



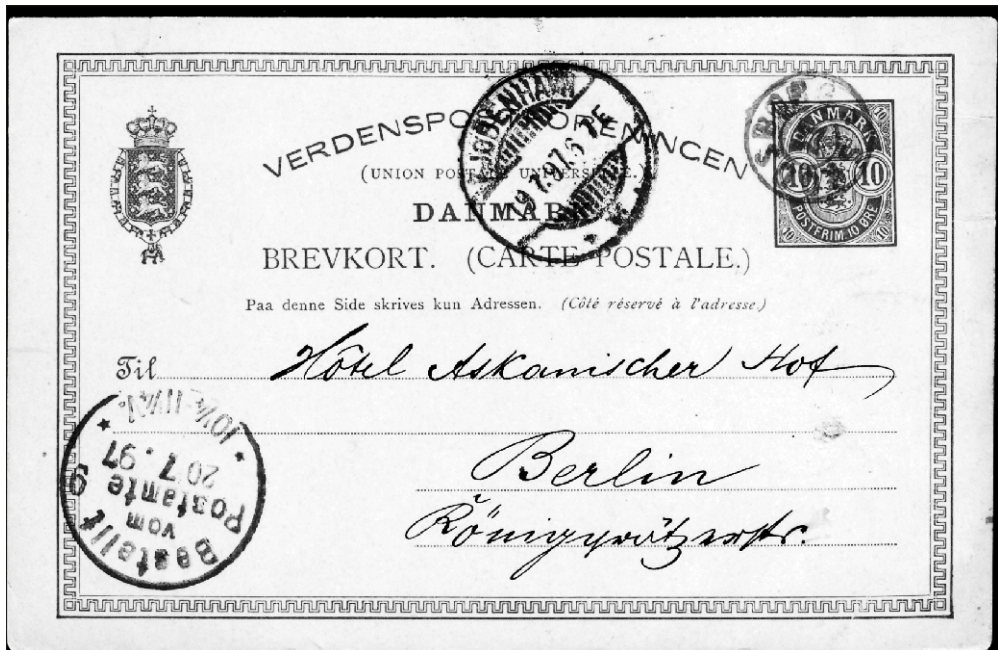
Landpostruter, Brevsamlingssteder og Landpostbuder (deel II)

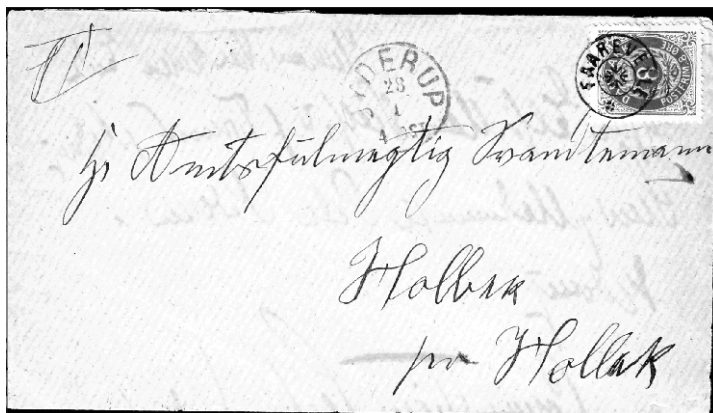
Het eerste deel van dit artikel verscheen in nummer 165 van september 2005 van Het Noorderlicht. Mijn excuses voor de vertraging van deel twee. Deze aflevering schenkt aandacht aan de uitbreiding van de plattelandspostdienst te beginnen in 1867 tot ongeveer 1907.

Allereerst een geheugenopfrissertje. De omschrijving van een 'Brevsamlingssted', zoals gesteld in het lemma van het officiële woordenboek van de Deense taal is als volgt: Briefverzamelplaats - Een hulppostkantoor (in het bijzonder in grotere dorpen of bij treinstations), voor welks bediening er geen getrainde postambtenaar vereist was.

Voorbeeld van Taarbeck type stempel briefverzamelplaats Skodsborg.

De briefverzamelplaatsen werden vanaf 1867 voorzien van stempels zonder datumvermelding, een tweeringsstempel met de naam van het kantoor in de buitenste ring en in het middengedeelte een gestileerd sterretje, het Taarbeck type. Na 1870 kreeg het middengedeelte een veranderde vorm, het Faarevejle type. Tenslotte zou men de ster in het midden geheel weglaten, het abusievelijk genoemde uitgesleten ster type. Als de poststukken aankwamen bij het postkantoor waaronder de briefverzamelplaats ressorteerde, werden zij voorzien van het dagstempel van het betreffende kantoor. Dit gold ook aanvankelijk voor lo-





Voorbeeld van Faarevejle type stempel briefverzamelplaats Faarevejle.

kale post met een bestemming die langs een van de routes in het postdistrict lag. De plattelandspostroutes (Landpostruter) waren de routes die de plattelandspostbodes (Landpostbuder) moesten afleggen tussen de verschillende briefverzamelplaatsen, te voet of rijdend, en het postkantoor dat de briefverzamelplaatsen bediende. Aanvankelijk waren de briefverzamelplaatsen en hun postbodes geheel een privé-zaak van de belanghebbenden, d.w.z. de plattelandsbewoners uit het district, die het zelf moesten financieren. Hierin kwam na 1860 langzaam verandering, en werd de Deense postdienst, stukje bij beetje en dikwijls tegen heug en meug, verantwoordelijk voor de werkzaamheden. In het postarchief kan men nog de vele klaagbrieven uit die jaren over de slechte postverzorging vinden. Onder druk van het parlement moest de postdienst zijn beleid wijzigen. Dit kwam tot uitdrukking in de officiële mededeling (nummer 20) van 24 mei 1871, waarin er ruimte gegeven werd om het plaatselijke postverkeer op het platteland uit te breiden. Er werd een begin gemaakt met directe postbezorging voor plattelandspostdistricten. Daar de leden van het parlement per district gekozen wer-

den en de postbezorging zich vanuit Kopenhagen langzaam over de districten uitbreidde, bleven de parlementsleden van de districten waar de nieuwe regels nog niet toegepast werden, druk op de postdirectie uitoefenen om op te schieten met de uitbreiding. Als tegenkracht diende de parlementaire financiële commissie, die bezwaren aanvoerde

tegen de almaar stijgende subsidies voor de postdienst.

Een van de eerste versoepelingen van de regels was het toestaan van de oprichting van de 'Udvekselingssted', de uit- en omwisselingsplek, waar de plattelandspostbodes onderling de post, die voor een adres dat op de route van een van hen binnen hun district lag, overdroegen aan de betreffende collega. Hier kwam dus geen regulier postkantoor meer aan te pas en ontbreekt het dagstempel van dat kantoor. Dit tot het aanvankelijke ongenoegen hierover van de postdienst, want hoe moest men de bodes controleren om het 'werken voor eigen rekening' te voorkomen? Voor de omwisselingsplekken werden adressen gebruikt, waarvan de hoofdbewoner de hele dag aanwezig was, bijvoorbeeld een plaatselijke winkelier, handwerksman of schoolmeester. Deze werd aangewezen door de plaatselijke 'sogneråd', de Lutheraanse parochieraad. Hij kreeg alleen een vergoeding van de plaatselijke inwoners, niet van de reguliere postadministratie. Het resultaat van het toestaan van de 'Udvekselingssted' was een verkorting van de tijdsduur die lokale post nodig had om op de plaats van bestemming te komen. De

eerste routes waarop 'omwisseling' werd toegestaan, waren in het Kopenhaagse postdistrict en in Noord-Seeland. In de jaren 1878/1879 volgden delen van Fünen en delen van het oosten van Jutland.

Het besluit om tot de vestiging van plattelandspostroutes, briefverzamelplaatsen en omwisselingspunten over te gaan, werd door de postdirectie aanvankelijk alleen genomen op verzoek van de plattelandsbewoners in het betreffende district en met de instemming van de postdirecteur van het rayon. De voorgestelde routes moesten het liefst in een wijde cirkel passen, maar wel

hing dan ook af van het plaatselijke wegennet en of de route te voet of per kar werd afgelegd. Per district was er meestal meer dan één landpostroute. De financiering was nu een zaak van de postadministratie geworden, die toezag op het volgen van de regels.

De plattelandspostbode werd op contractuele basis aangesteld, de bezoldiging hing af van zijn route. Zo waren de voorwaarden bij de aanstelling in 1877 van Mathias Madsen als bode uit Udbyneder van het district Havndal, dat hij vanaf de briefverzamel-

plaats zijn één mijl (een Deense mijl was ongeveer 6,5 kilometer) lange route zes maal per week in twee uren tijd zou moeten afleggen. Langs de route waren vijf omwisselingplekken. Een kwartier na de aankomst van de post uit Randers moest hij vertrekken met de post voor zijn route. Bij afwezigheid door ziekte of anderszins moest hij voor een vervanger zorgen, dit was voor zijn eigen rekening. Vertragingen op zijn route waarvoor hij geen voor de postdienst aannemelijke verklaring kon geven, werden beboet met 35 øre per keer. Bovendien was hij per-

soonlijk aansprakelijk voor alle schade en/of verlies van de aan hem toevertrouwde post. Verder moest hij een toereikend aantal 4 en 8 øre zegels bij zich hebben, zodat hij de ontvangen brieven onmiddellijk kon frankeren. Het voorlopige reglement uit 1876 schreef verder voor dat hij alle moeite moest doen om het juiste adres uit te vinden, indien het betreffende poststuk onvolledig geadresseerd was. Voor dit alles kreeg de postbode uit de briefverzamelplaats Udbyneder een jaarloon van 124 kro-



Briefkaart verstuurd van Dalbyneder in het postdistrict Havndal naar Raaby bij Dalbyover station, 'Faareveile type' sterstempel Dalbyover, dag- en aankomst-brugstempels Havndal en Dalbyover.

zodanig dat de postroutes qua afstanden praktisch uit te voeren waren. In de bekendmakingen aan de reguliere postkantoren van de districten, waarin zij ingelicht werden over het oprichten (of sluiten!) van de openbare routes, werd gewoonlijk alleen de naam van het postkantoor genoemd, samen met dat van de verst gelegen voorgestelde briefverzamelplaats. De tussenliggende dorpen met hun verzamel- of omwisselingsadressen werden niet in volgorde vermeld. Hoe de route precies liep,

nen en 80 øre. Dit was zo'n 30% van wat een ongeschoolde plattelandarbeider toentertijd verdiende als hij gedurende het hele jaar vast werk had. Plattelandspostbode zijn was dan ook geen voltijdse baan. De

postdienst nam daarom bij voorkeur een keuterboertje of een ambachtsman hiervoor in dienst. Een voorbeeld van een poststuk verzonden vanuit het Havndal district is de briefkaart uit Dalbyover met dagstempel

Briefkaart uit Dalbyover met Faarevejle type sterstempel Dalbyover.



Havndal en aankomststempel Dalbyover, beide stempels met dezelfde datum 20-7-09. Zoals in deel 1 reeds vermeld, werden de briefverzamelpunten geleidelijk voorzien van een eigen stempel, zodat



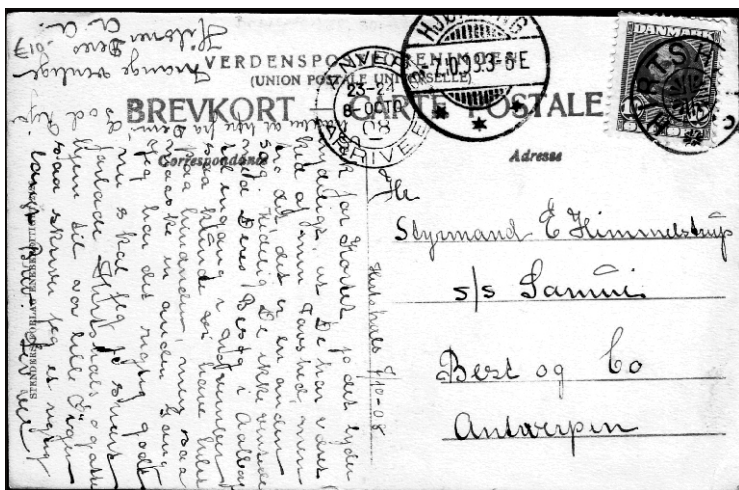
Kaart van de postverbindingen in het noordelijke deel van Jutland (Vendsyssel) uit december 1886.

zij rechtstreeks met elkaar post konden uitwisselen, zonder de tussenkomst van het postkantoor waaronder zij beide vielen. De beheerder had op persoonlijke titel een contract met de postdienst afgesloten. Hij was altijd aan een bepaald regulier postkantoor ondergeschikt. Dit gold niet voor de uit- of omwisselings- plekken. Deze bleven buiten de officiële postdienst functioneren. Het bemannen van zo'n uitwisselingsplek was niet altijd gemakkelijk, het was geen fel begeerde baan. Na de oprichting van een postroute met een of meerdere briefverzamelplaatsen, functioneerden de uitwisselingsplekken dikwijls voor periodes in het geheel niet. Dit dus in tegenstelling met de briefverzamelpunten die na 1860 een officiële plaats in het postverkeer verkregen. De lokale brieven die uitgewisseld werden en in het eigen district bezorgd werden, zijn niet alleen te herkennen aan het adres maar ook aan de afwezigheid van het dagstempel van het postkantoor waaronder het briefverzamelpunt ressorteerde. In het geval van de afgebeelde briefkaart verstuurd en bezorgd in Dalbyover ontbreekt

het dagstempel van Randers/Hadsund. Kort daarop (2-3-07) werd het briefverzamelpunt Dalbyover bevorderd tot post(expeditie)kantoor en kreeg het een eigen brugstempel (zie het vorige voorbeeld). In het voorlopige postreglement van 1876 werd de plattelandspostbode beschreven als degene die de post direct naar de geadresseerde zou brengen. Maar in 1880 was men nog lang niet overal zover. De directe postbezorging op het platteland was toen slechts volledig in Oost-Seeland, op Fünen rondom Odense en in Jutland in een gebied tussen Randers en Fredericia. Daarna ging de ontwikkeling snel. In 1884 werd op de grote eilanden de post overal bezorgd, behalve op routes in West-Seeland en op Bornholm. In Jutland duurde het langer. Wel verbeterde de frequentie van de bestaande postbediening van drie naar zes maal per week. Dit werd niet alleen veroorzaakt door de kosten per poststuk die de geringere bevolkingsdichtheid op het platteland daar met zich meebracht, ook de slechte staat of het ontbreken van gebaande wegen speelde de postdienst parten.

Want door de grotere afstanden had alleen de oprichting van rijdende landpostroutes zin. Zeker als men voldoende bewoners wilde bereiken. Wel werd door de postdirectie aan het parlement beloofd dat men de komende jaren de directe postbezorging zou uitbreiden. Om de leden op de hoogte te houden, werd daarom ieder volgend jaar aan hen een landkaart aangeboden met de

Briefkaart verzonden van Hirtshals naar Antwerpen (België), Faarevejle type sterstempel Hirtshals, dag-brugstempel Hjørring, aankomststempel Anvers.



laatste uitbreidingen van de bezorgdiensten.

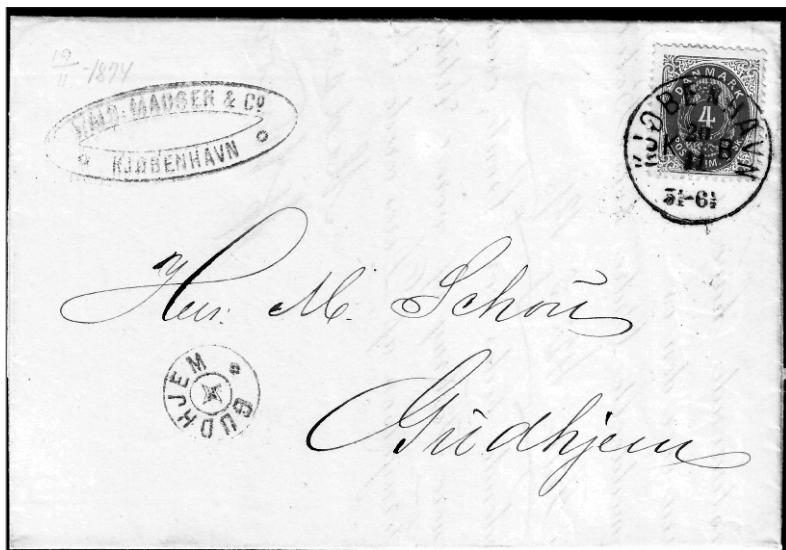
De kaart van de post administratie uit december 1886 van het noorden van Jutland geeft aan, dat nog niet alle delen van het koninkrijk door de post bediend werden. Zo kwam de post bijvoorbeeld nog niet in het kustdorp Hirtshals aan de Noordzee-kust. Het zou nog 22 jaar duren voordat daar een briefverzamelpunt opgericht werd. Het dorp was intussen uitgegroeid tot een heuse badplaats, waarvan de briefkaart van 7 oktober 1908 getuigt, met sterstempel Hirtshals, dagstempel Hjørring en aankomststempel Anvers van 8 oktober, Wel werden de bestelroutes in dit deel van Jutland (Vendsyssel) steeds meer uitgebreid, zodat in heel Jutland in 1891 er nog maar drie gebieden in het noorden en westen waren waar nog geen postbestelling plaatsvond. In 1898 kon de postadministratie melden dat, behalve Bornholm, alle streken met meer dan 1.000 inwoners per vierkante

mijl, directe postbezorging hadden. Er waren 2.775 gevestigde bezorgroutes op het platteland en nog maar 176 routes waar alleen post tussen bodes uitgewisseld werd om die naar de betreffende kantoren te brengen waar de post afgehaald moest worden. De laatste van dit soort uitwisselingsroutes werd in 1907 opgeheven.

De verspreide bebouwing op het eiland Bornholm bemoeilijkte de vestiging van een toereikende bezorgdienst. Zo waren er tot 1900 zes postkantoren en slechts negen briefverzamelpunten op het eiland. Sommige van de stempels van deze verzamelpunten kennen wij vooral als aankomststempel op binnenkomende post. Zie brief van Kopenhagen naar Gudhjem van 1874. Na 1900 werden de postroutes uitgebreid en kwamen er meer briefverzamelpunten. In 1907 bereikte de postadministratie het doel waar men in 1871 slechts van kon dromen, postbestelling in het gehele koninkrijk was

realiteit geworden.

Brief verstuurd van Kopenhagen naar Gudhjem op Bornholm, lapidar annuleringsstempel Kjøbenhavn en 'Taarbæk type' sterstempel Gudhjem.

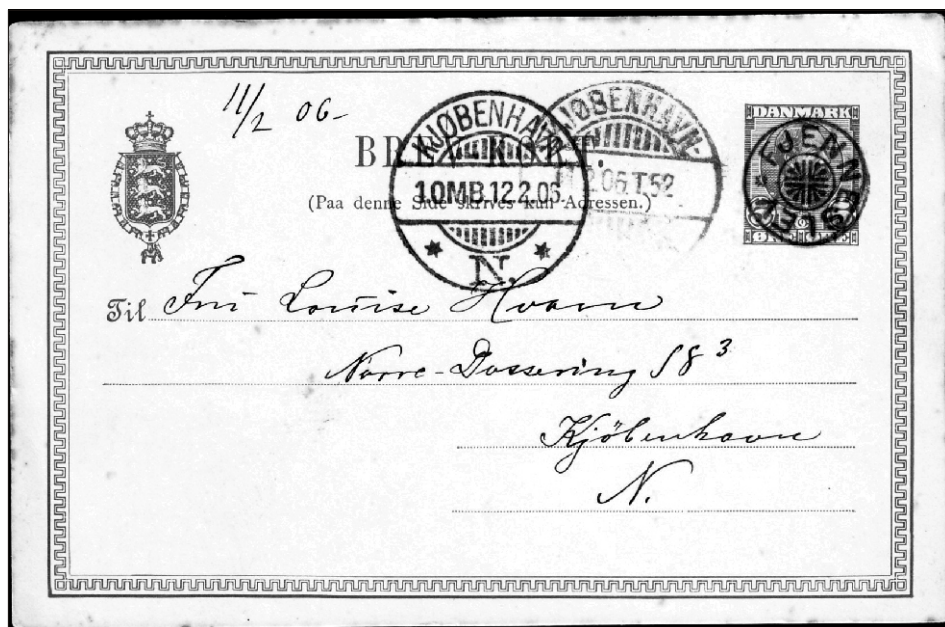


In de jaren dat de posterijen langzaam het platteland voor alle postdiensten openstelden, bleef de status van de briefverzamelpunten (afgekort in het Deens tot BRS) niet overal hetzelfde. Men kreeg kantoor-tjes met een eigen postadres (afgekort BSA), en kantoren met

een meer uitgebreide dienstverlening die veelal een relatie met een spoorwegbrief-verzamelpunt onderhielden (BSF) en (JBS). Deze laatste kantoren werden in 1907 opgewaardeerd tot spoorweg-postexpeditie-kantoren. De details van deze veranderingen zijn mogelijk een onderwerp voor een volgend artikel. Een voorbeeld van een van deze veranderingen is de briefkaart van 12-2-1906 van het briefverzamelpunt Fjenneslev (gelegen aan de Kopenha-gen-Korsør spoorlijn) naar Kopenhagen, met dag- en aankomststempels Kopenha-

Ook de arbeidsvoorwaarden van de platte-landspostbode werden langzaam verbeterd. Het principe van de postbode als zelfstandige ondernemer bleek uiteindelijk niet houdbaar. De bode werd trouwens door het publiek steeds meer als een werknemer van de posterijen gezien. Omstreeks 1890 was de standaardvergoeding van een 'Landpostbud per uur/bezorgroute 60 kro-ner per jaar. Dat liep op tot 480 kroner per jaar voor een 8 uren route. Bodes met een uitwisselingsroute kregen 124,80 kroner per Deense mijl (6,5 km.) per jaar, oplopend

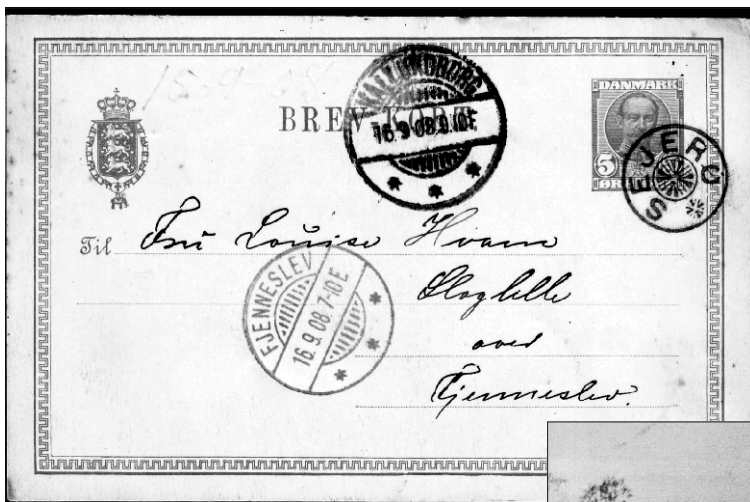
t



Briefkaart verstuurd van Fjenneslev naar Kopenhagen, 'Faarevejle type' sterstempel Fjenneslev, brug-dagstempel Kjøbenhavn, brug-aankomststempel Kjøbenhavn.

gen. De postkaart van het briefverzamel-punt Sejerø van 16-9- 1908 met dagstempel Kalundborg en aankomstbrugstempel Fjen-neslev laat een veranderde situatie zien. Het briefverzamelpunt Fjenneslev was tot een post(expeditie)kantoor bevorderd.

ot 499,20 kroner voor een viermijls route, d.w.z. een route van ongeveer 26 km. Dit waren voor die tijd lage lonen. In 1891 kwam daar een lichte verbetering in, bodes met langlopende contracten van meer dan vijf jaar kregen een toeslag. Ook de langere routes kregen toeslagen. De toeslagen kon-



Briefkaart verzonden van Sejerø naar Fjenneslev, 'Faarevejle type' sterstempel Sejerø, dag brugstempel Kalundborg, aankomst-brugstempel Fjenneslev.

den oplopen tot 50% van het basiscontract. Wel bleek dat met de hogere beloning de animo voor de langere postroutes afnam. In 1897 werden ouderdomsvoorzieningen ingevoerd met een soort AOW, en vanaf 1906 mochten er geen contracten afgesloten worden voor meer dan acht uur per dag. De stijgende invloed van de sociaal-democratie liet zich ook in de postadministratie voelen. Tenslotte verdween het uurloonstelsel in 1908 en moest er betaald worden volgens 10 loonklassen, die verdeeld waren naar gelang de lengte van de postroutes, met een maximum van 30 km/800 kroner per jaar.

In 1891 werden de plattelandspostbodes voorzien van een officiële pet. In 1893 werd ook nog een bijbehorend jasje verstrekt. Een overjas moest hij zelf aanschaffen. Vrouwelijke plattelandspostbodes kregen een kledingvergoeding gelijk aan de uniformkosten voor de mannen. Aan uniformverstreking voor de vrouwelijke Landpostbud dacht de postadministratie nog niet. Den Haag



Land postbud S.P. Pedersen op zijn route Horsens-Rådvad. Hij heeft de pet op, maar nog niet het jasje aan.

December 2007

Literatuur:

- PoulThestrup - P&T's Historie 1850-1927 (de kaart en de foto zijn hieruit).
- Ole Maintz - Landpostbudgange og Udvekslingssteder i Østifterne' i oktober 1871 (uit PHT - Medlemsblad for Dansk Posthistorisk Selskab).
- Jan Bendix & Jerry Kern - Stjernestempler.