 2) annullerer utilfredsstillende eller utydeligt, 3) ikke er holdbar nok og ude af stand til at arbejde med en mere uensartet post end Krags samt 4) beskadiger forsendelsernes indhold.

Opm's opfattelse af Pneuma Danica-maskinens anvendelighed følger den 17.3.1909. Det oplyses, at maskinen har været benyttet i nogen tid til afstempling af forsendelser fra kassetømninger, men at stemplingen har måttet afbrydes, fordi stempelaftrykkene – skønt de var læselige – var så svage, at størsteparten af forsendelserne måtte omstemples. Desuden løb en hel del forsendelser igennem maskinen uden at blive stemplet. Endelig arbejdede maskinen for langsomt, og den har heller ikke som forventet kunnet afstemple alle størrelser af breve og kort. Opm har dog stor tiltro til Lund og Ellehammers produkt og forsikringerne om, at problemerne vil blive løst, og han anbefaler bestilling af den tilbudte maskine. Gd hopper med på vognen og afsender bestillingen den 24.3.1909.

29.10.1909 melder Lund og Ellehammer om uforudsete forsinkelser. De tør ikke aflevere maskinen, »før den med Sikkerhed kan hævde sin Overlegenhed, hvad vi paa dette Tidspunkt kan se, den vil blive i stand til. Arbejdet vil blive fremskyndet i enhver Henseende«.

Opm oplyser den 20.11.1909, at postmester Lund har udtalt, at Pneuma Danica-maskinen næppe vil kunne leveres før jul. Den er så vidt vides ikke blevet leveret endnu.

Generelt om stemplingsmaskiner 1909–11

Fra denne periode foreligger to sager. Den første er fra 2.2.1910, hvor en jysk smedemester meddeler, at han har udtænkt en stemplingsmaskine, der ikke kræver nogen betjening. Han tilbyder at komme til København og forklare nærmere om opfindelsen, hvis han kan få rejsen betalt. Det er revolutionerende tale og vækker nysgerrighed i Gd, som dog forinden videre ønsker at måtte »være sat i saadant Kendskab til de Principper, der ligger til Grund for Apparatet, at man

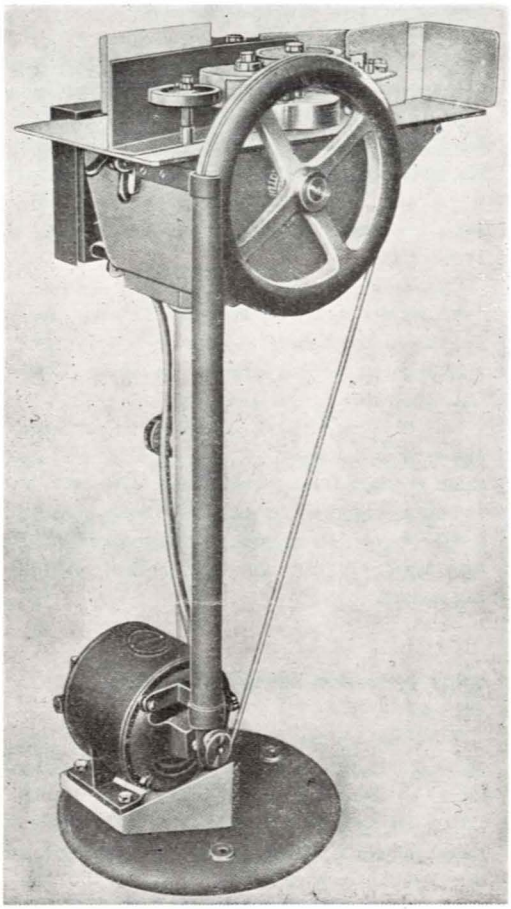
kan danne sig et Skøn over Muligheden for dets praktiske Anvendelse«. Den gratis tur til hovedstaden blev ikke til noget, for det viste sig, at smedens idé gik ud på at forsyne hver eneste af landets postbrevkasser med 2 elektrisk drevne valser med indsatte stempler, som automatisk skulle gå i gang, når klappen over brevindkastet blev løftet.

På samme tidspunkt syslede ingeniør J. P. Borg i København – »(tidl. hos Edison)« står der i hans henvendelse – også med ideer til en stemplingsmaskine. Af sagen fremgår det, at maskinen aldrig blev konstrueret på grund af dårlig økonomi og langvarig sygdom.

Forsøg med en Universal stemplingsmaskine 1912

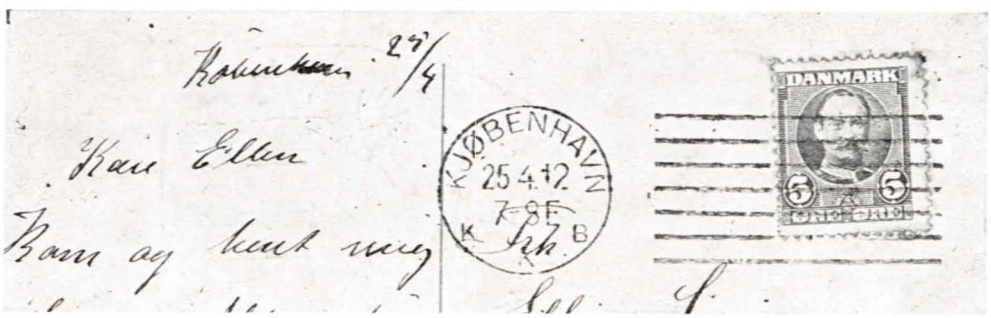
19.3.1912 anmoder Opm om at måtte acceptere et tilbud fra firmaet A. Goudsmit Jr. i København om at lade opstille en amerikansk Universal-maskine gratis på prøve i 40 dage. Firmaets henvendelse er ikke bevaret, men Opm oplyser, at maskinen giver et ca. 10 cm. langt aftryk på højre side af forsendelsernes forside. Tilladelsen til forsøgets afvikling gives umiddelbart af Gd.

2.8.1912 meddeler Universal Stempel-Maschinen Gesellschaft i Berlin, at man går ud fra, at det danske postvæsen ønsker at beholde prøvemaskinen, idet den endnu ikke er blevet tilbageleveret. Sagen sendes til Opm, som 20.9.1912 indberetter, at det ikke har været muligt at tilbagelevere maskinen som følge af hr. Goudsmits iver for at sælge den. Universal-maskinen har vist sig meget brugbar og overgår den norske Krag-maskine på alle punkter undtagen hurtigheden. Prisen, ca. 2300 kr. pr. stk., er efter Gd's mening dog også for høj, og Opm anmodes den 1.10.1912 om at returnere maskinen. Det oplyses i en senere sag, at forsøget afvikledes ved Brevpostkontorets afgående afdeling.



Dapag stemplingsmaskine omkring 1912.

Aftryk fra Universal-maskinen til halvstempling, som blev afprøvet i april–oktober 1912 ved Brevpostkontoret. Brevkortet tilhører H. Ehlern Jessen, København.



Forsøg med en Dapag stemplingsmaskine 1912

11.5.1912 bemyndigedes Opm til at iværksætte forsøg ved Brevpostkontorets afgående afdeling med en af firmaet Hermann Raffel i København fremskaffet elektrisk stemplingsmaskine system Dapag fra Deutsche Post- und Eisenbahn-Verkehrswesen A/G i Berlin. Kapaciteten opgives til 800–1000 forsendelser i minuttet og prisen til 1200 kr. komplet.

Opm's indberetning om forsøget er dateret 20.9. 1912, og det siges heri, at maskinen – som synes at være en efterligning af Krag-maskinen – straks viste sig uanvendelig grundet en konstruktionsfejl og nu henstår i aflåset stand.

26.7.1912 meddeler Hermann Raffel, at maskinen er ombyttet den 25.7.1912, og at den ny maskine er taget i brug samme dag. 1.10.1912 bemyndiges Opm til at beholde Dapag-maskinen indtil videre. Det fremgår desværre ikke af senere sager, om maskinen blev indkøbt eller tilbageleveret.

Sylbe & Pondorf stemplingsmaskiner 1912–27

Tilfældighedernes spil gjorde, at det blev tyske Sylbe & Pondorf-maskiner, som efterfulgte Krags Opm's indberetning om afprøvning af Universal og Dapag er fra 20.9.1912, og han går heri stærkt ind for Universal men nævner dog også, at den tyske Overpostdirektion i Berlin på forespørgsel om netop denne maskine har udtalt, at

»Von den Universal-Stempelmaschinen ist nur eine kleine Anzahl im Jahre 1911 beschafft worden. Ihre Leistungen haben nach den Erfarungen der bisheringen kurzen Gebrauchsdauer im allgemeinen befriedrigt. Die Maschinen sind nur für Halbstempelung eingerichtet, sodass der Stempelabdruck nur den rechten Teil jeder Sendung trifft; sie stempeln bei gemischter Post in der Minute 300 bis 400 Sendungen mit etwa 1–2 % Ausfall.

Hier wird jedoch den Brief-Stempelmaschinen der Firma Sylbe & Pondorff in Schmölln (Sachsen-Altenburg) der Vorzug gegenüber den Maschinen anderer Systeme gegeben. Die Sylbe'schen Maschinen eignen sich infolge ihrer erhöhten Leistungsfähigkeit besonders für grosse Betriebe. Sie stempeln in der gleichen Zeit etwa 2–3 Mal so viel wie die amerikanischen Universal-Stempelmaschinen. Die neueren Maschinen von Sylbe & Pondorf haben ferner den Vorzug, dass sie sowohl für Halb- und auch für Ganzstempelung geschaltet werden können. Ferner sind sie einfacher gebaut, haben einen ruhigeren Gang und sind billiger als die Maschinen amerikanischen Systems.

Die Sylbe'schen Maschinen haben sich bezüglich der Ganzstempelung voll bewärt, bei der Halbstempelung sind an einzelnen Maschinen noch Mängel aufgetreten, so dass ein endgültiges Urteil darüber noch nicht abgegeben werden kann.«

Universal-maskinen kostede 2300 kr., Sylbe & Pondorfmaskinen 1200 kr. for helstemplingstypen og 1530 kr. for kombinationstypen, i alle tilfælde inklusive motor og stempel. Opm indstiller derfor, at der – uanset det gode resultat med Universal-maskinen – anskaffes 3 Sylbe & Pondorfmaskiner af den dyre type, og uanset den ikke er afprøvet i Danmark.

Af Gd's notat i sagen fremgår det, at man ikke regnede med nogen risiko ved at anskaffe de foreslåede 3 maskiner alene på grund af den gode anbefaling og fordi prisen var omtrent den samme som for en Krag-maskine, der blev omdannet til elektrisk drift. Bemyndigelse til indkøbet gives den 1.10.1912, og det anføres udtrykkeligt, at

Lygtevejskvarterets Sylbe & Pondorf-maskine, leveret medio november 1912. De fire annulleringsstregers ender følger stemplets runding – på Krag-maskinerne er de afskåret vertikalt. Sylbe & Pondorf-maskinerne havde tre dagstemplingsklicheer.



stemplerne skal have 4 vandrette annulleringsstreger og være uden lodrette skraveringsstreger i dagstemplet.

De 3 maskiner leveres gennem firmaets danske repræsentant A. Goudsmit Jr. den 16.11.1912 og tildeles Købmagergades pkt (afgående afdeling), Banegårdspostkontoret (Omkarteringspkt.) og Lygtevejskvarterets pkt. Banegårdspostkontorets gamle Krag-maskine flyttes til Østerbro pkt.

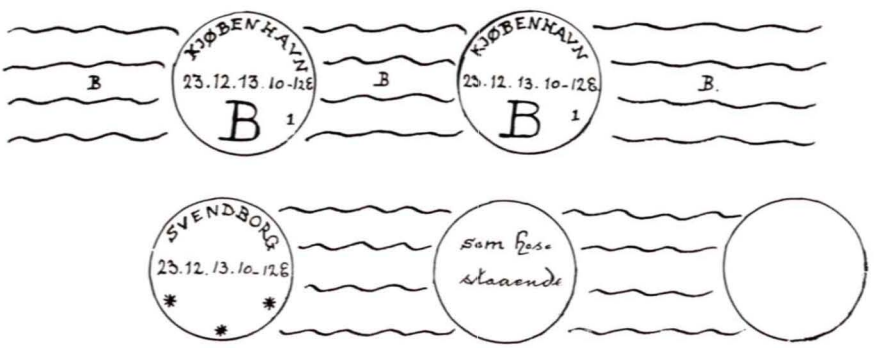
18.3.1913 aflægger Opm rapport om maskinernes egnethed. Ved helstempling af blandet post (Breve og brevkort) fungerer de betydeligt bedre end Krag-maskinerne og har kun få promille passanter samtidig med at annulleringen af frimærkerne er fuldkommen tilfredsstillende og stempelaftrykkene let læselige. Halvstemplingen, der kun udføres på brevkort, er derimod ikke god nok, men Opm mener dog, at dette skyldes ukyndig betjening af maskinerne, idet en udsendt montør fra fabrikken var i stand til at foretage tilfredsstillende halvstempling.

5.11.1913 bestilles yderligere 2 Sylbe & Pondorf-maskiner – 1 til Banegårdspostkontoret og 1 til Svendborg pkt. Ved denne lejlighed træffes principbeslutning om fremtidig at lade maskinstemplerne udforme som vist hosstående. Maskinerne leveres den 23.12.1913.

I aktepakken findes en faktura af 5.1.1914 vedrørende 1 Sylbe & Pondorf-maskine til Odense pkt. Det fremgår ikke andetsteds, at Gd har bestilt maskinen, men den betales i april 1914.

23.3.1914 anmoder Opm om at måtte få leveret reservestempler til stemplingsmaskinerne i det københavnske postområde. Til Sylbe & Pondorf-maskinerne ønskes 1 afgangsstempel mærket »K 1« og 1 mærket »B 2«. Til Krag-maskinerne udbedes

Afskrift af principbeslutningen fra 1913 om maskinstemplernes fremtidige udformning.



Efterm. angives ved E
Eftm " " F

Distriktskogetavet gentages mellem Annulleringsstregerne
Det lille Tal forneden tilhøjre i Aftrykket angiver
Stemplets Nummer.

Bølgelinier foretrækkes, da de i ringere Grad end lige
Annulleringsstreger utydeliggør Skrift, som de gaar hen-
over. Deres Tykkelse bør være følgende : ———



Sylbe & Pondorf. Dagstemplerne udført i overensstemmelse med principbeslutningen fra 1913.

afgangsstempler med angivelsen »V 1«, »N 1«, »Ø 1«, »L 1«, »I 1« og »X 1« samt ankomststempler mærket »B 1« og »V 2«. Opm henstiller i den forbindelse, at stemplernes løbenumre for afgangsstemplernes vedkommende anføres imellem bølgelinierne ligesom gentagelsen af distriktsbogstavet. Anmodningen imødekommes, og reservestemplerne leveres i perioden 30.5.–1.7.1914.

25.3.1914 bestilles 1 stemplingsmaskine til Christianshavn pkt. forsynet med stempler til såvel afgangs- som ankomststemling. Maskinen leveres og opstilles i august.

Gd bestiller 23.6.1914 2 Sylbe & Pondorf-maskiner til hhv. Købmagergades pkt. (ankommende afd.) og Hellerup pkt. Købmagergades maskine leveres i september, men uden stempler. Maskinen til Hellerup leveres medio november, og samtidigt leveres de manglende stempler.

Det bør indskydes, at leveringstiden for Sylbe & Pondorf-maskiner nu er 3 måneder eller mere mod tidligere kun 1 måned, hvilket givetvis skyldes første verdenskrigs udbrud. Firmaet har hidtil givet kredit i op til 3 måneder, men i december 1914 anmoder man om umiddelbar betaling for leverede varer, fordi man nu er afskåret fra de fleste skyldnere og dermed afhængig af betalingerne fra kunder i neutrale lande.

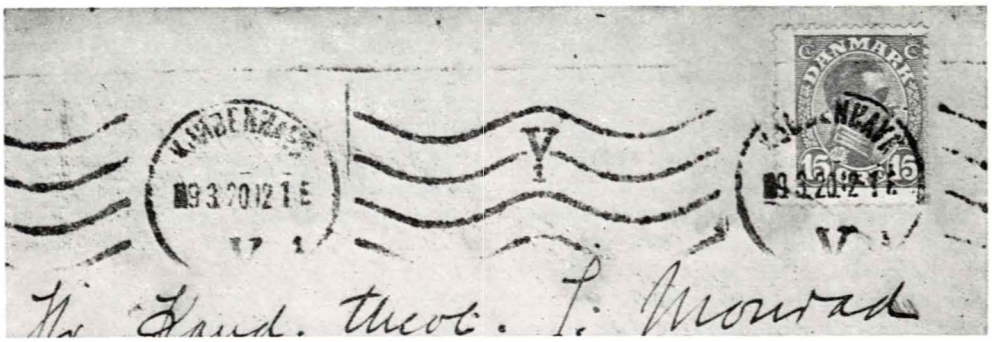
10.12.1915 skriver Gd til Sylbe & Pondorf og forespørger, om firmaet er i stand til at levere 3 stemplingsmaskiner, samt i bekræftende fald til hvilken pris og hvor lang leveringstid, der må påregnes. Firmaet svarer straks, at prisen er uændret, og at maskinerne ved omgående bestilling kan leveres sidst i februar 1916.

Af et notat fra 20.12.1915 fremgår det, at maskinfabrikken er omdannet til granatfabrik, og at forespørgselen er fremsendt for det tilfælde, at Sylbe & Pondorf skulle ligge inde med et antal færdige maskiner, som ikke var blevet leveret. Det fremgår endvidere, at kursen på Reichsmark er faldet så meget, at maskinerne reelt nu er 20 % billigere end før krigen. Endelig er notatet påført en fortegnelse over de i brug værende stemplingsmaskiner, som gengives her:

København: 12 Krag- og 7 Sylbe & Pondorf-maskiner. Esbjerg, Horsens, Kolding, Randers, Vejle, Viborg, Ålborg og Århus: har hver 1 Krag-maskine. Svendborg: 1 Sylbe & Pondorf-maskine. Odense: 1 maskine af hvert fabrikat (Krag-maskinen benyttes ved Odense B).

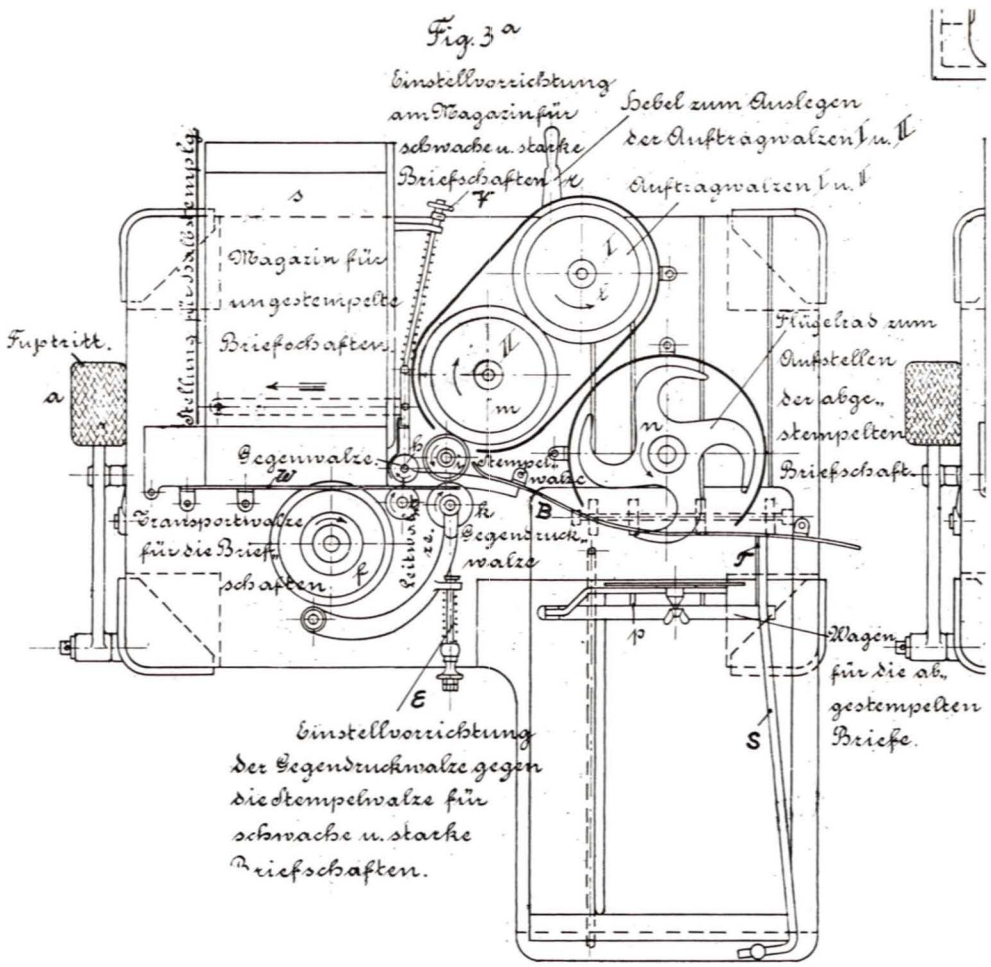
Krag-maskine med dagstempler ændret til 1913-standard.





Aftryk af et af de i marts 1914 leverede reservestempler, hvor stempelnummeret repeteres under distriktsbetegnelserne mellem annulleringsstregerne.

Udsnit af konstruktionstegning til Sylbe & Pondorf-maskiner.



Kort før årsskiftet forespørger Gd Opm samt de to overpostinspektører, hvilke kontorer de mener bør forsynes med stemplingsmaskiner. Opm beder om maskiner til Sundbyernes pkt. og indleveringspostkontor XI. Overpostinspektørerne svarer i fællesskab den 24.3.1916, at pkt'erne i Nykøbing F. og Silkeborg bør tilgodeses.

Gd bestiller herefter 4 Sylbe & Pondorf-maskiner den 1.4.1916. Det er i forbindelse hermed taget i betragtning, at Markkursen nu er sunket så meget, at den fjerde maskine faktisk er gratis. Sylbe & Pondorf svarer straks og beder om en gentagelse af ordren på tysk, da deres danske korrespondent er indrulleret under fanen. Firmaet får i den anledning tilsendt en fransk oversættelse, som man får oversat til tysk og sender til Gd til kontrol. Da dette er overstået, er bøgen sprunget ud. Herefter træder det tyske bureaukrati til, idet Sylbe & Pondorf først må udføre de 4 maskiner, når der fra Danmark er modtaget 15,5 kg kobber, svarende til den mængde, der er medgået til maskinernes fremstilling. Der er imidlertid forbud mod at udføre kobber fra Danmark, men det klares dog med en særlig dispensation fra justitsministeriet, og det for Tyskland så dyrebare metal afsendes den 26.8.1916.

Modtagelsen af kobberet bekræftes 29.9.1916 og firmaet lover at fremskynde udførelsen af maskinerne hurtigst muligt. På Gd's rykker af 20.11.1916 svarer Sylbe & Pondorf, at man grundet andre påtrængende opgaver først kan levere maskinerne 4 måneder senere. Det vil Gd selvsagt ikke finde sig i, og man »undlader ikke at meddele, at en saa lang Leveringstid – mindst 1 Aar – er Generaldirektoratet ganske overordentlig ubelejlig.« Det nytter dog ikke at klage. Maskinen til Sundbyerne leveres 17.4.1917, indleveringspostkontor XI's 18.4.1917, Silkeborgs 3.5. 1917 og Nykøbing F's 8.5.1917.

Efter første verdenskrigs afslutning afsættes der et større beløb til anskaffelse af nye stemplingsmaskiner. Gd vil kun have Sylbe & Pondorfs produkt og må derfor vente til forholdene i Tyskland er så nogenlunde normaliserede. I løbet af 1919 bestilles ikke mindre end 40 nye maskiner til levering efter nærmere aftale jf. det efterfølgende (Datoangivelsen i parantes efter kontorernes navne er tidspunktet for ibrugtagningen):

5.7.1919: 6 maskiner til hhv.
- Købmagergades pkt, ank.afd. (ca. 1.9.1920)
- Banegårdspostkontoret, ank.afd. (23.8.1920)
- Frederiksberg pkt. (ca. 1.9.1920)
- Indleveringspostkontor 2 (24.7.1920)
- Indleveringspostkontor 9 (ca. 1.10.1920)
- Strandvejskvarterets pkt. (ca. 1.9.1920)

13.9.1919: 11 maskiner til hhv.
- Charlottenlund pkt. (januar 1921)
- Fredericia pkt. (ultimo november 1920)
- Herning pkt. (ca. 30.12.1920)
- Hjørring pkt. (ca. 13.12.1920)
- Nyborg pkt. (november 1920)
- Randers pkt. (15.12.1920)
- Roskilde pkt. (ca. 13.1.1920)
- Slagelse pkt. (ca. 16.1.1920)
- Valby pkt. (januar 1920)
- Ålborg pkt. (ca. 15.12.1920)
- Århus pkt. (ca. 15.9.1920).

18.2.1920: 2 maskiner til Vesterbro pkt. til afløsning af de udslidte Krag-maskiner (leveret i januar 1921).

12.4.1920: 1 maskine til brug ved Sønderborg pkt. efter genforeningen (ca. 29.10.1920).

4.5.1920: 1 maskine til Haderslev pkt. (ca. 14.7. 1921).

28.5.1920: 2 maskiner til hhv.
- Nørrbro pkt. (leveret ?)
- Lygtevejskvarterets pkt. (ca. 17.9.1921)

Begge kontorer havde 1 maskine i forvejen.

Et morsomt eksempel på dobbelt afstempling i en Krag-maskine. Tilhører Finn Bauer, København.



11.3.1921: 14 maskiner til hhv.
Helsingør pkt. (oktober 1921)
Hillerød pkt. (ca. 7.11.1921)
Holbæk pkt. (ca. 13.9.1921)
Horsens pkt. (?)
Kalundborg pkt. (25.9.1921)
Købmagergades pkt. (15.5.1921)
Næstved pkt. (?)
Omkarteringspkt. (2 maskiner) (august 1921)
Rønne pkt. (ultimo december 1921)
Skive pkt. (?)
Tønder pkt. (ca. 9.12.1921)
Østerbro pkt. (15.5.1921)
Åbenrå pkt. (primo december 1921).
30.3.1921: 2 maskiner til hhv.
Grenå pkt. (?)
Lemvig pkt. (?)
5.9.1921: 1 maskine til Vejle pkt. (ca. 26.1. 1922).

I 1925 forespørger det franske postvæsen Gd om dets erfaringer med Sylbe & Pondorfs stemplingsmaskiner. Bortset fra støjgener er alt rosenrødt og det oplyses, at maskinerne let skiftes fra og til hel- og halvstempling.

Dette sidste passer dog ikke helt, for i et notat i Gd af 9.2.1927 nævnes udtrykkeligt, at Sylbe & Ponodrf-maskinerne ikke som forventet kan udføre halvstempling, og det forklares også hvorfor.

Halvstempling kan nemlig kun udføres på ensartede forsendelser, som er omhyggeligt samlede og stødt godt sammen i forkanten, inden de føres hen til frembringervalsen. Hvis disse betingelser er opfyldt, vil valsen tage fat i den næste forsendelse, så den kommer til at overlappe den forankørende og så fremdeles indtil den sidste forsendelse, som altid vil blive stemplet i hele forsendelsens længde. Det er alene personalets manglende omhyggelighed ved de indledende manøvrer, der forhindrer halvstemplingens rette udførelse.

Trods mange bestræbelser lykkedes det aldrig at få indlært personalet de nødvendige forudsætninger for at kunne udføre halvstempling, og som sidste udvej lader Gd i de følgende par år en københavnsk maskinfabrik samt fabrikken i Tyskland forsøge en ombygning af et par overtallige maskiner. Fabrikken i København opgiver snart, hvorimod Sylbe & Pondorf kan klare opgaven. Dog er prisen for høj, og maskinens kapacitet nedsættes til ca. 300 forsendelser pr. minut, hvilket er for lidt.

Gd opgiver derfor ombygningsplanerne, hvilket bliver medvirkende til, at anvendelsen af Sylbe & Pondorf-maskinerne relativt hurtigt ophører, for det var nu kommet så vidt, at man kun ville benytte sig af halvstempling for at undgå de mange problemer med helstemplingen af især brevkort. I 1929 optages følgelig i det interne reglement for postforretningernes udførelse denne bestemmelse: »Ved Postkontorer, der er forsynet med Stemplingsmaskiner, der ikke kan halvstemple, fratages saavidt muligt til Haandstempling Brevkort med tekst paa Forsiden.«.

Der blev ikke senere anskaffet Sylbe & Pondorf-maskiner, og det er ikke muligt at følge alle maskiner længere – de fleste er formentlig benyttet til det sidste, d.v.s. til de er slidt op. Den sidste efterretning i aktepakkerne vedrørende anvendelsen af Sylbe & Pondorf-maskiner er fra december 1927, hvor de maskiner, der udelukkende anvendes til ankomststempling, indkaldes som følge af bortfaldet af denne stempling. Det drejer sig om 6 maskiner fra de københavnske distriktspostkontorer F, L, N, S, V og Ø. Hvad der senere er blevet af disse maskiner oplyses ikke.

fortsættes i NFT nr. 1/83

Et eksempel på halvstempling udført med en Sylbe & Pondorf-maskine. Stemplet uden distriktsbetegnelse er fra perioden 1912–1927, hvor Omkarteringspostkontoret kun bar sit navn internt.



Anvendelsen af helsagsudklip

Af Niels Klottrup

Det primære formål med at skrive om postale emner, må naturligvis ikke være at prøve at finde fejl i andres skriftlige frembringelser blot for at sige: »Æh-bæh – Der tog du fejl!«

Jeg har af og til spekuleret på, om jeg anses for at være en sådan »Æh-bæh«-fyr, men når jeg har berørt problemet overfor andre samlere, har de alle sagt: »Hvis du finder noget, der er forkert, så er det vigtigt at få det rettet.« Derfor fremturer jeg nok engang, idet jeg meget vel er klar over den risiko, jeg løber for fejltagelser. Trykfejl er én ting. Værre er de skrivefejl, der kan løbe i en pen, der længe har været på sporet af et postalt emne. Hertil kommer, at mine manuskripter altid foreligger i en lidt utålmodig håndskrift.

Denne gang drejer det sig om følgende:

I NFT nr. 4/1969 side 74 kan man læse, som følger:

11. Udklip.

Det havde været forbudt at anvende udklip af de i 1865 indførte frimærkekonvolutter, men fra den 1. april 1871 kunne udklippede frimærkepåtryk fra brevkort og andre helsager anvendes i stedet for frimærker (se fig. 3). Denne tilladelse ophørte for forsendelser til udlandet fra den 1. april 1922 og for forsendelser i indlandet fra den 1. jan. 1966.

Citatet stammer fra en artikel af A. Tholl, der så afgjort ikke plejede at fare med løs snak, og indtil for nylig har jeg da også henregnet de to datoer, 1/4 1922 og 1/1 1966, som hørende til de evige sandheder.

Imidlertid viser det sig, at den første af dem er ca. 8 år for sen.

I Officielle Meddelelser nr. 2/1914 står der under rettelser til Udenrigs-Brevposttaksten af 1913 følgende d. 12. januar 1914.

Tarif d'insertion de Notre Revue, valable dès jan 1982
Insertionstarif unserer Zeitschrift ab Jan. 1982
Prices for insertions in our Magazine from jan. 1982

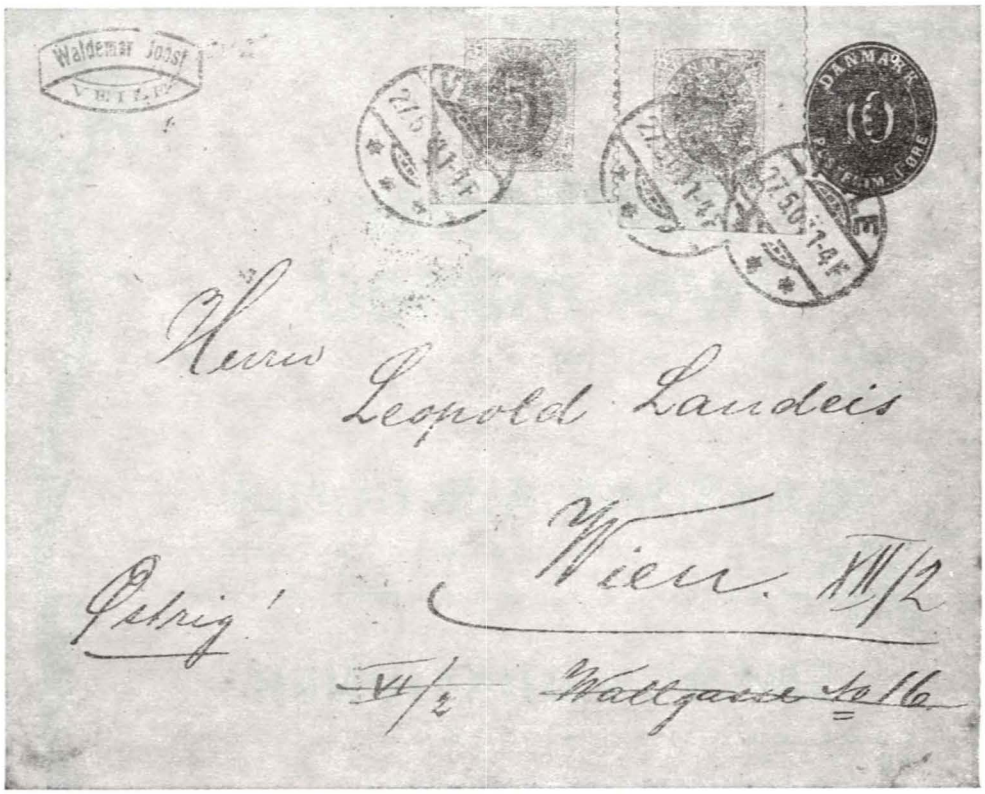
Parution/Erscheinungsplan/Publication dates 1982:
1.2. – 1.4. – 1.6. – 1.10. – 15.11.

1/1 Page/Site/Page . . . . . d.Kr. 900,–
1/2 » » » . . . . . d.Kr. 475,–
1/4 » » » . . . . . d.Kr. 275,–
1/8 » » » . . . . . d.Kr. 150,–

Extra: Frais de production/ Aufbauspesen/ Productionscosts
2. Insertions –10 %
3. » –15 %

Couleur/Farbe/Colour– Page/Seite/Page 2, 3 & 4 Couverture/
Umschlag/Cover – Extra . . . . . d.Kr. 200,–

KJØBENHAVNS PHILATELIST KLUB



2 stk. udklip fra korrespondancekort anvendt som opfrankering til udlandet 1904. Ikke tilladt fra 12. januar 1914.

Klubben råder over et vist restlager af en lang række numre af N.F.T. udgivet tiden 1933–1981.

De medlemmer, som mangler enkeltnumre eller hele årgange inden for dette tidsrum, kan i den udstrækning restlageret rækker købe disse numre på mødeaftenerne ved henvendelse til sekretær eller næstformand. Bestilling kan tillige afgives gennem K.P.K.'s kontor, Grønnegade 41, 1107 København K.

PRISEN PR. NUMMER ER I 1982: 18,00 KR.

N.F.T. omdeles af postvæsenet. Hvis De skifter bopæl og ønsker bladet leveret til Deres nye adresse, må det ske ved at foretage en flytteanmeldelse på en blanket, der fås i telefonkiosker eller på posthuse.

Hverken redaktionen eller sekretariatet kan påtage sig denne opgave, da der finder et stort antal flytninger sted hvert år.

Postvæsenet giver K.P.K. besked om den stedfundne flytning, således at vi også er orienteret om den nye adresse.

Auktioner hver måned

GLOBALIA APS & KØBENHAVNS FRIMÆRKEAUKTION APS afholder auktioner hver måned:

KLASSISKE AUKTIONER

Til disse auktioner søges specielt bedre klassiske mærker & breve fra alle områder – specielt søges Danmark, Norge, øvrige Skandinavien, Tyskland, Holland, England m. v. Vi afholder klassiske auktioner hver måned.

ENGROS AUKTIONER

Engros auktioner omfatter specielt samlinger, partier, kartoteker, postfriske helark, bundter m. v. Kort sagt alt har interesse – blot kvaliteten er i orden. Engros auktioner afholdes hver måned.

REALISATIONSAUKTIONER

Til denne populære auktionsform søges store realisationer, hele dødsboer, handlerlagre, store engrospartier m. m. Materiale fra alle områder har interesse – både Skandinavien, Europa og øvrige lande.
Realisationsauktioner afholdes 4–6 gange hvert år.

Kontakt for nærmere oplysninger angående Deres realisation. Vi er Danmark rundt hver måned og besøger Dem gerne for en uforbindende samtale.

REKVIRER GRATIS VORE KATALOGER OG INDLEVERINGSBETINGELSER

GLOBALIA int. Frimærke AUKTION Aps GLOBALIA

GLOBALIA
INT. FRIMÆRKEAUKTIONER APS
KØBENHAVNS FRIMÆRKEAUKTION
Bogensevej 28
5270 Odense N - Tlf. 09-18 23 43

Udenrigs-Brevposttaksten.

Side 13, § 13, I. Som nyt (3die Stykke) indsættes:

„Frimærker, der er udklippede af Frigørelsesmidler, kan ikke benyttes til Frigørelse af Postforsendelser til Udlandet".

(I.)

Det overraskede mig. Jeg kiggede for en sikkerheds skyld efter flere gange, men det stod der stadig.

Et opslag i min fotokopi af U.B.T. 1913 bekræftede, at også andre end jeg havde set det, da ovenstående rettelse var ført ind med håndskrift på det rette sted.

Nu burde jeg jo være tilfreds, nu jeg ved, at datoen skal være 12. januar 1914 i stedet for 1. april 1922, men lige siden (dog ikke uafbrudt) har jeg spekuleret på, hvor Tholl's forkerte oplysning stammer fra. Kan nogen hjælpe?

Udklippenes ophør på indenlandske forsendelser fra 1. januar 1966 har jeg selvfølgelig også undersøgt, nu jeg var i gang.

I OM den 1. december 1965 kan bl. a. læses:

§ 33, pkt. 11:
Frimærkeaftryk, der er udklippet af helsager (brevkort, korrespondancekort m. v.), er fremtidig ugyldige og kan ikke benyttes til frankering.

Ovenstående er en af rettelserne til reglement II gældende fra 1. januar 1966. Denne dato er altså i orden.

4 øres udklip fra korrespondancekort anvendt indenlands 1906 som opfrankering. Dette specielle udklip kunne dog kun anvendes til udgangen af marts 1907. Se evt. NFT nr. 1/1982 s. 20 nederst



Jubilæumsgældsbreve K.P.K. 95 år

Som det vel efterhånden er gået op for de fleste medlemmer er KPK's økonomi ret anstrengt. Med det formål at hjælpe KPK over den værste krise er der trykt 1.000 »JUBILÆUMS-GÆLDSBREVE« a kr. 95 og 10 a kr. 950. Gældsbrevene er nummererede og vil ikke blive forrentede.

Gældsbrevene vil blive indløst igen i løbet af fem år, således at der udtrækkes en femtedel til indløsning hvert af de kommende fem år.

Meddelelse om hvilke gældsbeviser der er udtrukket til indløsning vil blive givet hvert år ved KPK's fødselsdagsfester, ligesom meddelelse vil blive givet i NFT.

Samtlige medlemmer opfordres til at erhverve et eller flere gældsbreve, og det er bestyrelsens håb, at medlemmerne vil tage godt imod dette tiltag.

Bestilling af gældsbreve sker ved at fremsende beløbet for det antal gældsbreve man mener at kunne støtte KPK med. Beløb og bestilling bedes sendt til KPK's kasserer, H. Carstensen, Lidemarksvej 57, 4681 Herfølge. (Postgiro 200 03 93).

4 øre helark

i fotografiske sorttryk.

I anledning af KPK 95 år har klubben til studiebrug ladet fremstille et antal fotografiske sorttryk af de 4 øres helark som G. A. Hagemann i sin tid skænkede til KPK.

Arkene spænder fra 4 øre 15. tryk til 48. tryk, og omfatter næsten alle de rammesettings som anvendtes til 4 og 8 øre hovedgruppe 4.

Prisen for et komplet sæt (18 fotos) er 200 kr. Kan besctilles på KPK's kontor.

HANDELSBANKEN
altid med i billedet

Om brevpriser . . .

svar til Niels Klottrup

Niels Klottrup skriver om brevpriser i NFT nr. 1, side 9, og peger meget rigtigt på det helt forkerte princip, der synes under udvikling herhjemme, nemlig at man prissætter hele forsendelser (det dækker bedre end ordet »breve«) efter frimærkerne i stedet for at se på den postale funktion.

Men – kære NK – du falder jo selv i, når du undersøger 16 øren og analyserer, hvor mange objekter, man kunne dække denne værdi med, hvis man ville vise mærkets brug i alle tænkelige relationer. Så er du stadig »frimærkeorienteret« og ikke »funktionsorienteret«.

Du nævner i din artikler 9 meget relevante årsager til at samle hele forsendelser, og jeg bekender mig kun til nr. 7 og 8 som de eneste, der fuldt ud motiverer en opsætning af en hel forsendelse.

Alle andre virker lidt søgte – og jeg kan fornemme på dit ordvalg, at du faktisk deler denne opfattelse. Der er lidt ironi i din beskrivelse af de andre årsager, og den er i masser af eksponenter så absolut på sin plads, men ikke altid.

Jeg vil gerne gøre mig til talsmand for den opfattelse, at dersom man helt eentydigt kan sætte udgivelsen af et nyt brugsfrimærke – dets værdi, farve og udgivelsesdato – i relation til en postal funktion, så bør man vise denne postale funktion med det pågældende brugsfrimærke anvendt single. Og så er det ganske ligegyldigt, om eksponatet iøvrigt er en katalogsamling, en videnskabelig undersøgelse af tryk, pladning og andet godt, mærkets typiske brug bør vises.

Min egen samling drejer sig primært om dette, men hvis man skal forklare et antal postale funktioners udvikling i bredere forstand, vil der selv-

følgelig også forekomme bunker af eksempler med sammensatte frankaturer, om ikke af andre grunde, så fordi der ikke fandtes mulighed for at benytte single frankering.

Kan du fastslå hovedårsagen til udsendelsen af en 16 øre i 1875? Mon ikke anvendelsen som anbefalingsgebyr er den primære årsag? Hvis det er tilfældet, synes jeg ta et anbefalet brev med 8 plus 16 øre må være det primære objekt at vise – og så tidligt som muligt. Så er mærkets posthistoriske betydning fastslået og dokumenteret, og alt andet bliver på en måde mindre vigtigt, men kan selvfølgelig være et udmærket supplement.

I Sverige har vi i SFF-kataloget forlængst indset, at selve den postale funktion er den vigtigste faktor i prissætningen for hele forsendelser, og kun med ganske få undtagelser angives de højeste priser for objekter, der frankeres med netop det mærke, der så helt åbenbart var udgivet med een bestemt postal funktions frankering for øje. Undtagelserne fra denne regel opstår alene, hvis meget sjældne mærker indgår i en sammensat frankering, men personligt søger jeg ikke den slags objekter, hvis en single frankering er mulig. Det tidstypiske og brugstypiske ved et frimærkes anvendelse kommer for mig altid i første række.

Er du enig heri?

Palle Laursen.

Kære Palle Laursen

Tak for dit svar. Vi er enige i mangt og meget, og din opfattelse af min ironiske holdning er korrekt for mange af punkternes vedkommende.

At jeg fortrinsvis skulle være frimærkeorienteret, må jeg benægte. Jeg sætter også frimærkeløse forsendelser højt, hvad der vil fremgå af anden artikel.

Jeg gør mig ikke til talsmand for, at man skal samle 16 øres frankaturer i alle afskygninger og sammensætninger, men påviste blot mangfoldigheden og vanskeligheden ved prisansættelsen – og så glemte jeg endda én – muligvis flere.

Specielt vedrørende 16 øren, kan der næppe påvises en enkelt grund til udsendelsen.

Da den blev til salg fra 1/1 1875, kostede et anbefalet landsbrev 25 øre, så anbefalingsgebyret har ikke været det påtænkte. Når et anbefalet landsbrev fra 1/4 1875 kostede 24 øre, ville udsendelsen af et sådant mærke have været mere relevant. Jfr. artiklen »Udgivelsespolitik i hine tider«. Skulle en enkelt grund nævnes til 16 øre frimærkets udgivelse, skulle det vel være pakkeporto for indtil 1 pund, men det danske takstsystem var sådan opbygget, at 16 øren blev en meget anvendelig værdi.

Vedrørende single eller sammensatte frankaturer, så gør forskellige geografisk-postale forhold sig gældende. Brevsamlingsstederne og landpostbudene havde normalt kun 4- og 8 øres frimærker at sælge, senere kun andre lave værdier.

Højere værdier kunne bestilles af publikum til senere levering. Dette må også tages i betragtning ved vurderingen. Det typiske og brugstypiske spiller en stor rolle for mig, og som du selv har påpeget i dine statistiske artikler, så brugte folk jo fortrinsvis de lave værdier, så single af højere værdier kun næppe siges at være tidstypiske eller brugstypiske i Danmark. Bemærk forøvrigt, *at jeg ikke skrev om 16 øres frimærket, men om frankaturer på 16 øre.*

I min egen samling lægger jeg hovedvægten på de forskellige forsendelsesformer og deres postbehandling og lader de enkelte frimærkeværdier komme i anden række, men helt uvæsentlige er de da ikke. Jeg har 5–6 forskellige forsendelsesformer med 16 øre single siddende vidt forskellige steder i samlingen. Posthistorisk finder jeg dem ikke mere interessante end f. eks. 8+8 øre, men prismæssigt ligger de da en del højere. Hvis jeg engang skulle få fat på et brevkort sendt expres, ville jeg være tilfreds, hvis frankaturen var rigtig, og kun perifert interessere mig for de anvendte frimærkeværdier. Expresgebyret var forøvrigt *16 øre* indtil 30/9 1888 for indenlandske forsendelser.

»Frimærkeorienteret« eller »funktionsorienteret«? Det kan diskuteres! Personlig er jeg tilfreds, så længe jeg ikke er helt desorienteret.

Postal dokumentation kan være så mange ting – heldigvis.

Venlig hilsen

Niels Klottrup.

thøttrup bogtryk & offset
GAMMELGÅRDSVEJ 84, FARUM. 02-95 22 72

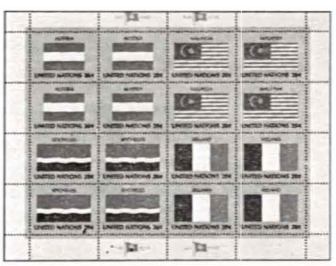
DE FORENEDE NATIONERS POSTFORVALTNING

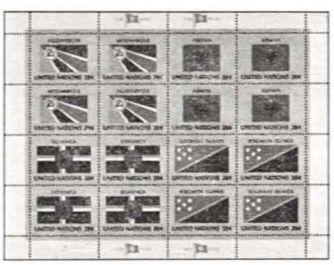
Ny udgave 24. september 1982

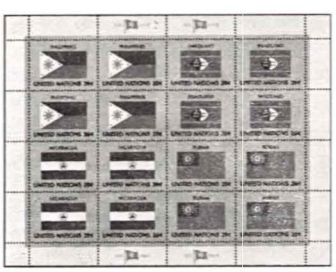
3. UDGAVE I SERIEN "MEDLEMSLANDENES FLAG"

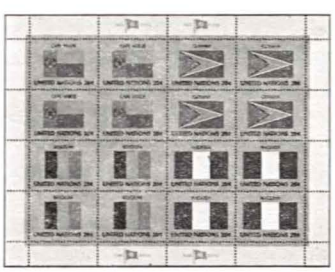
Medlemslande, i grupper på fire,
hvis flag bliver udgivet:

1. Østrig, Malaysia, Seychellerne, Irland
2. Mozambique, Albanien, Dominica, Salomon Øerne
3. Philippinerne, Swaziland, Nicaragua, Burma
4. De Kapverdiske Øer, Guyana, Belgien, Nigeria









Frimærkerne bliver udgivet i ark på 16, fordelt på fire gange fire flag.

Fås hos Deres sædvanlige forhandler.

Oplysninger fås hos:
Administration postale des Nations Unies
Palais des Nations – CH-1211 Genève 10

MØDER

Mødeprogram KPKs Hus, Grønnegade 41, kl. 20

1982

10. nov. Storauktion.
17. nov. Storauktion.
20. nov. Lørdag. Udstilling i laugssalen kl. 10–18.
Falske og tilsvarende ægte mærker.
Mit bedste objekt.
Festaften i Parkrestauranten kl. 19 (se program i NFT nr. 4). Omgående tilmelding, se nedenstående.
21. nov. Søndag. Udstilling i laugssalen kl. 10–18.
22. nov. KPK's 95 års fødselsdag. Reception i laugssalen kl. 16–18.
Kl. 20 fødselsdagsmøde og derefter Støtte- og fødselsdagsauktion.
24. nov. *Intet møde.*
1. dec. Hvordan gik fødselsdagene. Knud Mohr.
8. dec. Island. Ebbe Eldrup.
15. dec. Julemøde.
22. dec. Intet møde.
29. dec. Intet møde.

1983

5. jan. Nyt fra frimærketrykkeriet ved dets daglige leder E. A. Andersen.
12. jan. Beskrivelse af postforsendelser. Folmer Østergaard.
19. jan.
26. jan. FIRE R.B.S. Max Meedom.
2. feb. Faridkot. Mogens Faber.
9. feb. Breve ad libitum. Leif Fabricius Storm.
16. feb. Norges første Øre-udgave. Sv. Wiegaard Hansen.
23. feb. Dansk filatelistisk litteratur.
Pierre Rene Terisse.

FESTAFTEN

LØRDAG DEN 20. NOVEMBER KL. 19.00

K.P.K.'s 95 års fødselsdag

I PARK RESTAURANTEN

Tilmelding til KPK's kontor tlf.: 01 - 15 17 75 (9.30–13.30) eller til Mogens Kristiansen, tlf.: (dag) 01 - 14 04 00 lokal 3307, (aften) 02 - 23 31 04

KJØBENHAVNS PHILATELIST KLUB

GRØNNEGADE 41, 1107 KØBENHAVN K
TELF. (01) 15 17 75

KPKs møder afholdes hver onsdag kl. 20,00 i KPKs Hus, Grønnegade 41. I månederne juni og juli afholdes et møde efter særlig meddelelse.

Kontingent for 1982 incl. medlemsblad:

Storkøbenhavn:
A-medlem 285,–
B-medlem 237,–
Provins og udland:
A-medlem 215,–
B-medlem 167,–

BESTYRELSE:

KNUD MOHR, konsulent, revisor, Fredericiagade 16, 1310 København K, tlf. (01) 15 45 11. Formand.

ERIK BUHL CHRISTENSEN, civilingeniør, Vejlesøvej 27, 2840 Holte, tlf. (02) 42 17 17. Næstformand.

HOLGER CARSTENSEN, civiløkonom, Taagerødhus, Lidemarksv. 57, 4681 Herfølge, tlf. (03) 67 13 81, Kasserer. Klubbens postgiro nr. 2 00 03 93.

HENNING KRØYER, salgschef, Kongsager 35, 2620 Albertslund, tlf. (02) 64 30 10. Auktionarius.

KAJ C. VAGNKJÆR, Nyelandsvej 2³, 2000 København F, tlf. (01) 86 50 47. Hoveddubletleder.

LASSE NIELSEN, akademiingeniør, Mirabellevej 10, 2400 København NV. Sekretær.

KAI STOLZENBACH, Hedegårds Alle 29, 2600 Glostrup, tlf. (02) 45 20 30. Bibliotekar.

JØRN PETERSEN, Bredager 19² tv., 2650 Hvidovre, tlf. (01) 75 43 25.

CHRISTIAN NØRBACH, H. P. Simonsens Alle 16, 5250 Odense SV, tlf. (09) 17 25 94.

REVISORER:

Direktør FINN STJERNHOLCK.
Statsaut. rev. POUL MAHRT.

KLUBMESTER:

HANS EHLERN JESSEN, civilingeniør, Bredesvinget 26, 2830 Virum, tlf. (02) 85 11 95.

KPKs FORLAG

Kjøbenhavns Philatelist Klub, Grønnegade 41, 1107 København K.

BOLIGUDVALGET:

HENNING KRØYER, formand.

FORLAGSUDVALGET:

SVEND MAGNUSSEN, formand.

PRØVNINGSUDVALGET:

T. BUNTZEN, formand.

KPK's Prøvningsudvalg foretager prøvninger for alle medlemmer under Danmarks Filatelist Forbund.

Mærker, der ønskes prøvet, skal indsendes til KPK's Prøvningsudvalg, Postboks 3, 1001 København K.

ADRESSER:

Vedr. **medlemskontingent og abonnement:**
Holger Carstensen, civiløkonom, Taagerødhus, Lidemarksvej 57, 4681 Herfølge, tlf. (03) 67 13 81. Klubbens postgiro nr. 2 00 03 93.

Vedr. **auktioner:**
Henning Krøyer, salgschef, Kongsager 35, 2620 Albertslund.

Vedr. **dubletcirkulationen:**
Kaj C. Vagnkjær, Nyelandsvej 2³, 2000 København F.

Vedr. **forlag og medlemssager:**
Kjøbenhavns Philatelist Klub, Grønnegade 41, 1107 København K.

Vedr. **Indmeldelser:**
Hans Ehlern Jessen, civilingeniør, Bredesvinget 26, 2830 Virum.

NORDISK FILATELISTISK TIDSSKRIFT

NFT udgives af KPK og udkommer med 6 numre om året, den 1. i månederne februar, april, juni, oktober, november og december.

Manuskripter og annoncer skal være redaktionen i hænde senest 1 måned før bladet udkommer.

ABONNEMENT

for 1982 kan tegnes for kr. 100,– incl. moms på postgiro nr. 2 00 03 93, K.P.K., Lidemarksvej 57, 4681 Herfølge. Ønskes bladet luftbefordret fremsendt, betales portoen ekstra.

Gengivelse af artikler i NFT må ikke ske uden forfatterens tilladelse.

REDAKTION

HANS EHLERN JESSEN, civilingeniør, Bredesvinget 26, 2830 Virum, tlf. (02) 85 11 95.

LASSE NIELSEN, akademiingeniør, Mirabellevej 10, 2400 København NV.

ANNONCEPRISER 1982 (excl. moms)

1/1 side ..... 900,– kr. pr. gang
1/2 side ..... 475,– kr. pr. gang
1/4 side ..... 275,– kr. pr. gang
1/8 side ..... 150,– kr. pr. gang

+ produktionsomkostninger, der debiteres særskilt. 10 % rabat for 2x, 15 % for 3x eller mere.

For annoncer på bladets 2., 3. og 4. omslagsside, der kan trykkes i 2 farver, betales 200,– kr. ekstra.

DE FORENEDE NATIONERS POSTFORVALTNING

Ny udgave: 19. november 1982

BEVARING OG BESKYTTELSE AF NATUREN



SFr. 0,40



$ 0,20



ØS 5.–



SFr. 1,50



$ 0,28



ØS 7.–



Fås hos Deres sædvanlige forhandler.

Oplysninger fås hos: Administration postale des Nations Unies
Palais des Nations – CH-1211 Genève 10

32.
JØRGEN JUNIOR
Qualitäts-Briefmarkenauktion



7./8. Dezember 1982
in Schweiz

Forlang vort Katalog.
Hele Verden.
Skandinavien specialiseret.
Eftersyn i Stockholm og København.

JØRGEN JUNIOR SOLOTHURNER PHILATELIE

Zuchwilerstrasse 41, 4500 Solothurn/Schweiz
☏ Int. 41 65-22 72 20 ☏ CH 065-22 72 20