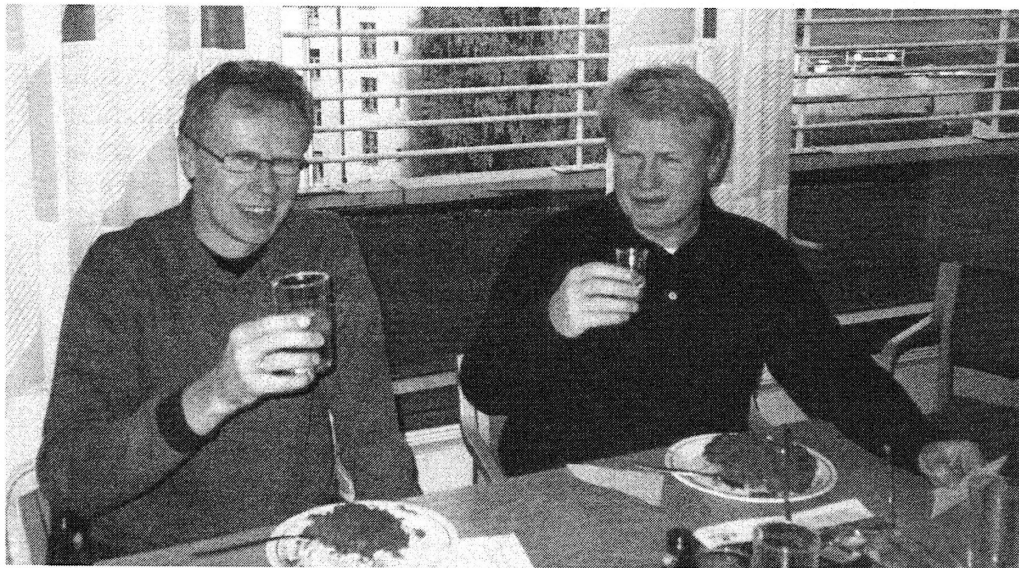


Selskapets skål, Postens skål og medlemmenes skål!



Posthistorisk lagskaus med tilbehør er obligatorisk på Selskapets møter. Vi har ikke mange seremonielle tradisjoner, men tre obligatoriske skåler hører med; for Selskapet, for Posten og for medlemmene. På møtet lørdag 29. september 2001 er det Henning J. Mathiassen og Trond Schumacher som nyter av godbitene, på et møte hvor Geir Kaasa holdt et engasjerende kåseri om Nordbanernes Postexpedition.

Jubileumsboka

Alt artikkelstoffet er nå mottatt fra de som ble bedt om å levere stoff, og arbeidet med uttegningen foregår for fullt. Det kan se ut til at boka blir på 192 i stedet for 160 sider. Dette fører trolig til en noe høyere kostnad enn forutsatt, men styret har besluttet å gå videre på foreliggende grunnlag. Gled dere til jubileumsmøte 16. februar 2002!

DONASJONSAUKSJON

”gromme objekter søkes”

Som opplyst tidligere vil ca 50 % av kostnadene for bokprosjektet bli dekket av sponsormidler, og de gode giverne vil få sitt navn fremst i boken på en side vi kaller ”Tabula gratulatoria”. Resterende beløp må dekkes fra Selskapets kasse. For at denne andelen skal bli lavest mulig, har Styret bestemt at midlene fra donasjonsauksjon skal brukes til jubileumsmarkeringen. Derfor kjære medlemmer, ønsker styret noen ”gromme” objekter til **donasjonsauksjonen** som skal finne sted på jubileumsmøte **16. februar** neste år. Alle har vi noe i våre gjemmer som vi ikke nødvendigvis har bruk for selv. Gi det til inntekt for Selskapet! Da er dere også med på å støtte Selskapet økonomisk i jubileumsåret.

I dette nummeret:

Formannens hjørne	2
Referat fra medlemsmøte 29. september	3
Favorittbrev Harry Snarvold	5
Portosjokk på Svalbard	6
Fra Haparandapostens siste leveår	7

Dette nummeret av Budstikka er ikke så variert som det pleier å være. Arbeidet med jubileumsboken er årsaken til dette. Det har ganske enkelt ikke blitt tid til mer denne gangen. Imidlertid lover jeg å komme sterkere tilbake i årets siste nummer.

Husk medlemsmøte lørdag 17. november

Møter neste år:

- Jubileumsmøte 16. februar 2002
- Årsmøte 20. april 2002

Budstikka

utkommer inntil videre fire ganger i året og sendes medlemmene i NPS.

Ansvarlig redaktør:

Tor Østlund, Wilstersvei 14 B, 0580 OSLO
Tlf privat 22 64 19 37, Ktr 23 14 78 65,
fax 22 17 44 90 – tor.ostlund@posten.no
eller tor@ostlund.as

Ettertrykk tillatt hvis kilde oppgis

Styret i NPS:

Formann: Ivar Sundsbø, Postboks 4369
Torshov, 0402 OSLO
Tlf privat 22 29 07 43, Ktr 22 35 79 43,
fax 22 35 20 55 – IV-SU@online.no

Styremedlemmer:

Kasserer Oddbjørn Solli, Badebakken 22,
0467 OSLO
Tlf privat 22 18 05 10
oddbjorn.solli@hf.hio.no
Postgiro NPS: 0801 3972932

Arvid Løhre, Lurudveien 28 K,
2020 SKEDSMOKORSET
Tlf privat 63 87 48 82, Ktr 23 14 80 58
arvid@online.no

Arne J. Bay
Karl Andersens vei 52
1086 OSLO

Gunnar Melbøe
Betzy Kjeldsbergs vei 26 E
0486 OSLO
gmelboee@online.no

Første høstmøte er avviklet, og jeg tror det ble en hyggelig lørdag ettermiddag for de knappe 30 medlemmene som deltok. Faktisk var det to som deltok for første gang på et møte i Selskapet. Det er dessuten stadig nye forslag på nye medlemmer, så det ser ut som om NPS har en positiv tilgang på nye medlemmer.

Det største prosjektet i NPS for tiden er den nye jubileumsboka, der Tor har lagt ned et enormt arbeid som redaktør. De aller fleste av artiklene har aldri stått på trykk tidligere, - det er stor spredning av stoffet, og ut fra kunnskapsnivået til artikkelforfatterne skal det virkelig bli moro å se resultatet. Profesjonelle "bokfolk" tar seg av layout, innbinding og det faglige der, så det skal heller ikke stå på den siden av saken for å lage et godt produkt. En god del av våre medlemmer fra Frimerkehandlerforeningen, har bistått økonomisk. Disse vil bli behørig omtalt, og jeg får så langt bare rette en takk til alle sammen. Jeg har en meget sterk følelse av at dette blir et bra produkt som NPS kan være stolt av. Boka skal for øvrig deles ut gratis til medlemmene, så får vi håpe på et visst salg ellers. Det går mot jubileum- vi fyller 25 år – og det er en anledning man ikke skal la gå fra seg. Styret har diskutert en del planer om feiring som kommer i Budstikka før jul. De grove trekkene er at vi har et medlemsmøte i november der de endelige planene skal legges. På selve jubileumsmøtet i februar planlegger styret en donasjonsauksjonen, - denne gang med litt mer spesielle objekter. Jeg vil derfor henstille til medlemmene om å finne fram et eller annet som kan passe til en SKIKKELIG auksjon. Hvis hvert medlem finner fram ett objekt i klassen 100-200 blir dette riktig bra. Etter auksjonen blir det jubileumsmiddag ett eller annet sted. Jeg tror nok også det vil bli en litt spesiell anledning – uten å si for mye....I disse tider ser man ellers fram mot en hektisk "omsetningstid" for gode posthistoriske objekter. At interessen for posthistorie er levende avspeiles i de filatelistiske objektene som går på auksjoner i løpet av oktober – desember. De kommer tett som hagl, og når Skanfil, Enger, Høyland, Moldenhauer, Postiljonen og Germeten trår til med "kremfilateli" i massevis, kan det faktisk være moro også å være tilskuer. Denne høsten blir vel rekord i "sirkulasjon" av posthistoriske objekter. Kanskje det kan dryppe litt på klokkeren også, i form av noen gode saker til vår egen jubileumsauksjon ???

Jeg ønsker alle medlemmer lykke til. Kanskje det kan bli en del interessant stoff i Budstikka etter hvert med nyoppdagelser / nyanskaffelser / spennende objekter. Husk at dette skal være en trivelig og sosial hobby og sjekk ut datoene for neste møte i NPS. Jeg gleder meg.!!!

Ivar

REFERAT FRA MEDLEMSMØTET I NPS 29. september 2001

Åpning - informasjon

Møtet fant som vanlig sted i Schweigaardsgate 33 B. Midtveis i møtet hadde 27 skrevet seg inn i protokollen. Formannen ønsket velkommen til møtet kl 14.20. En av våre virkelige veteraner gledet oss med sitt nærvær. Leiv Brecke, som nå er over 91 år gammel. Også Oddvar Skogsberg og Bjørn Bunæs ble ønsket spesielt velkommen. Som førstegangs besøkende og nytt medlem ble Erik Lørdahl presentert. Han har nylig utgitt verket: «The History and Inmate Mail of the German Concentration Camps 1933-1945.» Følgende andre har svart positivt etter å ha blitt tilskrevet, og er tatt opp som nye medlemmer: Birger Løvland, Paal Klaveness, Caspar Moldenhauer og Elin Eskerud. Eivind Barca hadde bedt om en utsettelse på avgjørelsen pga. annet engasjement.

Forslag på nye medlemmer

Det ble referert et grunngitt forslag fra Tor Skauge på Bjarte Sindre. Bjarte Sindre arbeider med posthistorien i Sogn og Fjordane, og har bl.a. levert stoff til lokalpressen. Forslaget ble støttet av Ivar Sundsbø.

Ivar Sundsbø foreslo presidenten i Norsk Filatelistforbund, Trygve Karlsen. Foruten nåværende verv som president, har Trygve i 10 år vært redaktør av Filatelistisk Årbok.

Arne Bay foreslo Fred Osther, «Oslo-nissen», i vår sammenheng bedre kjent som den nye redaktøren av Frimerke Forum.

Jubileumsskriftet

Flere sentrale aktører i NPS har mange «hatter». Og redaktøren av jubileumsboka, Tor Østlund, opptrådte en stund som representant for Posten. I den rollen overrakte han NPS ved formannen et diplom fra Norwex-fondet. Et synlig bevis på at NPS hadde fått 10 000 kr i støtte til utgivelsen fra fondet.

Tor Østlund fortalte litt omkring de artiklene som skulle med i boka. Målet var å få til en «annerledes» posthistorisk bok. Men rammene var sprengt, og sideantallet ville havne på 192 sider. De som var spurt om økonomisk støtte hadde enten svart positivt eller hadde kommet med signaler om at de ville svare positivt. Beløpet var 10 000 kr fra hver. Pristilbudet ved 160 sider var 94 900 kr, ved en økning til 192 sider ville kanskje beløpet bli omkring 100 000 kr. På styremøtet var det godkjent en ramme på 110 000 kr.

For å dekke det resterende beløp, ble det åpnet for «sponsing» fra medlemmene. Enten i form av et kontant beløp til prosjektet, eller ved å skjenke «all righte» objekter til donasjonsauksjonen. (Se neste avsnitt.)

Møteprogram

Donasjonsauksjonen er blitt utsatt til over nyttår. Det blir ordinært møte 17. november. Vårt jubileumsmøte er planlagt 16. februar 2002. Styret ser på muligheten for at vi kan møtes litt tidligere, avholde et jubileumsmøte med donasjonsauksjon og deretter gå ut for å spise middag. Styret ønsker tilbakemeldinger på hvordan rammene skal være. Skal det være mulig å invitere ektefelle/følge til middagen mot at vedkommende betaler full pris? Siste frist for uttalelse blir på møtet 17. november. Årsmøte er planlagt til 20. april 2002.

Medlemmenes 5-minutter

- Tore Haga hadde vært på USAs vestkyst samtidig med at det smalt i New York og Washington. Han kunne vise fram et kort han hadde sendt til sin jobb, stemplet i Stockton 10. september. Det var ikke kommet ut av USA før all flytrafikk var stanset. Det kom fram lenge etter at han hadde kommet tilbake, transittstemplet OSAKA INT / JAPAN.

Hvorfor var det gått over Stillehavet? Var det gått med båt? Uansett, en interessant dokumentasjon.

- Gunnar Melbøe refererte til en polsk postsending, stemplet 4.6.1940, i det franske feltpostsystemet med nummer 30012. På det tidspunktet er det sannsynlig at sendingen har noe med Narvik å gjøre, og han etterlyste opplysninger.
- Bjørn Myhre fortalte at det ville komme en ny ICR, internasjonal postal svarkupong, fra 1.1.2002.
- Elin Amundsen opplyste at det var mulig at poststedet i Barentsburg hadde åpnet for ekspedisjon på søndag 1.7. Og følgelig er det dermed mulig at «Svalbard-etiketten» kan finnes på post stemplet samme dato med Barentsburg-stempelet.

Kveldens hovedpost

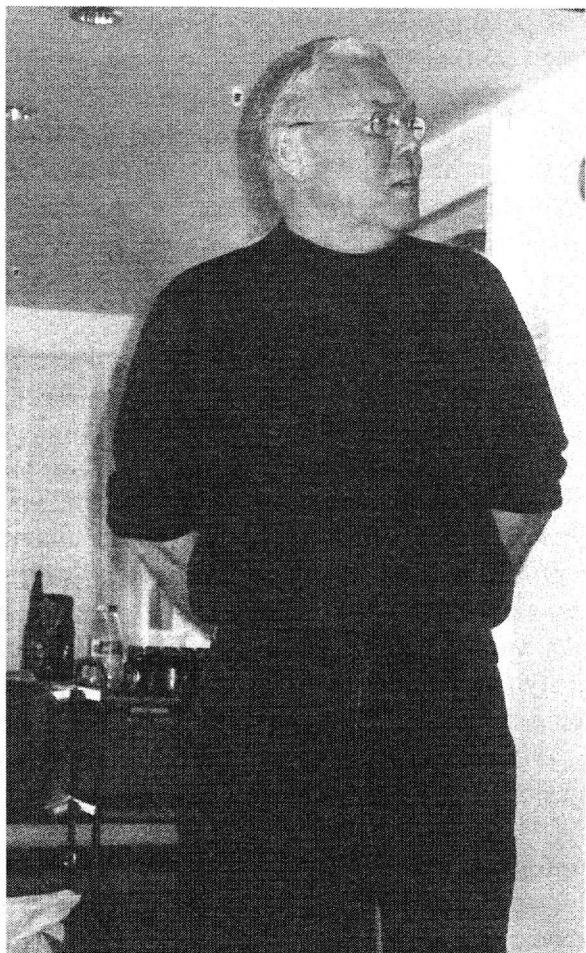
Kl 15 begynte Geir Kaasa på sitt engasjerende foredrag om Nordbanernes Postexpedition, og naturligvis var han også innom Mjøsposten og D/S Strømmen på Øieren. Strømmen Jernbanestation var for øvrig landets første «jernbanepoståpneri», og jernbanen var i gang med passasjertrafikk på en del av strekningen lenge før den offisielle åpningen, 1.9.1854. Geir omtalte spesielt enkelte strekninger av Nordbanernes Postexpedition, og påpekte at togposten i Gudbrandsdalen før Dovrebanen kom var lite påaktet.

Lapskaus. Klokken 15.45 ble måltidet med den posthistoriske lapskaus påbegynt – og de dertil hørende flytende varer med de tre tradisjonelle skåler.

Auksjon

Auksjon «her og nå» med Ivar som auksjonarius og Tore Haga som bisitter startet klokken 17.00. Objektene hadde som vanlig stor spredning, og det ble oppnådd alt fra usolgt til 450 kr.

Arvid,
referent.



Brevet er datert Christiania 11. september 1818 og sendt via England til Frankrike. Det ble omtalt i Budstikka nr. 2/2001 i Auksjonsspalten som "enestående i sitt slag", og det etterlyses bakgrunn for den uvanlige postveien.



Undertegnede kjenner ikke brev via England til Frankrike før krigsåret 1870, da noen få brev er kjent med private skip via Leith i Scotland eller sendt direkte til London og videre via Dover-Calais. Brevet er dels skrevet på norsk av avsenderen Chr. Heyerdahl og dels på tysk av hans "skriver". Håndskriften er noe vanskelig å tyde, men gir allikevel en del opplysninger: "Med *min* kaptein Jørgensen på barken Freja medsendes (zu befördigen) en veksle, stor £ 100, som til beste Cours meine Rächnung creditieren wollen".

Kapteinen postet brevet med vekselen i Woodbridge, en liten by på østkysten av England i nærheten av Ipswich og Harwick, viktige importthavner for tømmer og såkalte "pit-props" fra bl.a. Norge og de Baltiske Stater. Sannsynligvis gikk barken Freja i tømmertrafikken på England, der Christiania og Drammen var store eksportthavner for "pit-props" på denne tiden. Brevet er stemplet WOODBRIDGE/78, d.v.s. 78 miles fra London og påtegnet P $\frac{3}{4}$, betalt 3 sh og 4 pence (40 d), som består av 8 pence til London minus 2 pence for brev postet utenfor London til Frankrike = 6 pence. London-Frankrike 14 pence ($\frac{1}{2}$) = 20 pence, med et bilag dobbel porto = 40 pence.

Brevet ble sendt via Calais til Bordeaux, ca. 800 km med vekt opp til 15 gram = 18 decimes (tabell 1806) + 1 decime = 19 decimes påtegnet på forsiden, som ble oppkrevet av mottakeren. Brevet er dessuten stemplet "tombstone" G PAID 22 OCT 1818 og fransk ANGLETERRE.

Årsaken til at brevet ble sendt via England med kurer var sannsynligvis for å spare porto. Sjøtrafikken over Danmark kom i gang først senere i 1821, og eneste mulighet var via Sverige – og det var dyrt. Kapteinen betalte 3 sh. 4 pence som motsvarer cirka 90 sk.sp. Porto via Sverige var: norsk innlandsporto 6 L.sk. = 12 sk.bco + svensk 48 sk.bco (1 Rd.) til Hamburg = 60 sk.bco, dobbel 120 sk.bco, som ved kurs $1\frac{1}{2}$ = 180 sk.sp. Altså dobbel porto via Sverige. Brevet ble kvittert mottatt (recue) den 31. oktober, mer enn en og en halv måned senere. På baksiden er et inntakt segl med initialene "LJ", kaptein L. Jørgensen.

PORTOSJOKK PÅ SVALBARD

- og om en postal oblat som det knapt ble bruk for

Søndag 1. juli ble det innført moms på tjenester i Norge. Noen fikk dispensasjon. Portoen led samme skjebne som så mange andre avgifter i kongeriket. Den gikk opp, og mange sier vi har fått verdens dyreste porto! I hvert fall fikk vi norgeshistoriens mest omfattende frimerkeprogram, med 44 nye NK-nummer. La oss håpe at det blir lenge til neste gang.

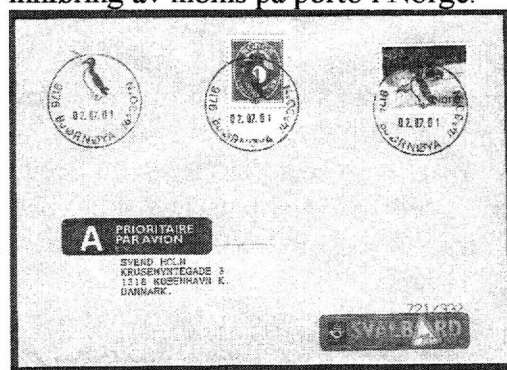
Men det var ikke porto og frimerker denne historien skulle handle om – men SVALBARD-oblaten. Den skulle innføres fordi Svalbard er avgiftsfritt område og unntatt fra slike formasteligheter som moms. Etiketten skulle signalisere til ivrige portokontrollører i Posten at brevet helt lovlig kunne være "underfrankert", når det kom fra Svalbard og var utstyrt med en dertil egnet oblat. Men hva skjedde egentlig opp mot D-dagen søndag 1. juli, da Longyearbyen postkontor hadde planlagt å ha åpent 2 timer for stempling av samlerpost?

I tolvte time bestemte Samferdselsdepartementet at portoen på Svalbard skulle økes, slik at det ble likt nivå med resten av landet, eller som det het i pressemeldingen fra Posten mandag 2. juli: *"Ved økt porto på Svalbard tettes et momssmutthull som tidligere i år fikk enkelte bedrifter til å vurdere etablering på Svalbard for å spare moms på porto"*. Med redaktør Arne O Holm i Svalbardposten i spissen, ble folket på Svalbard ganske så forbannet over at en slik beslutning ble tatt, uten at de i det hele tatt kom til orde. Og når disse linjer skrives krangles det om hvorvidt bedrifter og foreninger på Svalbard kan kjøpe frimerker i Tromsø, med

momsspesifisering på kvitteringen, for senere å kunne trekke utlagt moms fra i regnskapet.

Så var det SVALBARD-oblaten, som med departementets lynhurtige sletting av prinsippet om enhetsporto i Norge, egentlig ble overflødig. Det var plutselig ikke lenger noe postalt behov for den ellers så vakre oblaten. Imidlertid hadde ivrige frimerkesamlere allerede sendt til Longyearbyen noen tusen brever, vakkert og kreativt frankert med tidligere utgitt frimerker med tilknytning til Svalbard. Og, postmenneskene på Svalbard hadde den 29. juni allerede påsatt disse brevene den omtalte etiketten. Det var simpelthen ikke praktisk mulig å få returnert samlerposten!

En pragmatisk avgjørelse ble tatt. All samlerpost som forelå i Longyearbyen innen 1. juli fikk påsatt etikett, og brevene ble poststemplet på mandag 2. juli som var første arbeidsdag på posten etter portoendringen. Alle brevene er nå kommet tilbake til sine rettmessige eiere; "echt gelaufen" som tyskerne sier, og samlerne er såre fornøyde. Men postalt sett ble det ikke behov for etiketten, som ble en posthistorisk parantes i historien om innføring av moms på porto i Norge.



Ca 3000 vanlige brev, kun 50 rek.brev ble påsatt etikett (80 % er stemplet i Longyearbyen, 20 % er likelig fordelt på de øvrige 8 "poststedene" på Svalbard), iflg L.byen postkontor.

Fra Finnmarksk vinterpostrute til norsk-svensk mellomriksrute – fra Haparandapostens siste leveår	Av Trond Schumacher
--	----------------------------

Ved kgl. resolusjon av 11.9.1839, gjort gjeldende fra 1.1.1840, ble det bestemt at Haparandaposten heretter skulle gå bare i vintermånedene fra oktober til februar, men nå hver 14. dag, mot tidligere én gang i måneden. Dette var et tilbakeslag for handels-standen i nord. Riktignok trafikerte "Prinds Gustav" kysten nord til Hammerfest i sommerhalvåret, men vår og høst måtte korrespondentene i Finnmark igjen sette sin lit til båtposten.

I 1846 ble ruten fra Mauno til Tromsø lagt om. I stedet for "Ishavsleia" fra Mauno og vestover ned Signaldalen og Postdalen til Balsfjorden, ble ruta lagt over Helliskogen og Skibotndalen. Det var lettere å krysse Lyngenfjorden fra Skibotn til Pollen og videre over Ulsfjorden fra Svensby til Breivikeidet enn det var å komme over Balsfjorden midtvinters når været sto på. Fra Breivikeidet gikk posten landeveien til Tromsø.

Verksstyrer Thomas ved kobberverket i Kaafjord var en av dem som engasjerte seg kraftigst for å få Haparandaposten oppe å gå igjen også om sommeren. I et brev av 30. november 1854 til Amtmanden i Finmarkens skriver han:

"Det er det høie Amt bekjendt, at mellem det nordlige Sverige (fra Haparanda nordefter) og Vestfinnmarken gives - i Særdeleshed over Kautokeino og Alten- en ei ubetydelig Handelsforbindelse og Trafik, hovedsakelig med svenske Produkter og Tilvirkninger. Indkjøb af disse Produkter foregaar gennem Correspondance over Sommeren med svenske Handlende, der over Vinteren afleverer deres Varer ved Bøsekop. Betalningen af disse Varer skeer i Almindelighed i Løbet af næstfølgende Sommer med Remisse tilsendt i svenske Penge eller ogsaa med Vexler udstedte dels paa Haparanda og dels paa Stockholm og andre Steder, og maa saaledes for en forsvarlig og sikker Postforbindelse betragtet være af stor Vigtighed for at denne Handel kan skee paa en fordelagtig Maade. Ved den nuværende Postbefordring over Trondhjem og Jemteland er denne Hensigt ei opnaaet, idet undertegnede ved flere Leiligheder har erholdt Breve fra Amerika i en kortere Tid end Breve fra Mauno og andre steder nordenfor Haparanda have naaet frem til Alten. Aarsagen til denne langvarige Postbefordring maa dels tilskrives den lange Reisevei som nu gjøres og dels en uregelmæssig Postgang, hvilken sidste muligens opstaar ved den Omstændighed at den svenske Post nordenfor Haparanda afsendes kun een Gang maanedlig fra den Tid den norske Postforbindelse over Kautokeino og Mauno ophører ved Februar Maanedes Udgang og indtil den igjen iværksættes ved Begyndelsen af Oktober."

Verkstyreren kunne videre opplyse at han for egen regning hadde ordnet med postskyss fra Kautokeino til Mauno, hvilket kostet bare 2 speciedaler, for så å "hekte" seg på den svenske postruten fra Mauno til Haparanda.

Amtmannen sendte Thomas' brev videre til Departementet for det Indre med anbefaling. Dette resulterte i en henvendelse til Den Kongelige Generalpoststyrelse i Stockholm:

"Christiania den 10de Februar 1855

Gjennem Amtmanden i Finmarken Amt er til Departementet indkommen en Forestilling fra Bestyreren af Altens Kobberverk, Thomas, om at Postgangen mellem Alten og Haparanda, som under Dampskibsfarten paa Finmarken, eller fra Februar til October Maaned standser, maa vedblive ogsaa i dette Tidsrum, saaledes at Postforbindelsen mellem Alten og Haparanda det hele Aar bliver fjortendaglig.

Da Departementet, efter hvad der er oplyst i Verksbestyrer Thomas's Forestilling, hvoraf en Extract-Afskrift vedlægges, antager at den attraaede Udvidelse i Postgangen vil medføre Fordele for Handelsforbindelsen mellem Finmarken, det nordlige Sverig og Russland, tillader man sig at forespørge om den kongelige General-Poststyrelse vil medvirke til Fremme af den omhandlede Foranstaltning, samt i bekræftende Fald under hvilke Betingelser.

En Afskrift af en af Postexpediteuren i Alten angaaende Sagen afgiven Betænkning vedlægges".

Henvendelsen ble godt mottatt, og i kgl. svensk statsråd den 30. mai 1855 ble det bestemt at en helårlig 14daglig rute skulle settes i gang på svensk side av grensen mellom Øvre Torneå og Mauno. Videre ble det fra den svenske poststyrelsen foreslått en transittporto på 4 skill. for hvert brev som skulle gå gjennom Sverige til Norge via Haparanda.

Før etterfølgende behandlingen i norsk statsråd, ble saken foredratt i Departementet for det Indre. Foredraget trekker fram flere interessante opplysninger om Haparandaposten:

"Efter hvad der ovenfor er oplyst, vil Departementet underdanigst andrage om, at der fra Slutningen af Februar eller Begyndelsen af Marts til Slutningen af September eller Begyndelsen af October befales oprettet en Post, der bliver at befordre hver 14. -dag fra Mauno til Kautokeino og ligesaa mange Gange tilbage, og som bliver at sætte i Forbindelse paa den ene Side med den i kongelig Resolution af 7de October 1852 omhandlede Bipost mellem Alten og Kautokeino, og paa den anden Side med den fjortendaglige Postgang som af det svenske Postvæsen bliver oprettet mellem Mauno og Øvre-Torneaa. Med Hensyn til den Godtgjørelse, som skal erlægges til det svenske Postvæsen for de norske indenrigske Breves Befordring over Haparanda, bemærkes at Departementet ikke vilde finde nogen Betænkelighed ved at tilraade utbetalt den af det svenske Postvæsen for 26 Reiser mellem Haparanda og Mauno opførte Sum af 710 Rdle 25 Sk 6 Rst svensk Banco eller omtrent 270 Spd aarlig, hvilken Betaling antages at være særdeles billig, men at man paa den anden Side med den svenske Postbestyrelse finder det mest stemmende med de i Postforholdene mellem to Stater almindelig gjældende Regler, at der af de norske indenrigske Breve, som befordres over Haparanda mellem Finmarken og de øvrige Dele af Norge, betales en svensk Transitporto af 4 Skilling svensk Bco pr. Lod.

Departementet skal herved bemærke, at der for Tiden betales en Tilleggsporto af 10 Skilling Species eller svensk Banco pr. enkelt Brev for Befordringen over Haparanda af Breve mellem Finmarken og det øvrige Norge. Denne Tillægsporto, der i Finants-Handels- og Told-Departementets Bekjendtgjørelse af 29de Juni 1822 nr 4 kaldes svensk Porto, er i alt Fald i de senere Aar bleven oppebaaret af det norske Postvæsen

uden at godtgjøres det svenske, hvilket ogsaa er forudsat i den kongelige Resolution af 19de Juni 1849 §25.

Derimod har det norske Postvæsen hidtil erstattet det svenske Omkostningene ved Befordring af norsk Post hver 14de- dag i Vintermaanederne mellem Haparanda og Mauno 10 Toure, hvilke Omkostninger i 1854 udgjorde 297 Rdler 23 Skilling Bco, hvorhos er betalt i samme Aar 149 Rdler 16 Sk. Bco i Løn til endel svenske Postbetjente. For Befordring af Breve mellem Finmarken og udenrigske (ikke svenske) Steder over Haparanda betales Transitporto til det svenske Postvæsen efter de med vedkommende udenlandske Postbestyrelser vedtagne Conventioner, og saaledes bør der, som ogsaa af den svenske General-Poststyrelse antaget, fremdeles forholdes.

I Henhold til det her Ytrede vil Departementet andrage om naadigst Bemyndigelse til at træffe Overenskomst med den kongelig svenske General-Poststyrelse for Godtgjørelse til det svenske Postvæsen for Befordring af norsk Post over Haparanda, saaledes at der af de norske Breve erlægges Transitporto til det svenske Postvæsen paa den Maade som ovenfor omhandlet.

Med Hensyn til Udgifterne ved den før nevnte Postforbindelse bemærkes, at hvis hver Post-tour mellem Mauno og Kautokeino kan erholdes udført for den af Værksbestyrer Thomas opgivne Sum af 2 Spd, ville 14 saadanne Toure i de 7 Maaneder fra Marts til September incl. koste 28 Spd. Man troer her at burde bemærke, at det i den kongelige Resolution af 7de October 1852 er forudsat, at indtil 12 Poster skulle befordres mellem Alten og Kautokeino under hvert Aars Dampskibs-Fart, men at Departementet senere har troet at kunne bifalde en af Amtmanden i Finmarkens Amt truffen Foranstaltning, hvorefter der fra den Tid Haparanda-Posten standser (i Slutningen af Februar) og indtil Dampskibene anløber Alten (i Midten af April) afsendes Bipost hver 14de Dag mellem Alten og Kautokeino Præstegjeld, der ellers i denne Tid vilde have været uden Postforbindelse. Herved vil de omhandlede Posters Antal blive 15, i stedet for som i Resolutionen bestemt 12.

I Henhold til det her Anførte indstilles underdanigst

- 1) At der hvert Aar i Tidsrummet fra Slutningen af Februar eller Begyndelsen af Marts til Slutningen af September eller Begyndelsen af October Maaned skal befordres Post hver 14de Dag fra Mauno til Kautokeino Præstegjeld i Finmarkens Amt og ligesaa ofte tilbage, hvilken Post bliver at sætte i Forbindelse deels med den mellem Alten og Kautokeino i det nævnte Tidsrum oprettede Post og deels med den 14daglige Postgang, som fra svensk Side bliver oprettet mellem Mauno og øvre Torneaa.
- 2) At Departementet for det Indre bemyndiges til at træffe Overenskomst med den kongelige svenske General-Poststyrelse om den Transitporto, der til det svenske Postvæsen bliver at erlægge som Godtgjørelse for Befordring af norsk Post over Haparanda"

(Kgl. resolusjon av 6te August 1855).

Innstillingen ble vedtatt i stortinget. De nye bestemmelsene, gjort gjeldende for Haparanda-posten fra 1. januar 1856, er nedfelt i Sirkulære av 3. desember 1855/10:

"Ifølge Resolutioner, afgivne af Hs. Majestæt i svensk Statsraad den 30te Mai og i norsk Statsraad den 6te August d. A., skal der hvert Aar i Tidsrummet fra Slutningen av Februar eller Begyndelsen av Marts til Slutningen af September eller Begyndelsen

af October Maaned beforders Post hver fjortende Dag fra Mauno til Kautokeino Præstegjeld i Finmarkens Amt og ligesaa ofte tilbage, hvilken Post skal sættes i Forbindelse deels med den mellem Alten og Kautokeino i det nævnte Tidsrum oprettede Post og deels med den fjortendaglige Postgang, som paa svensk Side er istandbragt mellem Mauno og Øvre-Torneaa.

Ifølge disse Resolutioner vil Posten over Haparanda og Mauno, der hidtil kun har været i Gang i den Tid af Aaret, da Dampskipsfarten paa Finmarken ikke finder Sted, fra 1ste Januar 1856 blive befordret det hele Aar hver fjortende Dag.

Fra 1ste Januar 1856 skal der for Breve, der over Haparanda sendes mellem norske Steder, betales en svensk Transitporto af 4 Sk. Bco. (4 Sk. Sp.) pr. Lod; portoen af et enkelt Brev (af indtil 1 Lods Vægt incl.), der over Haparanda sendes mellem norske Steder, udgjør altsaa fra 1ste Januar 1856 8 Sk., naar Brevet afsendes betalt, og 9 sk., naar det afsendes ubetalt. Af vægtigere Breve betales en Brevporto mere for hvert Lod eller Deel af et Lod. Den hidtil bestemte Tillægsporto af 10 Sk. Pr. Enkelt Brev for Befordringen over Haparanda (see Circulaire af 23de November 1854 IX) bortfalder fra 1ste Januar 1856.

Til Efterretning for Vedkommende tilføies derhos, at Portoen af Breve, der over Haparanda udvexles mellem Finmarken og Sverige samt det øvrige Udland, er uforandret."

Et annet forhold som verksstyrer Thomas tok opp i sin korrespondanse, var den urimelig lange og tidkrevende postveien fra Kautokeino via Mauno - Jukkasjärvi og Vittangi til Pajala og Haparanda. Verksstyreren foreslo istedet å sende posten fra Kautokeino langs den gamle "skyssveien" til Muonioniska (finsk Russland) og over Torneå-elven til Mauniovarra (=Muoniovarra) i Sverige, og derfra videre til Pajala og Haparanda. Dette ville, ifølge Thomas, forkorte ruten med flere ti-talls mil og bety en betydelig tidsbesparelse for de korresponderende.

Amtmannen sendte saken til postmesteren i Tromsø for nærmere uttalelse. Saken ble forelagt postaabneren i Kautokeino, som i et brev av 30. januar 1856 repliserte til postmester Nilsen i Tromsø:

"I Anledning af Deres sidste Skrivelse af 23 denne Maaned skal jeg oplyse, at jeg troer neppe det lader sig gjøre uden særdelse Bryderie og Bekostning at faae befordret den norske Post directe til Haparanda. Til Muoniovarra paa den svenske Side lige overfor Muonioniska, 16 Mile herfra, kunde den godt beforders, men da der blot boer Handelsmand Forsström og Vaccinator Knoblock, som ere svenske Undersaatter, maatte det beroe paa en af disse hvorvidt de vilde paatage sig at befordre den videre til Haparanda. Fra Muoniovarra af benyttes, saavidt mig bekjendt, i Almindelighed Hest. Naar jeg har talt om en mere directe Vei for Posten, saa mente jeg, at den istedenfor at gaae over Vittangi og Jukkasjärvi, idet mindste 2den hver Gang skulde gaae indom Muoniovarra, da jeg veed, at adskillige Handlende have Forretninger med Folk baade der og isærdeleshed i det lige overfor liggende Muonioniska og dets Nærhed, medens Brevene dertil nu maa gaae til Haparanda, derfra over til Torneå og saa langs den russiske Grændse opover. Men maaske dog Correspondancen med nævnte Sted ikke er saa stor, at det kunde være Umagen værd at søge nogen Forandring bevirket . . .

Et annet problem oppsto som følge av at tidspunktene for postavgangen fra Stockholm til Haparanda og videre til Mauno var blitt endret i forbindelse med

ruteutvidelsen i januar 1856. Dette er nærmere redegjort for i brev fra postekspeditøren i Alten til amtmannen, datert 12. juni 1856:

"Som det høie Amt bekjendt, blev man ved Indre-Departementets Circulaire af 10. December f. A. underrettet om, at Posten fra Mauno til Haparanda, i stedet for at afgaae som før bestemt Søndagene den 6te og 20de Januar osv. skulde for Fremtiden afgaae Fredagene den 11te og 25de Januar o.s.v. hver anden Fredag det hele Aar, ligeledes at Posten istedetfor at afgaae fra Stockholm til Mauno Tirsdagen den 8de og 22de Januar 1856 o.s.v. skulle afgaae Fredagene den 4de og 18. Januar 1856 hveranden Fredag det hele Aar.

Denne Forandring i Postgangen, som oprindelig bestemt af den kongelige Svenske Generalpoststyrelse, har medført megen Ulempe og Skade for det norske Postvæsen og Correspondense i det Hele, hvilket jeg nu skal tillade mig at paavise i Haab om at en Forandring til det Bedre fra næste Aars Begyndelse søges bevirket.

Efter den ældre Bestemmelse ankom Posten i forrige aar saaledes: fra Haparanda tirsdagen d. 9. Januar, til Alten Fredag Morgen den 12. Januar, da den ogsaa afsendes til Hammerfest. 1. Efterat have oppebiet Retourpost fra Hammerfest, afgik Posten fra Alten tilbage til Mauno Onsdag den 17 Januar og fra Mauno til Haparanda Søndagen den 21. Januar og saaledes hver anden Tirsdag og Søndag fra Mauno. Fra Postens Afgang fra Mauno til Alten og til dens Afgang fra Mauno sydover, medgik der saaledes en Tid af omtrent 12 Dage, som i Almindelighed vare tilstrekkelig for Postens Befordring mellem Mauno og Hammerfest frem og tilbage. Nu derimod er Forholdet saaledes, at naar Posten afsendes fra Mauno Lørdag og ankommer til Alten paafølgende Tirsdag, saa maa den retournere fra Alten samme Dag for at den kan naae Mauno inden Fredag kl. 6, da Posten derfra afgaar til Haparand, en Løbetid, der ikke engang er tilstrækkelig for de Corresponderende i Alten og Kaaffjordat erholde deres Breve besvarede med samme Post, langt mindre fra Hammerfest by. Følgen heraf har da været, at Brevene fra Hammerfest i dette Aars Vinter have overliggeret i Alten 8 a 10 Dage, medens de forhen i Regelen befordredes uden Ophold.

Ogsaa indtraf det flere Gange i Vinter at Postaabneren i Mauno, Lidstrøm, afsendte Posten til Haparanda uden at oppebie den norske Post i de bestemte 2 Døgn, og saaledes maatte de norske Poster etterligge 13 Dage i Mauno. Hr. Lidstrøm mente nemlig, at naar han blot havde en norsk Post til Afsendelse, om denne end var nok saa gammel, saa kunde han ikke vente noget paa en senere norsk Post. Jeg gjorde ham atter Forestillinger og spurgte ham bl.a. om han troede at det var den Svenske Poststyrelses Mening at de norske Poster skulle ligge 14 Dage i Mauno. Hans Svar indeholdes i medfølgende 3 Skrivelser. Da Lidstrøm saaledes ikke var at formaae til at oppebie den Norske Post blot 1 time, saalenge der i Mauno laae en gammel norsk Post, opfordrede jeg Postfører Johannes Isaksen Hætta under Løfte af Præmie, at anstrænge sig for at naae Mauno inden Fredag Morgen, da Posten skulde afgaae til Haparanda, for at Lidstrøm, om Posten fra Alten senere ikke kom frem i rette Tid, og han da ikke vilde vente paa den, ikke skulde undskylde sig med at han havde nogen ældre norsk Post at afsende.

Som tidligere berettet i vedlagte Skrivelse med Amtets paategnede Resolution af 6 Marts d.A. lykkedes dette ogsaa Postføreren, idet han på 52 1/2 Time, skjøndt i maadeligt Føre, tilbagelagde Veien fra Alten til Mauno. I Forbindelse hermed oversendes en Timeseddel paategnet en Klage fra Postaabneren i Kautokeino, hvorefter bemeldte Postaabner Lidstrøm lod en Brevpakke overliggeret i Mauno omtrent 3 - tre- Maaneder.

Forøvrig skulde det være særdeles ønskeligt om Posten blev noget hurtigere befordret mellem Haparanda og Mauno og navnlig undgik at gjøre disse betydelige Omveie til Vittangi og Jukkasjärvi. Flere norske Reisende have fortalt mig at Posten, om den gik over Mauniovarra og derfra en Bipost til Niska, langt hurtigere og hensigtsmæssigere blev befordret end nu. Dog herom formenes det høie Amt at ville erholde fuldstændige Oplysninger af enkelte Kjøbmænd paa Tromsø, og navnlig Consul Aagaard, der have reist denne Vei, og som derfor antages at være kjendt med Localforholdene.

Idet jeg ærbødigst indberetter Foranstaaende, skal jeg tillade mig at foreslaae, at der, om ei før, fra næste Aars Begyndelse bestemmes at Posten fra Mauno til Haparanda istedetfor første Fredag afgaar den anden Fredag, efterat den er ankommen dertil fra Haparanda, altsaa 7 Døgn senere end nu; derved vilde Posten mellem Mauno, Alten og Hammerfest gives fornøden Tid til at retournere, uden at udsættes for at vorde overliggende paa nogen af de nævnte Stationer som anført.

Forøvrig bemærkes at Verksbestyrer Thomas og Flere, der ere bekjendte med disse Forholde, heri have været enige med mig".

I brev til Amtmannen i Finmark, datert 2 October 1856, skriver Consul Aagaard i Tromsø:

"I Skrivelse af 15 forrige Maaned har Hr. Stiftsamtmanden oppfordret mig til at yttre mig angaaende det af Postexpediteur Düblie i Alten vakte Spørgsmaal over Hensigtsmæssigheden af at Fjeldposten befordres over Mauniovara, istedetfor som hidtil over Vittangi og Jukkasjärvi.

Forinden jeg gaar over til en Besvarelse, anser jeg det fornødent at fremkomme med den Oplysning at jeg ikke siden Januar 1846 har gjort nogen Reise gennem det nordlige Sverige, og at følgelig min Betenkning maa støtte sig til den Bekjendtskab til Localforholdene, som jeg i Tidsrummet fra 1835 til 1846, da jeg aarlig reiste gennem de Egne, havde Anledning til at erhverve mig. Jeg havde i de Aar ofte Beviis paa Postens langsomme Befordring fra den svenske Grendse til Haparanda, thi ikke sjelden hendte det, at jeg, naar jeg reiste omtrent samtidig med Posten fra Alten fremkom til Haparanda flere Dage tidligere end den. Tildels kunde denne Forsinkelse hidrøre fra, at Posten maatte overlige i Mauno enten for at oppebie Posten fra Tromsø eller for at afvente den for Expeditionen sydover bestemte Dag, imidlertid hørte jeg ogsaa oftere omtale, at Aarsagen til den langsommere Befordring var den, at Posten maatte gjøre den store Omvei over Vittangi istedetfor at tage den directe Vei over Maunionska.

Den Kjendsgjerning, at aldrig Postveien men derimod Veien over Niska benyttes af Reisende kan nok ogsaa tjene som Beviis for, at den sidste Vei, som den kortere og mere benyttede, ogsaa for Postbefordringen er at foretrekke. Hvorvidt at deri, at Fjeldposten, for at blive befordret den kortere Vei, i Lighed med Reisende, maa passere over russisk Territorium en kort Strækning, maatte ligge nogen Hindring for en saadan Forandring er mig ubekjendt; imidlertid antager jeg dog, at det ikke kan være Tilfældet.

I Mauniovarra, som ligger paa den svenske Side af Maunio-elven ca. 1/8 Miil fra den russiske Landsby Niska, haver formentlig naa et Postaabneri. Den der boende Handelsmand Forsstrøm vilde uden Tvivl være villig til at modtage Bestilling som Postaabner.

I henhold til hvad jeg heri har tilladt mig at anføre, tiltreder jeg Hr. Düblies Mening angaaende Hensigtsmæssigheden af, at Fjeldposten, for at kunne befordres hurtigere

mellem Mauno og Haparanda end hidtil skeedt, sendes over Mauniovarra istedetfor over Vittangi og Jukkasjärvi. Postexpediteur Düblies Skrivelse til Amtet tilbagesendes".

De uheldige virkningene ved den nye "timeseddelen" på svensk side samt ønsket om omlegging av ruten fra norsk side, ble tatt opp i brev av 20. februar 1857 til Den kgl. svenske General-Poststyrelse i Stockholm.

Et utdrag av brevet fra Den kgl. norske regjerings Departement for det Indre gjengis nedenfor:

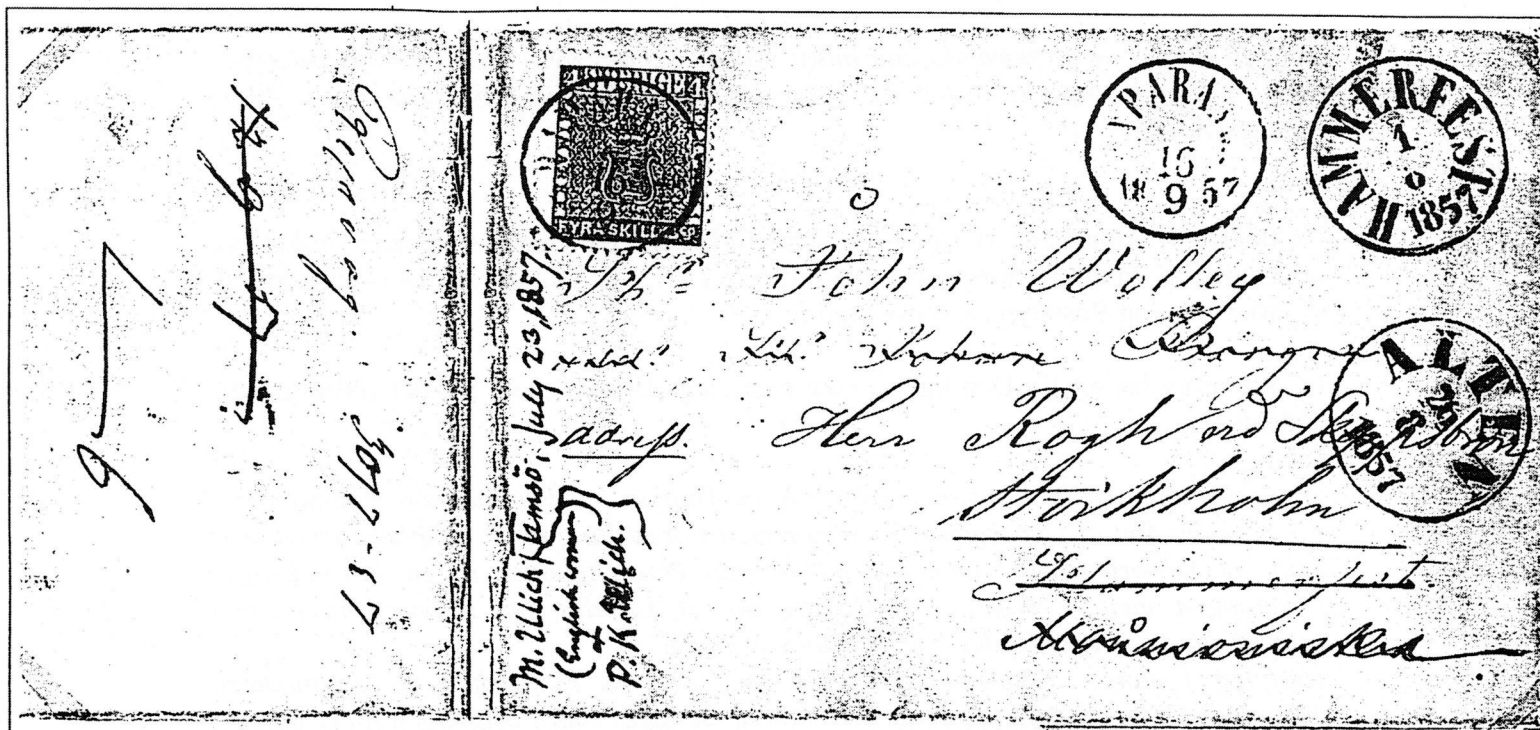
"Bestyreren af Altens Kobberværk Herr S. H. Thomas har i en gennem Amtmanden i Finmarkens Amt til Departementet indkommen Forestilling af 27 October forrige Aar henledet Departementets Opmærksomhed paa Ønskeligheden af en Forandring i Postgangen mellem Mauno og Haparanda til Lettelse for Brevvexling mellem Finmarken og en deel Steder i det nordlige Sverige.

Han har i denne Henseende paapeget at Breve fra Finmarken til Mauniovara, Maunioniska og omkringliggende steder maa, saaledes som Postgangen nu er ordnet, fra Mauno gaa ned til Haparanda, derfra til Torneå og videre langs den finske Side af Torneå-Elven til Maunioniska, hvorfra Breve til Mauniovara sendes med Expresse til Bestemmelsesstedet. Breve til de nævnte Steder maa saaledes efter hans Forklaring fortiden tilbagelegge en Veilengde af omtrent 60 Mile, efterat de have passeret Mauno, medens Afstanden mellem Mauno og Mauniovara kun skal være 10 Mile.

Som en Foranstaltning, hvorved en directe og som Følge deraf hurtigere Befordring af Brev emellem Finmarken og Mauniovara med flere Steder vilde opnaaes, har Hr. Thomas foreslaaet, at Postgangen mellem Payala og Mauno ordnes saaledes, at Posten den ene Gang gaaer fra Payala i den nuværende Route over Vitangi til Mauno og fra Mauno tilbage til Payala over Mauniovara og næste Gang over Mauniovara paa Touren fra Payala til Mauno, men over Vitangi paa Retouren fra Mauno til Payala og saaledes vekselsvis hver anden Gang op den ene Vei og ned den andre.

Idet man vedlægger Hr. Thomas' ovennævnte Forestilling, tillader Departementet sig at anbefale Sagen til den kongelige General-Poststyrelsens velvillige Overveielse, men anholder om i sin Tid at blive underrettet om, hvorvidt der maatte findes Anledning til for den kongelige General-Poststyrelses Side at træffe nogen Foranstaltning i den af Hr Thomas antydede Retning."

Etter en runde med svensk korrespondanse, hvor også postmester Lindstrøm i Haparanda ble forespurt i sakenes anledning, ble de norske ønskene imøtekommet i sin helhet. Avgangstidene fra Stockholm ble forskjøvet, og med den den 14daglige ruten nordover fra Pajala til Mauno. En ny 14. daglig post ble igangsatt fra Pajala og nordover langsmed Muonio-elven til Mauniovarra og videre til Mauno, hvor den ble satt i samband med den norske posten til og fra Kautokeino og Alten. Fra Mauno returnerte posten samme vei langs Muonio-elven til Mauniovarra og Pajala. Den nye ordningen medførte at det nå gikk post hver uke mellom Pajala og Mauno, vekselvis i den gamle (via Vittangi) og den nye (via Mauniovarra) ruten, hvilket ble et kjærkomment tilbud til korrespondentene i Norrland. Vaccinator Ludvig U. Knoblock ble ansatt som postopsynsmann ved den nye poststasjonen i Mauniovarra med en årslønn på 33 Rd 18 Skill. bco. Den nye ruten ble satt i igang i oktober 1857.



Ubetalt brev fra Store Tamsø i Porsangerfjorden, datert 23. juli 1857, sendt via Repvaag (30.7.) hvor det er satt i porto (5 skill.) og videresendt med D/S "Gyller" til Hammerfest. I Hammerfest er brevet innløst (stemplet 1.8.) og omadressert til Muonioniska. Brevet er senere blitt behandlet ved Alten Postexpedition og her satt i porto med 6 skill. og sendt den 26.8. med Haparandaposten. 4 skill. utgjør portotillegget for videreforsendelse til Sverige (4 skill. er allerede betalt ved innløsningen i Hammerfest) og 2 skill. svensk porto for forsendelse over Torneå (se tekst). I 1857 kostet et enkeltvektig betalt brev fra Finnmark via Haparanda (avstand > enn 20 mil) til steder i Sverige 8 skill. Og via Torneå 10 skill. Brevet har gått fra Alten til Mauno og langs den gamle ruten om Vittangi og Jukkasjärvi til Pajala og Haparanda. Fra Haparanda har brevet gått via Torneå gjennom finsk-russisk område til Muonioniska og herfra over Muonio-elven til Mauniovarra (ca. 2 km sydvest for Muonioniska på svensk side av elven) der adressaten, den engelske ornitologen Wolley, bodde. Ettersom Wolley hadde flyttet fra stedet i september 1857, er brevet blitt omadressert til Stockholm og satt i franco med svensk 4 skill. bco. (svensk innenriksporto) ved poststasjonen i Mauniovarra. Postopp-synsmannen ved poststasjonen hadde ikke salg av frimerker og var heller ikke utstyrt med noe poststempel. Brevet er derfor påsatt frimerke (svensk 4 skill bco) og stemplet ved første postkontor (Haparanda 16.9.) i ruten til Stockholm, slik forskriftene bestemte. Brevet har tilbakelagt en strekning på mer enn 60 mil fra Mauno via Haparanda og Torneå til Muonioniska og Mauniovarra og forteller noe om den vanskelige postgangen på nordkalotten på 1800-tallet.

Vi kjenner et brev sendt fra Store Tamsø i Finnmark sommeren 1857 via Hammerfest til Alten og med Haparandaposten til Mauno og Muonioniska. Brevet er adressert til ornitologen John Wolley, som på denne tiden oppholdt seg i Mauniovarra, 2 km sydvest for Muonioniska på svensk side av Torneå (=Muonio)-elven (se Snarvolds artikkel i NFT 6/2001). Brevet har ankommet Mauno ca. 4 uker for tidlig til å bli ekspedert i den nye ruten direkte til Mauniovarra; brevet har fulgt ruten fra Mauno via Vittangi og Jukkasjärvi til Pajala og Haparanda, derfra over Torneå-elven til Torneå og videre oppover langs den finsk-russiske grensen til Muonioniska (eller "Niska", som stedet gjerne ble kalt (jfr. Consul Aagaards brev ovenfor). Fra Muonioniska er brevet sendt med ekspresse over elven til Mauniovarra, der Wolley holdt til.

Ettersom brevet ankom Mauniovarra først etter at adressaten hadde flyttet fra stedet, ble det omadressert og ettersendt til Stockholm.

Portotakster

Ved finansdepartementets bestemmelse av 29. juni 1822 ble det bestemt at portoen skulle følge de ordinære portosatsene som gjaldt for båtposten og det øvrige postnettet, men med et tillegg på 10 skilling svensk bco.

Som tidligere nevnt var utgangspunktet ved forhandlingene med svenskene at det svenske postvesenet skulle stå for postbefordringen og postoppsynet på strekningen fra den norsk-svenske grensen fram til Haparanda. "Haparanda-tillegget" på 10 skill. svensk bco ble avkrevd for å dekke ekstraavgiftene ved den lange og strevsomme postbefordringen fram til Haparanda. Ettersom resultatet ble at den norske postkassen måtte betale hele regningen for postbefordringen til Haparanda (se Budstikka 2001/nr.1), ble da heller Haparanda-tillegget avkrevd fra svensk side og tilfalt den norske postkassen (jfr. foredrag i Departementet for det Indre i august 1855 sitert ovenfor).

"Haparanda-tillegget" er bare gitt spesifikk omtale i sirkulærer og forordninger som omhandler postforsendelser mellom norske steder. Imidlertid var tillegget også innbakt i skrivelser og bekjentgjørelser som anga portoen fra Norge til Haparanda. I skrivelser av 13. oktober 1824 og 11. oktober 1843 angående portotaksten for brevfor-sendelser fra Alten til grensepostkontoret i Haparanda, er denne fastsatt til 18 skill., hvilket inkluderer "Haparanda-tillegget" på 10 skill.

Når det gjaldt portoen mellom Norge og Sverige, søkte man å føre videre den forenklingen i portoforholdene som ble knesatt ved den nye norske portoloven av 1848. I kgl. resolusjon av 19. juni 1849 i kombinert svensk-norsk statsråd ble det bestemt at alle brev rikene imellom måtte bli frankert på avsenderstedet, og portoen ble satt til 4 skill. for et enkelt brev for en avstand inntil 20 mil, og 8 skill. for en avstand over 20 mil.

Om den norske over Sveriges transitterende Brevveksling, heter det (§ 13 og 14):

Norges over Sverige transitterende Brevveksling med fremmede Lande skal nyte samme Frankeringsfrihed, som Sveriges egen Brevveksling på samme Lande. (§14) Den Porto, som det svenske Postvæsen har at oppebære for den norske over Sveriges transitterende Brevvexling, herunder innbefattet saavel den Porto, der tilfalder den svenske Postcasse, som den, der bliver at godtgjøre fremmede Postbestyrelser, beregnes I Lighed med hvad for Sveriges egen udenrigske Brevvexling til enhver Tid erlægges.

Under arabertall C. Særskilte bestemmelser, § 25 heter det:

Det norske Postvæsen bekoster de fra Norge kommende Posters Befordring til første Station i Sverige, og det svenske Postvæsen de fra Sverige kommende Posters Befordring til første Station i Norge. Herfra finder dog den Undtagelse Sted, at det norske Postvæsen erstatter de svenske Omkostningerne for Befordring af norsk Post hver 14de Dag i Vintermaanederne mellem Haparanda og Miouno, mod at det norske Postvæsen nyder Fritagelse for Transitporto af de Breve, som gennem Sverige over Haparanda forsendes mellem Finnmarkens Amt og de øvrige Dele av Norge.

Som vi ser var det så sent som i 1849 fortsatt den norske postkassen som sto for omkostningene ved postbefordringen mellom den norsk-svenske grensen og grensepostkontoret i Haparanda. Korrespondansen rikene imellom over Haparanda ble gjenstand for de samme bestemmelser og takster som for de andre mellomriksrutene. Et brev fra Norge til Haparanda (avstand > 20 mil) kostet heretter 8 skill., hvilket betydde en portoreduksjon på hele 10 skill., tilsvarende "Haparanda-tillegget".

For innenriksbrev sendt over Haparanda skulle fortsatt Haparanda-tillegget iberegnes. Dette er nærmere presisert i sirkulære av 13. juli 1849, gjort gjeldende fra 1. august 1849:

"En Fortegnelse over svenske Postkontorer, samt over de norske og svenske Postbureauer, mellem hvilke Afstanden er 20 Mile og derunder, samt mellem hvilke Portoer for et brev altsaa er 4 Sk., vedlægges. Mellem samtlige øvrige norske og svenske Postbureauer er portoer 8 Sk. for et enkelt Brev. Dog betales for Befordringen over Haparanda af Breve mellem Finmarken og det øvrige Norge fremdeles som før 10 Sk. Banco pr. enkelt Brev foruden 8 Sk. norsk."

Når det gjaldt utenlandsposten i transitt over Sverige, fulgte den portotakstene av 30. april 1841, gjort gjeldende fra 16 mai 1841, senere avløst av portotakster av 27. desember 1847 (fra 1. januar 1848) og 15. september 1852. Det er bare portotakstene fra 1841 som gir spesifiserte takster for posten over Haparanda til Hamburg, enten via Helsingborg og Danmark, eller via Ystad - Stralsund. Et brev fra den norsk-svenske grensen (dvs. grensekontoret i Haparanda) til Hamburg kostet 1 Rd 28 skill bco (vektklasse 1/2-1 lod) via Helsingborg, mot 44 skill via Ystad-Stralsund.

Det var den sistnevnte, kortere ruten over Ystad-Stralsund som vanligvis ble benyttet for Haparanda-posten som gikk via Stockholm til Tyskland. Om vinteren, når Østersjøen lå tilfrosset og dampskipene ikke kunne passere sundet til Stralsund, ble posten dirigert via Danmark.

I portotakstene av 1848 er det for ruten fra Nord-Norge via Haparanda og Torneå til Russland eller Finland angitt en svensk transittporto på 12 skill. svensk bco. pr. lodd. Som anmerket i en fotnote i takst-tabellen ble det ved Altens postekspedisjon og Tromsø postkontor oppkrevd 2 skill. svensk bco i svensk porto for befordringen mellom Haparanda og Torneå, hvilket tilfalt det svenske postvesenet (jfr. bekjentgjørelse av 11. september 1841; sirkulære av 22. februar 1847). Den øvrige transittporto på 10 skill. ("Haparanda-tillegget") for befordringen fra den norsk-svenske grense (Mauno) til Haparanda tilfalt det norske postvesenet, som jo sto for alle omkostningene på svensk side fram til grensepostkontoret i Haparanda. Disse takstene vedvarte fram til Haparandaposten opphørte sommeren 1859 (jfr. sirkulære av 2. november 1858/no. 18 punkt V).

I portotakst av 15. september 1852 er Haparanda-posten og dens tilleggs-takster ikke nærmere omtalt, så nær som i vedlegget under Særskilte bestemmelser § 5, hvor det står at *"For Pengebreve, der befordres med Posten mellem Haparanda og Alten samt Tromsø, overtager Postvæsenet ikke Ansaret, hvorimod Afsendere, som attraa Pengebreve befordrede paa denne Vei, selv maa staa Resicoen for Samme"*.

I sirkulære av 3 desember 1855/no. 10, presiseres:

"Til Efterretning for Vedkommende tilføies derhos, at Portoene af Breve, der over Haparanda udvexles mellem Finmarken og Sverige samt det øvrige Udland, er uforandret".

I 1857 og 1858 kom det portoreduksjoner for vinterposten til utlandet, som ble kartert over Svinesund (sirkulærer av 29. juli 1857/no. 7; og 2. november 1858/no. 18). Disse nye portosatsene ble åpenbart ikke gjort gjeldende for Haparandaposten, som gikk i rute over Stockholm og videre ut i Europa via Ystad-Stralsund eller Helsingborg. Her gjaldt fortsatt portosatsene av 15. september 1852. Et enkeltvektig brev fra Sverige via Ystad-Stralsund til sone 2 (eks. Bremen) i Tyskland skulle ifølge postkonvensjonen mellom Sverige og Preussen koste 24 skill (jfr. sirkulære av 15 september 1852/no 45: portotakst for brev til utlandet over Sverige). Et norsk utenlandsbrev sendt den samme veien via Haparanda ville dessuten oppkreves med 16 skill. (6 skill. innenlandsporto til den norsk-svenske grensen, pluss "Haparanda-tillegget" på 10 skill., totalt 40 skill.

Innenlandsporto for brev over Haparanda, var etter innføringen av soneporto i 1848, 18 skill.

"Den i Bekjendtgjørelse av 29de Juni 1822 bestemte Porto af 10 Sk. Bco for hvert Brev, som over Haparanda sendes mellem (Nordland og) Finnmarken og det øvrige Norge, skal fremdeles beregnes".
(Sirkulære av 6te desember 1848).

Ved innføringen av enhetsporto i Norge og Sverige ble taksten for innenriks porto redusert med 4 skill. For Haparanda-posten betydde det at innenriks portotakst for betalte brev gikk ned fra 18 skill. til 14 skill.:

"Fra 1ste Januar 1855 udgjør Portoene for enkelt Brev, der over Haparanda sendes mellem norske Steder, 14 skilling, naar det afgaaer betalt og 15 skilling, naar det afgaaer ubetalt" (Sirkulære av 23. november 1854 (no. 10 punkt IX)

Det skulle gå enda et år etter før taksten for forsendelser over Haparanda ble bragt ned på et "akseptabelt" nivå.

Pr. 1. januar 1856 ble "Haparanda-tillegget" fjernet for korrespondansen mellom norske steder over Haparanda (jfr. sirkulære 1855/10 gjengitt over). "Haparanda-tillegget" for den norsk-svenske korrespondansen hadde som nevnt allerede utgått i 1849 som følge av forhandlinger "rikene imellom" (kgl. resolusjon av 19. juni 1849).

Taksten på 8 skill. innenlands for å benytte seg av Haparandaposten, dvs det dobbelte av gjeldende innenlandsport (4 skill.), vedvarte fram til Haparandaposten opphørte sommeren 1859.

Det går mot slutten med Haparandaposten

Det var bare postruten fra Alten til Kautokeino og Mauno som ble satt i drift igjen på sommerstid etter at helårsruten for Haparandaposten kom i gang (fra januar 1856) (jfr. sirkulære av 3. desember 1855/10 ovenfor). De sydligere deler av amtet (nåværende Troms) måtte, dersom man ønsket å sende brev over Haparanda sommerstid i stedet for med dampskipene sørover, først sende dem nordover til Alten, hvor de ble brakt videre med Haparanda-posten. I vinterhalvåret gikk det "Haparanda-post" også i ruten fra Tromsø til Mauno. Fra 1856 ble postbefordringen innskrenket til 6 turer fra slutten av oktober til februar, ettersom dampskipsesongen nordpå nå var blitt betraktelig utvidet. I Postens skyssbøker, oppbevart ved Postbiblioteket, gis opplysninger om de norske fjellpost-rutene i Haparandapostens sluttfase:

Alten - Mauno

"I Tidsrummet fra Begyndelsen af October til Udgangen af Februar befordres denne Post med 2 Mand og Reen mod en Betaling af 14 Spd for Tour med Retour". (For den første Tour med Retour i October, som udføres tilfods, betales efter Opgave fra Postexpediteuren i Alten 23 Spd). Ventepenge er fastsatt til 24 Skill. pr. Mand pr. Dag.

I Tidsrummet fra Slutningen af Februar til Begyndelsen af October befordres Posten av Lars Jonsen Gaino, Mathis Johannesen Hætta og Svein Johannesen Torrenius. Befordringen skal i dette Tidsrum i Almindelighed udføres af 1 Mand, men om Vaaren og Høsten i fornødent Fald af 2 Mand. Godtgjørelse er 4 Spd pr Mand for hver Tour med Retour mellem Kautokeino og Alten, og 3 Spd. pr Mand for hver Tour med Retour mellem Kautokeino og Mauno, altsaa for Tour med Retour mellem Alten og Mauno naar 1 Mand udfører Befordringen, . . 7 Spd., og for Tour med Retour mellem samme Steder, naar 2 Mand udfører Befordringen, . . 14 Spd. Saafremt Posten i Alten maa paaventes længre end i to Døgn og i Mauno længre end i et Døgn, Ventepenge for den øvrige Tid 24 Skill pr. Mand pr. Døgn."

I skyssprotokollen nevnes videre at det i 1856 ble gitt tillatelse til anskaffelse av en båt for "oversetningen over Karasjok-elven i Eiby-dalen", og at det samme år ble beregnet 1 Spd årlig i leie av båt for oversetning av posten over Enontekio-elven, et tillegg "man efter Anbefaling fra Postexpediteuren i Alten har ladet passere!" Om ruten Tromsø-Mauno er opplysningene noe knappere: "Mellem disse Steder har forhen fra Midten af October til Midten af Februar gaaet Post hver anden Uge, eller omtrent 10 Poster hver Vinter, men ved Skrivelse af 15/9-56 er det blevet bestemt, at Posten i Vinteren 1856/57 skal gaae 6 Gange fram og tilbage. Posten befordres ifølge Postskydsberegningene af Handelsmand Rasch mod en Godtgjørelse af 25 Spd. for Tour med Retour, og saaledes, at der i denne Betaling afgaaer 12 Skilling for hver Time, som til Touren mellem Tromsø og Mauno bruges over 4 Døgn og tillægges 12 skilling for hver Time, som til Touren bruges mindre end 4 Døgn; 6 Timer over eller under 4 Døgn regnes imidlertid ikke med hverken til Afdrag eller Godtgjørelse"

Både postbefordringen og tidsplanene kunne til tider bli forsømt. I brev av 14. mai 1859 fra Generalpostdirektør Motzfeldt i Christiania til postmesteren i Tromsø blir det grundig påpekt at postmesteren må påse at den ene av postførerene som siste vinter fraktet posten mellom Mauno og Tromsø, ikke må få fornyet kontrakten p.g.a. forsømmelser siste året. Videre blir det understreket viktigheten av at det i kontrakten for kommende vinter blir medtatt et eget punkt om de muligheter og konsekvenser man

må forvente ved forsømmelse av postføringen, "at der i Tilfælde af Misligholdelse af Contracten efter Generalpost-Directionens Kjendelse har at erlægges en Mulct til Postkassen, første Gang af 2 Spd., anden Gang af 4 Spd. og tredje Gang af 6 Spd., og at Contracten da strax skal kunne hæves af Generalpost-Directionen!"

Disse forordninger skulle vise seg å bli overflødige. Riktignok ble det utarbeidet kontrakt også for postbefordringen vinteren 1859/60, undertegnet av postmester Nilsen i Tromsø og postfører A. Rasch, Lyngen (1. august 1859). Men i brev fra Rasch til postmesteren, datert Skibotten 7. november 1859, går det klart fram hva som skjedde med Haparanda-posten vinteren 1859/60:

" Det er mig noget paafaldende at Posten saa længe udebliver, da jeg har Dit eget Brev for at Posten skulle utgaa fra Mauno paa samme Tid som f. A., nemlig den 29 October; nu er altsaa over 8 Døgn gaaet uden at Den enda er kommen. Postføreren som jeg har til Søn, som boer over 1/2 Miil herfra har nu lagt 8 Døgn her og ventet, Ligeledes De folk som skal føre den Fjeldveien som jeg andro til at møte i Mauno 29 October Jeg ser af Contracten at jeg ilægges Mulct naar Posten ikke bliver snarligt befordret, men en saadan Straf hviler ikke på vedkommende om jeg lider Tab, som det denne Gang seer ut til at blive . . . "

Lite visste vel postfører Rasch og hans sønn (Rasmus!) at all ventingen var forgjeves. Høsten 1859 fikk Finnmark (Tromsø og Hammerfest) helårlig dampskipsforbindelse, og behovet for postforsendelser sørover via Sverige falt bort. Den siste posten via Skibotn og over fjellet til Mauno hadde allerede gått siste vinter i februar måned!

De siste spor av Haparanda-posten finner vi i Kgl. resolusjon av 15. november 1859 som omhandler de nye postforholdene mellom Norge og Sverige, som avløste bestemmelsene av 19. juni 1849. . Under punkt B om den Norske over Sverige transitterende korrespondanse heter det i paragraf 23. *"For Korrespondancen mellem Norsk Finmarken og det øvrige Norge over Haparanda og Mauno tilkommer det Svenske Postvæsen en transittporto lig den Svenske indenrigske Porto. Pengebreve kunne ikke forsendes i denne Route".*

Også disse forordningene kom for sent til å gi klingende mynt i den svenske postkassen. Haparanda-posten som transittvei for norske og utenlandske brevforesendelser hadde allerede utspilt sin rolle. Innføringen av helårlig dampskipsfart til Tromsø og Hammerfest sommeren 1859 betydde slutten for Haparanda-posten.

Haparanda-posten - denne kombinerte norske, norsk-svenske og internasjonale (utenlandske) postruten - også kalt "den Finmarkske Vinterpost", "Fjeldposten" og "den norske internationale postlinien" (i Sverige), forsvant i stillhet uten noen form for minneord.

At postruten fra Alten til Kautokeino og Karesuando (ny poststasjon på svensk side etter at poststasjonen i Mauno ble nedlagt) og videre til Haparanda levde videre som en norsk-svensk mellomriksrute (1860-1898) i mange år ennå, hører ikke med i denne posthistorien.

At den nord-norske mellomriks-ruten fra Alten til Kautokeino til Karesuando og Haparanda også har gjort seg fortjent til en egen posthistorie ? ?