

De ældste postveje

Af Hans Runge Kristoffersen

Internettet er vel det mest benyttede og mest omtalte kommunikationssystem i dag. Når Internettets veje præsenteres på kort, er det ikke for at man ude i terrænet skal kunne finde lyslederkabler osv. men for at give et overblik over de veje kommunikationer løber ad. Tilsvarende gælder for det victorianske internet og renæssancens internet.

Post & Tele Museum har netop haft en udstilling om det victorianske internet, som telegraf-systemet kaldes pga. de nære paralleller i forventninger, udrulning og i uforudsigelige konsekvenser og resultater.

Tilsvarende kunne man kalde postvejene for det første internet – eller renæssancens internet.

Det blev skabt i det tyske kejserrige i løbet af 1500-tallet og blev udrullet i resten af Europa indenfor få år i 1600-tallet: Danmark 1624, Frankrig 1627, England 1635, Sverige 1636, Finland 1638 og Norge 1647.

Da oprettedes egentlige offentlige postvæsenere, der stod til rådighed for alle med transport af meddelelser, gods og personer og gjorde det alment tilgængeligt at kommunikere over afstande.

Den offentlige adgang til systemet fremhæves traditionelt som en afgørende forskel til de tidligere og lidet belyste post-systemer, der lidt provokerende sagt klassificeres som lukkede systemer til brug for deres ejere – men som reelt også i vidt omfang kunne stå til rådighed for offentligheden, og hvis økonomi kunne være betinget af offentlig brug.

Fortællingen om de ældste postveje i Norden - 1600-tallets postveje - er fortællingen om hvordan og ad hvilke ruter posten blev sendt. Postvejene kaldes de gamle postruter – og de kan stadig genfindes i landskabet.

Ved Haderslev findes i dag en vej som hedder Svenske Postvej og ved Karup i Skåne findes tilsvarende Postriderens vej.

Fra 1600-tallet kendes kun et eneste kort over de nordiske postveje – og det dækker kun Sverige-Finland. Tankevækkende er det, at kortet er bevaret i Danmark og lavet i det århundrede hvor systematisk overvågning af kommunikation vandt indpas.

De almindelige brugere af postvæsenerne var henvist til de porto-tabeller med postens ankomst og afgang som årligt publiceredes i almanakkerne og de rejsende til rejseførere for brugere af postvejene.

Som et net spinder postvejene sig over Norden og binder Norden sammen. Det blev skabt i det århundrede, hvor Norden krigedes indbyrdes om magtbalancen i Norden og hvor den skiftede så væsentligt. Ved begyndelsen af århundredet var det dansk-norske monarki en stormagt i Norden og i Nordeuropa. Efter afslutningen af 30-årskrigen med den Westphalske Fred i 1648 havde Sverige mere end overtaget denne rolle.

I Norge, Sverige og Finland – og i en kort periode delvist også i Danmark – var transporten af post baseret på postbønder. Med passende afstand - 10-15 km. - blev gårde udpeget til at være postgårde. Mod fritagelse for udskrivning til militær og andre pligter havde bonden ansvaret for transporten af posten til næste postgård.

Som en perlerække ligger disse postgårde gennem landskabet og gør det muligt at følge postens veje. Og hvor der ikke blev benyttet postbønder, var postføringen udliciteret stykke for stykke.

I en uendelig stafetkæde blev posten f.eks. sendt fra København til Vardøhus, en tur på 5 til 7 måneder, eller fra Stockholm ad den ca. 3.000 km lange vej nord om botniske bugt til Åbo med 112 skift undervej.

I alle Nordens lande var budet pålagt at skyde genvej, når det var muligt, i stedet for at følge de snoede landeveje. Og bønderne var pligtige til at lave overgange over gærder, så posten kunne komme frem her.

I tilgift kom de særlige vinterveje, som i hvert fald i Norge, Sverige, Finland havde overordentlig stor betydning for transporten til lands.

Vandveje og skibstransport gjorde man alt for at undgå. Skibsfart blev ikke anset for en pålidelig transport. Posten skulle sikkert frem til bestemte tider uanset vejr og årstid. Så selv om posten til stadighed arbejder ihærdigt på at minimere transporttiden fravælges søværts transport generelt, når det er muligt – selv når store tidsbesparelser tilsyneladende kunne opnås på visse årstider.

København-Hamburg-ruten var fra det danske postvæsens grundlæggelse i 1624 den vigtigste rute. Udgangspunktet var postkontoret i København og det første posthus var Børsen.

I begyndelsen benyttede postbudene på ruten hestevogn. Da postvæsenet ikke selv ejede produktionsmidler måtte postbudet undervejs i købstæderne leje vognmænd til at køre for sig. I rejseafregninger kan vi følge postbudet på vejen.

Også i 1600-tallet var der en international privatiseringsbølge. Det danske postvæsen var privatiseret 1653-1711. Ved privatiseringen i 1653 blev ageposten suppleret med et ridende postbud. En af disse postryttere var H C Andersens tipoldefar, Søren Jensen, der døde i 1754.

Medens postrytteren tilbagelagde turen til Hamburg på 51 timer tog det en lille uge med ageposten. 5 dage om sommeren og op til 7 dage om vinteren.

En stram tidsplan skulle overholdes. Der var trussel om stor bødestraf eller fængsel på vand og brød i op til 8 dage til de postbude der ikke overholdt tidsplanen. Lommeure fandtes ikke. Klokkernes slag kunne give et fingerpeg om, hvor postrytteren befandt sig i forhold til tidsplanen, men kirkeure kunne sagtens være halve timer foran eller bagud i forhold til nabosognet.

I 1696 udsendte Christian VI et reskript om problemet: "Eftersom vi fornemme, at sejerværkerne [urene] i en del af købstæderne her i Vort rige Danmark, hvor den ridende post passerer, meget ulige og urigtige skal gå, hvilket skal komme såvel af klokkernes nachlæssighed [efterladenhed] som sejerværkernes udygtighed, hvorover posten i sine timer ikke lidet skal forvirres, da er Vores allernådigste vilje og befaling, at I byens udygtige sejerværker hos Eder straks lader reparere".

Af uvurderlig betydning blev Milepælene, der blev opstillet i forbindelse med Ole Rømers opmåling af landets hovedvejstrækninger i 1690erne. Ved hjælp af en sindrigt konstrueret milevogn opmålte Ole Rømer de danske veje og plantede kvart-, halv- og helmilesten langs landets vigtigste hovedveje.

Milestenene blev placeret på en høj ”med en sten ragende op af højens centrum. Ved foden af højen stod udad mod vejen en lav, kun få tommer bred pæl malet med rød oliefarve, og hvorpå med hvidt var skrevet ganske groft og tydeligt, hvor mange hele og halve mil, der var til København”. Beskrivelsen stammer fra den kielske professor Johan Daniel Major, fra en rejse mellem Korsør og København 1693.

Tilsvarende blev landevejene i de øvrige nordiske lande opmålt og kortlagt.

Men det kunne være et problem bare at finde selve vejen. F.eks. Hærvejen. Hærvejen var på visse strækninger et bredt bånd af vejspor, det ene hjulspor ved siden af det andet i et flere kilometer bredt bælte. Når postbudet kom fra syd ad Hærvejen, delte den sig ved Haderslev i flere spor: mod Vestjylland, mod

Midtjylland og mod Østjylland. I dette virvar af hjulspor skulle postbudet finde den rette vej til højre, den der gik til Haderslev. Overså han den og drejede af ved den næste, kom han til Kolding.

Det har krævet godt lokalkendskab at finde den rette vej på alle tider af døgnet - og lettere blev det ikke i mørke, regn og tåge. Eller når sneen dækkede landet, som den formodentligt har gjort det, da Christian IV i februar 1638 opholdt sig i Haderslev og oplevede, at postbudet sprang Haderslev over.

På visse strækninger var vejen så svær at følge, at der i en årrække i slutningen af 1700-tallet var opsat 3 lygter på høje pæle - som en slags fyrtårne - for at lede posten ad rette vej gennem sandområderne, der nu er dækket af Bommerlund plantage.

Men selv hen over Fyn har vi beretninger om, at et rutineret postbud kunne fare vild.

København-Hamburg-ruten medtog passagerer. Det gjorde de jyske ruter ikke i 1600-tallet. Men de rejsende kunne nok komme frem alligevel.

På landevejen kunne man færdes til fods, til hest eller i vogn. I hver eneste by fandtes vognmænd, der stod parat til at transportere én til næste købstad, og her fandtes herberger. Kun de få steder, hvor der var for langt mellem købstæderne, lå der kroer. Karen Blixens Rungstedlund var oprindelig en sådan.

Kongen sørgede gennem forordninger for at taksterne var rimelige. I forordninger i 1683, 1687 og 1694 blev det krævet, at de to vognmænd, der stod for tur, dag og nat skulle have hest og vogn stående klar i byens værtshus "på det at den rejsende, og de som kommer i kongens ærende, kunne uopholdeligt afstedkomme."

I **Vejviser for Rejsende fra 1684** er et afsnit om Jylland: "Når vognene er således beskaffede som de bør være, gives af milen om sommeren: to mark og otte skilling. Om vinteren: to mark fire skilling.

Oldermanden som skal være publiceret den rejsende i hvem han og er uden ophold vogn til næste købstad at forskaffe, nyder derfor af den rejsende 4 skilling, som han straks på stæden af hver vogn skal betales, under en rigsdalers straf for hver gang han mere tager.

En retur vogn som kører til det sted han hjemme hører, skal have en fjerdedel mindre i fragt en han ellers efter taksten er berettiget at tage på det sted han frakører.

Hvis nogen er begjærende løse heste for karosser eller kalecher at forspende, da skal oldermanden være forpligtede dennem at forskaffe og da nyder vognmanden en fjerde deel meere i fragt en taksten om formelder."

Indkvartering og transport af rejsende var anderledes i de øvrige nordiske lande. Bøndernes havde skjutspligt, dvs. pligt til at stille gratis transport til rådighed for kongen og hans sendebud og mod betaling til alle andre, og det blev første gang fastslået i Sverige i Alsnö-lovene fra 1280. Flere senere bestemmelser fastslog, at

skjutspligten kun skulle gælde gæstgivere, som til gengæld blev fritaget for at betale skat mm. Men i praksis blev selvejer- og kronbønderne retsløse overfor krav om skjutsning, og omfanget af den fri skjutsning var stadigt voksende.

Med gæstgiverforordningen fra 1649 kom ordnede forhold. Da bestemtes, at hver gæstgiver skulle holde et vist antal heste alene til skjutsning. Hvis disse ikke slog til, skulle nærmest boende bønder efter tur bistå med reserveskjuts.

Ofte blev skjutsen kørt af børn. Gæstgivergårde skulle findes for hver anden mil. Gæstgiverforordningen foreskriver også, at der i gæstgivergårdene skulle være en bolig for adel, en for "annat hederligt folk" og en for "gement sällskap".

Forordningen blev opretholdt i forskellige omarbejdede versioner helt frem til 1878.

Med undtagelse af specielle steder, som f.eks. overgange over vådområder, blev der ikke i Danmark bygget veje før den store vejbygningsperiode 1760-1860. Veje var indtil da i høj grad at betragte som en ret til færdsel hen over et stykke jord. Veje i Danmark var ikke nødvendigvis stationære, men kunne flyttes efter behov, som Hærvejen og de talrige hulvejs-systemer illustrerer. En reminiscens af denne problematik optræder den dag i dag med jævne mellemrum i dagspressen i forbindelse med stridigheder om veje.

Medens det danske postvæsen i det første århundrede ikke medførte et behov for et forbedret vejnet var situationen anderledes i Norge. At rejse i Norge i begyndelsen af 1600-tallet var besværligt.

Færdselen til lands foregik på stier eller ad rideveje, og varer blev transporteret på pakheste, blev slæbt eller kørt med slæde. Længere transporter, og transport af store kvanta, skete helst med hest og slæde om vinteren, ofte på frosne vanddrag.

Allerede i middelalderens lovgivning blev det slået fast, at bønderne havde ansvaret for vedligeholdelsen af vejene. Dette princip blev videreført i 1600-tallet. I 1636 udstedte således Christian IV en forordning om, at hver gård skulle tildeles et bestemt stykke vej at vedligeholde, og dermed blev det rodesystem etableret, som fungerede langt ind i 1800-tallet.

I midten af 1600-tallet voksede trafikken på vejene i Norge. Stadig flere embedsmænd rejste i kongens tjeneste. Etableringen af bjergværker og smelteværker medførte øget færdsel. Og ikke mindst det stadige krav om hurtigere post udløste i anden halvdel af århundredet og videre op gennem 1700-tallet en række tiltag for at forbedre vejene.

I 1665 blev der oprettet to generalvejmasterembeder, et søndenfjelds og et nordenfjelds. Generalvejmasterenes opgave var at anlægge og vedligeholde veje og broer, og i sidste del af århundredet begyndte arbejdet med at omlægge en del af hovedvejene fra rideveje til køreveje. Specielt i dele af Østlandet var det blevet mere almindeligt at bruge hest og vogn. Tidligere blev hovedvejene opmålt, og der var blevet opsat milestene.

Landets første kørevej blev anlagt mellem sølvgruberne på Kongsberg og ladestedet Hokksund i perioden 1624 - 1630. I 1665 blev denne vej ført videre til Oslo.

Et eksempel på udviklingen af vejnettet er den vanskelige strækning fra Dovrefjell og ned gennem Drivdalen, der kaldes Vårstigen.

Under Christian V's besøg i 1685 var Vårstigen en ridevej. Ved næste kongebesøg i 1704 var den forbedret til kørevej. Kongen kunne benytte kariol som transportmiddel. Ved Christian VI's rejse i 1733 kunne kongen bruge en rejsekarosse.

Dette eksempel er imidlertid ikke helt dækkende for vejenes tilstand på denne tid. I et brev til kongen den 4. marts 1740 fortalte stiftbefalingsmanden over Kristiansand stift, Juell, at: "Igennem Lister og Mandals Amt hid til Christianssand er Postvejens Distance omtrent 14 Mile, hvilke dog ikke uden paa mange Steder med Besværighed og uden Fare kan rides, deels formedelst Situationen af Bjerge og Klipper og deels fordi Vejene ej heller paa de steder, hvor det er gjørlig, skal være vedbørligen istandholdne til at kunne ridende fremkomme, thi til Kjørsel med Kariol kan ikke uden et og andet lidet Stykke her og der indrettes,...".

Hovedvejene, de såkaldte konge- eller postveje, var af varierende standard i anden halvdel af 1600-tallet. På trods af de "onde og beswerlige Weye", var postgangen ved slutningen af 1600-tallet i det store og hele relativt god - i hvert fald søndenfjelds.

Et af de steder på Østlandet, det var vigtig for myndighederne at have forbindelse med, var Eidsvoll Jernverk. Jernværket blev anlagt i 1624 og var ved midten af 1600-tallet måske det betydeligste jernværk i Norge. Produktionen var først og fremmest rettet mod at dække kongens behov. I 1647 kom der en bestilling på 2.000 skippund (320.000 kg) jern til orlogsværftet på Bremerholm i København. Det var stangjern, skibsbolte, materiale til ankre og så videre. Desuden producerede jernværket kanoner og andet krigsudstyr, som kongen behøvede til sine aktiviteter på den udenrigspolitiske arena.

Alt skulle over Gjelleråsen – og det før vejen blev udbygget 1762-70 til den stand vi ser på billedet.

Hovedbygningen på Eidsvoll Verk var senere sæde for den norske rigsforsamling, hvor Norges Grundlov blev udarbejdet og vedtaget den 17. maj 1814.

Posten fra Oslo til København brugte normalt fem døgn, til Trondheim seks døgn, til Bergen syv-otte døgn og til Stavanger 11-12 døgn.

Når posten til Stavanger brugte så lang tid, skyldtes det, at postsækken skulle vente i Kristiansand en tid, før den blev sendt videre. Embedsmændene i byen skulle have tid til at gennemgå deres post og besvare breve, så de kunne komme videre med samme postsæk.

En embedsmand udtalte i 1692, at posten fra Trondheim til Nordlandene (dvs. Bodøgård) og tilbage igen brugte otte - ni uger eller mere. Om vinteren varede det mellem fem og syv måneder, før posten fra København kom frem til Vardøhus og om sommeren et par måneder mindre.

Fiskehandelen gjorde i 1600-tallet Nord-Norge til en vel integreret del af Danmark-Norge - økonomisk set. Den årlige fragt af fisk sydover til Trondheim og Bergen medførte, at landsdelen havde tæt kontakt med omverdenen. Breve og meldinger blev sendt med skippere og mandskab på jagterne, såkaldt lejlighedspost.

Det øgede fokus på Nord-Norge, koblet sammen med de generelle bestræbelser på at udbygge statsmagten, førte til, at de dansk-norske myndigheder etablerede en postrute til Nordlandene (Troms og Nordland) i anden halvdel af 1660'erne. Denne rute blev forlænget til Finnmark i begyndelsen af 1690'erne.

Til forskel fra posten i resten af Norge, blev posten i Nord-Norge sendt ad søvejen. De nordnorske postbønder fik samme friheder som de sydnorske, men af fogedregnskaberne fremgår, at de i tillæg har fået betaling, oftest en halv eller en hel daler per år for at stille med båd og mandskab.

Postvejen til Nord-Norge var en krævende og risikabel rute. Vel var enkelte strækninger på de andre postveje også besværlige, men ikke på nogen anden postvej var chancen for at sætte livet til lige så stor som på ruten til Nord-Norge. Klimaet er hårdt, kysten barsk og posten blev sejlet i åbne Nordlandsbåde med enkle råsejl. Der skete mange ulykker, når posten skulle over åbne havstykker og fjordgab. I en påtegning til regnskabet for Helgeland fogedri for 1691 giver fogeden i Helgeland en bedømmelse af, hvor risikabelt det var at være postbonde i "de haarde fjorder" i Nord-Norge. Han fortæller at "... nu paa Nogle faa Aar, er till Søes med Postens førelse tvende Baade og Folck omkomen...".

Foldefjorden var frygtet af de søfarende i 1600-tallet. I flere kilder bliver fjorden beskrevet som "Een slem Fiord". I en beskrivelse af Nummedals len fra slutningen af 1500-tallet hed det : "Folden er en stor forfærdelig fjord, som er en af de aller

farligste fjorde, som findes ved gandske Norlands side, ja mange mene, at der skal være ingen farligere, fordi det åbne vilde hav strækker sig der ind, og naar det er sydvest vind, og blæser noget, da gaar der slig en grim og forfærdelig sø paa den same fjord Folden, at ingen menneske kan fare der ud over, uden med største livs fare og farlighed,..".

Ellers var der bådpost over Ålandsøerne, hvor det var postbønder organiseret i roder, der stod for transporten, samt 2 ruter over Østersøen med postjagter.

Norden i 1600-tallet var en usikker tid med talrige krige med deraf følgende vold og plyndringer. Jylland blev helt raseret.

Men vejene var sikre for posten. I hele Norden skete i løbet af 1600-tallet kun få overfald på posten. Et enkelt dog med dødelig udgang.

Det skete på Hallandsåsen. Vejen over Hallandsåsen var en af de sværest fremkommelige og farligste veje i Sverige. Den var sandet, bakket og svær at køre på, desuden var de tætte skove tilholdssted for allehånde røverbander. I 1664 blev postbonden og kaptajnløjtnant Stake, der rejste med ham, dræbt her.

Da postbonden og Stake blev fundet, havde kaptajnløjtnanten en finger i munden, som han havde bidt af røveren under kampen. Dagen efter drabet gik herredsfogden i Öster Karup med hånden i bind. Han var, påstod han, faldet på en trappe og havde kvæstet fingrene. Derefter forsvandt han fra Öster Karup og var ikke siden at finde. Han havde forøvrigt gennem tjenesten fuld indsigt i, hvad posten førte med sig. 100 år senere blev den norske post dræbt på samme strækning, og der er rejst en mindesten.

Fra postvejene i det danske kongerige kendes ikke overfald. Anderledes med postvejen gennem Hertugdømmerne. Såvel den svenske som den danske post på Hamburgruten oplevede her overfald.

I 1665 blev det danske agende postbud mellem Sleswig og Rendsborg frarøvet alle de penge og sager, han medførte.

I 1683 gik det ud over den ridende danske post. Postrytteren - en 16-årig dreng - blev slået af hesten af en karl, der bemægtigede sig hesten og red bort på den. Røver og hest blev aldrig siden fundet. Postsækken derimod fandt man to måneder senere med brevene taget ud af deres poser og igen smidt i sækken.