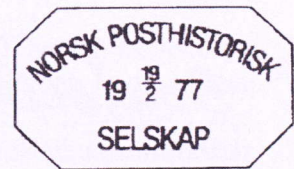




BUDSTIKKA



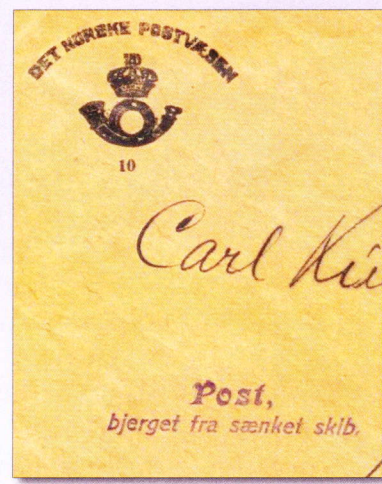
Desember 2010



Årgang 15 nr. 3 og 4

”Post bjerget fra sænket skib”

For en tid siden kom jeg over en konvolutt i en ”rotekasse” hos en venn av familien, bragt fram i lyset som ”etterlatenskaper etter min mann og svigerfar, som var lidenskapelige frimerkesamlere, så lenge jeg kan huske”. Det som gjorde at jeg fattet interesse for den medtatte konvolutten var de mange tegnene på at konvolutten hadde vært utsatt for hard medfart



Les mer på side 7.

En mann med navn Aavatsmark

Ivar Aavatsmark var født i Høylandet i Namdalen 11.12.1864. Han valgte den militære løpebane. Etter Krigsskolen og Mil. Høyskole avanserte han til slutt som general. Han var politisk engasjert og ble i 1903 stortingsmann fra Nord-Trøndelag. Han var en dyktig, arbeidsom og veltalende parlamentariker og ble Forsvarsminister i 1919. Han ble fra 1928 kommandant på Akershus.



Les mer på side 17.

Sauraas postaabneri

Nokre poststader er nærast å rekna som usynlege. Dei har hatt kort levetid, liten postgang og dei har sjølvsagt fått lite merksemd. Saurås postopneri er eit døme på ein slik poststad.



Les mer på side 20.

I dette nummer:

Noen linjer fra redaktøren	2
Lederens hjørne	3
Forslag på nye medlemmer	3
Referat fra medlemsmøte 18.september 2010	4
Åpent møte under Frefil	6
”Post bjerget fra sænket skib”	7
En mann med navn Aavatsmark	17
Riksarkivet med bedre tilbud	19
Sauraas postaabneri	20
Postverkets blankett nr. 107 b	26

Møteprogram Høsten 2010 / Våren 2011

Lørdag 18. desember 2010

Peer-Christian Ånensen: *”Moderne posthistorie kan være svært interessant”*

Spontanauksjon

Lørdag 29. Januar 2011
Medlemsmøte med fordrag

Lørdag 2.april 2011
Årsmøte

Møtene holdes kl. 13.00
i PFTs lokaler,
Schweigaardsgt. 33 B, Oslo.
Mat og drikke etter tradisjonelt opplegg

Budstikka

Utkommer i 2010 med fire nummer og sendes til medlemmene i NPS.

Ettertrykk tillatt hvis kilde oppgis.

Ansvarlig redaktør:

Bjørn Schøyen, Pb.1 Høybråten,
1005 OSLO
Tlf.: 90 12 46 90
E-post: budstikka@posthistorisk.no

Norsk Posthistorisk Selskap

Adr: Postboks 4369, Nydalen
0402 OSLO, Bankgiro: 0540 0840395

Styret i NPS:

Leder: Trond Schumacher
Holmendammen Terr. 22, 0773 OSLO
E-post: trond.schumacher@bio.uio.no

Nestleder:

Per Erik Knudsen
Ullern allé 123, 0381 Oslo
E-post: per.erik.knudsen@getmail.no

Sekretær: Arvid Løhre,

Lurudveien 28 K,
2020 SKEDSMOKORSET
E-post: arvid@online.no

Kasserer: Gunnar Melbøe

Betzy Kjeldsbergs vei 26 E, 0486 OSLO
E-post: gmelboee@online.no

Styremedlem: Henning J. Mathiassen

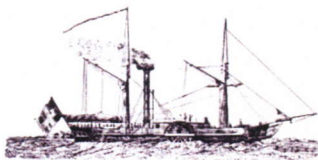
Revefaret 69, 3033 Drammen
E-post: henning.j.mathiassen@ebnett.no

Varamedlemmer:

Øivind Rojahn Karlsen
Maries vei 12, 3610 Kongsberg
E-post: oivindr@online.no

Finn Leiang

E-post: fleiang@online.no



..noen linjer fra redaktøren....

Som også nevnt i forrige nummer av "Budstikka", så endte vi med bare tre utsendelser av tidsskriftet dette året. Målet var likevel å sørge for at vi hadde fire nummer ute før året var omme. Mao dette nummeret måtte i så fall bli et dobbeltnummer, noe som det også da har blitt. Jeg håper derfor at det noe høyere antall sider kombinert med variert innhold, blir et godt plaster på såret (for ikke å si tommelen for vi som sliter med det).

Når det gjelder skriveføre medlemmer, så har vi hatt en kjerne av bidragsyttere som har sørget for at NPS har kunnet gi ut et tidsskrift med innhold av høy kvalitet, og gitt oss artikler med varig verdi. Også i dette nummeret har jeg heldigvis mottatt bidrag fra noen av disse. Selskapets leder Trond har nok en gang drevet fascinerende grunnforskning, og Arvid L. informative artikkel om Riksarkivet anno 2010 bør være en god inspirasjon for alle andre til om å lete opp informasjon rundt et posthistorisk objekt man måtte ha.

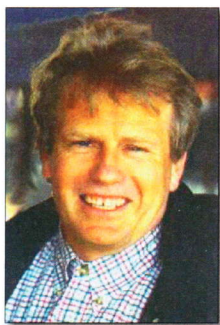
NPS har sendt ut en oppfordring til nye medlemmer av selskapet om å bidra med en artikkel til "Budstikka" eller Selskapets hjemmesider, og det er spesielt gledelig å se at to av disse har tatt denne utfordringen, og også kommet med et bidrag til dette nummeret

Jeg håper derfor at alle nye medlemmer tar utfordringen fra styret, og sender noen bilder og tekst til oss stakkars redaktører. Og til alle gamle medlemmer – jeg har nevnt det før, og gjentar det gjerne igjen - pr. i dag har jeg ingen bidrag til neste nummer av "Budstikka". Ønsker du et godt og variert tidsskrift også i 2011 må også **du** ta pennen eller pc'en fatt og lage et lite bidrag!

Ha en god posthistorisk jul alle sammen!

Bjørn

Lederens hjørne:



Kjære leser!

Det er gledelig å være leder (formann) i NPS for tiden. Det gror og yngler i hobbyen vår. Fra å være i en situasjon hvor pessimisme rådet, er vi nå i en situasjon hvor nye fjes og samlere rekrutteres til hobbyen vår.

Interessen synes å være på topp hos stadig flere, både hos dem som har vært aktive filatelister en stund og som nå endelig har funnet ut at det å ha en hjemstedssamling eller å samle posthistorie generelt eller spesielt gir utfordringer og mening utover vårt iboende behov for å samle frimerker, men også hos nykommere som dukker opp med posthistoriske samlinger over temaer vi ikke har sett tidligere. Høstens besøk i plankebyen ved Glommas utløp under Frefil 2010 var en god opplevelse for dem som er interessert i posthistorie. Min personlige mening er at her var det mer interessant posthistorie å se enn f. eks. på verdensutstillingen i Lisboa tidligere i høst (selvfølgelig min subjektive vurdering). Det gjaldt også for dem som ønsket å se noe mer enn norsk posthistorie. I Fredrikstad ble vist fram nye hjemstedssamlinger om "posten i Ålesund" og "posten på Frøya", og "i Finnmark", men også glimt av posthistorien til "Hviterusland" og "Syd-Tyrol", for å nevne noen distrikter og land med litt geografisk spredning. "Post til/fra fengsler og tvangsarbeidsleire hvor nordmenn satt inne i forbindelse med rettsoppgjøret etter 2. verdenskrig" fortjente originalitetsprisen, dersom den hadde blitt delt ut. Samlingen ble presentert i en historisk og posthistorisk kontekst som var både original og kreativ. En observasjon som jeg ikke er alene om er at kvaliteten på samlingene som nå vises fram på utstillinger har hevet seg flere hakk i forhold til det som ble vist fram for bare få år siden. Det forteller meg at det legges ned et større arbeid i å skaffe, skrive og presentere godbitene man systematisk har lett etter (systematisk arbeid) nå enn tidligere. Flere og flere samlere har forstått hva som skal til for å stjele oppmerksomhet fra publikum, men kanskje også for og "tekkes" dommerne. Frefil 2010 ga mange gledestunder mellom rammene. Arrangørene skal ha all ære av det arbeid (slit?) og innhold og format som de hadde lykkes å få i stand til pur glede for oss andre. Et lite problem for noen av de tilreisende var den korte åpnings- og utstillingsperioden. En nasjonal utstilling av

et format som Frefil 2010 hadde fortjent en lengre utstillingsperiode, i alle fall et døgn eller to til. Tiden ble for knapp til å få med seg alle gode posthistoriske poeng og detaljer. Trøsten må være at mange av samlingene ganske sikkert dukker opp igjen, i en nasjonal, nordisk, eller kanskje også en internasjonal sammenheng.

Det er grunn til å glede seg! Hobbyen vår er ikke døende. Utfordringen for Selskabet blir å rekruttere våre nye posthistorikere til et sosialt og faglig felleskap i NPS. Et mutualistisk felleskap. En ikke liten oppgave for våre medlemmer. Ballen er kastet!

Trond

FORSLAG PÅ NYE MEDLEMMER

Morten Nårstad, 1925 Blaker. Foreslått av Erik Lunde og støttet av Tore Berg. Kandidaten samler finsk posthistorie 1891-1918 og hjemstedssamling Sel kommune. Han er varamedlem i Norsk Filatelistforbunds styre og har publisert artikler om sitt samleområde i blant annet NFT. Forslagstillerne hevder at hans medlemskap vil bidra til en foryngelse av medlemsmassen i Selskabet!

Olav Dyresen, 0363 Oslo. Foreslått av Wilfred Wasenden og støttet av Bjørn Mugggerud. Kandidaten samler posthistorie fra Hedmark, og i følge forslagstillerne har han en imponerende samling og besitter gode kunnskaper på feltet. Samlingen er foreløpig ikke vist på utstilling.

Arne Korshavn, 2821 Gjøvik. Foreslått av Arvid Løhre. Kandidaten samler posthistorie fra Oppland. Han er aktiv på nettsamfunnet Frank E. Ring, hvor han har publisert katalog over stempler fra Oppland, en oppdatert oversikt over alle norske Post i Butikk samt diverse postale kildekrifter han har skannet.

Erling Andresen, 8370 Leknes. Foreslått av Arvid Løhre. Kandidaten samler posthistorie fra Levanger, Lofoten og Postsparebanken. Han har bidratt til artikler i NFF-Varianten, og er en aktiv debattant på nettsamfunnet Frank E. Ring. Der han har skrevet en rekke godt begrunnede innlegg. Han er en ressursperson som arbeider i Posten Norge med en lederfunksjon i Svolvær.

REFERAT FRA MEDLEMSMØTET 18. SEPTEMBER 2010

Åpning

Da Trond Schumacher ønsket velkommen til møtet 13:25, var praten rundt bordene godt i gang mellom de 26 møtende. Han måtte beklage at foredragsholderen dessverre var forhindret på grunn av alvorlig sykdom i den nærmeste familien. Men styret hadde ordnet med en god erstatning på kort varsel, vår egen Øivind Rojahn Karlsen. Og det geografiske området for foredraget ble Ringerike i stedet for Asker.

Nytt fra styret og andre saker

- Møter i første halvår 2011 er foreløpig planlagt til 29. januar og 2. april (årsmøtet). I tillegg håper styret på å få til et åpent møte i forbindelse med landsmøtet i Drammen, (representantskapsmøtet i NF er lørdag 21. mai).
- Programmet for åpent møte under Frefil var ennå ikke fastsatt.
- Julemøtet er som kjent flyttet, og det ble til slutt lagt til lørdag 18. desember.
- To av våre jubilarer og begge æresmedlemmer, Arne Thune-Larsen (70 år) og Ivar Sundsbø (60 år), ble feiret samme helg. Gratulasjoner fra medlemsmøtet.
- Forslag på nytt medlem, Morten Nårstad, ble referert. (Se egen sak)
- Det er et problem at medlemmene er for lite flinke til å sende stoff til publisering på hjemmesidene. Det har ikke kommet inn nok bidrag til "månedens brev". Dermed har samme brevomtale blitt stående for lenge på førstesiden. Styret ønsker at Selskapets nye medlemmer skal bidra, og det vil bli sendt ut et brev med oppfordring om å skrive enten et "månedens brev" eller en artikkel til Budstikka. Det vil i første omgang bli de ti nyeste medlemmene som vil få en slik henvendelse.

- Styret hadde ønsker om å få til et foredrag om Roald Amundsen og/eller Antarktis i forbindelse med 100-årsjubileet for ekspedisjonen som nådde Sydpolen neste år. Knut Arveng meldte seg frivillig, og et slikt foredrag er derfor planlagt til desembermøtet i 2011.

Møtets hovedpost: "Militær virksomhet på Ringerike. Historikk og postale spor."

Svært mye spesialkunnskap og viten er representert innenfor medlemsmassen til Selskapet, og våre tillitsvalgte er intet unntak med hensyn til dette. Da styret på kort varsel fikk avbud på kveldens foredragsholder, ble dette ordnet samme dag. Like etter at en epost var gått ut internt til styret med varamedlemmer om dette, meldte Øivind Rojahn Karlsen seg med et fikst ferdig foredrag.

Når det skulle handle om Ringerike ble også Hole tatt med, selv om det i dag er en egen kommune. Området omfatter blant annet Helgelandsmoen feltpostkontor, og Hvalsmoen som hadde Hval stasjon som sitt poståpneri.



Foredragsholderen

Videre Eggemoen flyplass, et stort prosjekt for Luftwaffe. Det er kjent for mange tyske feltpostadresser, men det har aldri vært norsk poststed på Eggemoen.

Foredragsholderen holdt oss i ånde i en drøy halvtime med sine interessante faktaopplysninger og illustrasjoner.

Posthistorisk lapskaus

Matsserveringen startet rett etter foredraget, ca kl 14:15. Denne gangen var det et avvik på prosedyrene. Et av våre æresmedlemmer, – en som var til stede på selve stiftelsesmøtet i Selskapet, – en som født den gang Oslo het Kristiania, nemlig Bjørn E. Bunæs, var til stede på møtet. Han ble hedret med en ekstra skål i tillegg til de tre tradisjonelle.



En skål for Bjørn Buncæs

Medlemmenes 5-minutter

- Bjørn Muggerud hadde med den nye Norgeskatalogen (2011), med spesialartikkel om toringgstemplene med sjeldenhetsvurdering. Ordinær pris kr 375, medlemmer av NPS fikk kjøpt den der og da til OFK-medlemspris, kr 310.
- Knut Arveng minnet om årets frimerkebegivenhet i Oslo, nemlig 1-rammesutstillingen "Frimerker i Sentrum" med nærmere 40 påmeldte eksponater.
- Arvid Løhre hadde med en liste over norske aerogrammer, der første kjente avstempling var oppført. Tidligere avstemplinger på flere av katalognumrene må finnes, og noen helpostsamlere fikk en kopi av lista for sjekk.
- Undertegnede viste også til lista i Budstikka 2/10 over Sirkulærer til salgs, men det var ingen interesse. (De er nå solgt.)
- Per Kindem kunne fortelle at det gikk noe tregt med å få fylt alle rammene på Frefil. Det var litt vanskelig å få folk til å stille ut. Er det flere enn referenten som burde ha jobbet litt mer med montering av samlingen/samlingene?

Spontanauksjonen

Møtets spontanauksjon startet ca 15:20. Trond var som vanlig auksjonarius og Gunnar Melbøe var bisitter.



Auksjonarius forsøker å få opp budgivningen.

"Alt går så billig her", i følge auksjonarius. Referenten har heller ikke notert noen oppsiktsvekkende tilslag, så vi lar det bli med det denne gang.

Men sammen med de tidligere omtalte Sirkulærene, hadde NPS fått som gave to metall "FRIMERKER" postskilt med 1987-logo. Disse ble solgt for henholdsvis kr 90 og kr 160, og begge beløpene gikk uavkortet til Selskapet. Kanskje kommer det ett skilt til opp på auksjonen den 18. desember?



Postskilt på medlemsauksjon.

Auksjonen og møtet ble avsluttet ca 16:00.

Arvid Løhre, referent.

ÅPENT MØTE UNDER FREFIL

Arne Utne og Hvaler samlet nesten 40 tilhørere.

Møteavdelingen til FREFIL befant seg i et hjørne innerst i lokalet. Under et telttak var det rigget til stoler, møtelederbord og projektor-duk. Dette fungerte faktisk utmerket. Under en tidligere utstilling, 23. november 2003, var det 17 stk som hadde tråkket gjennom snøslapset og funnet veien til Tøihuset i Gamlebyen, til vårt åpne møte den gang. Nå var det nesten 40, – jeg telte 38 tilhørere + foredragsholderen og noen som kom og gikk, – på vårt åpne møte. Og enda møteinnholdet ikke var avertert av oss på forhånd verken i Budstikka eller på posthistorisk.no. Men det ble behørig annonsert over høytaler av utstillingens sekretær / teknisk komité Erik Lunde.



Et fullsattmøte under Frefil!

NPS prioriterer foredrag med lokal vinkling når vi holder våre åpne møter. Dette ble understreket av leder for NPS, Trond Schumacher, i sin introduksjon. Denne gangen var dette absolutt oppfylt, da Arne Utne skulle vise litt fra sin rikholdige samling Hvaler.

Og ikke bare hadde han alt av poststeder i Hvaler kommune representert med interessante objekter, ikke minst noen artige postale blanketter.



Arne Utne og leder Trond

Også objekter fra de lokale båtrotene samt dampskipsfarten i Kristiania-/Oslo-fjorden ble vist. Appetittvekkeren da han begynte var en "tidligst kjente" Fredriksstad linjestempel, samt avtrykk av det ganske uvanlige firkanta PP-stempelet fra samme by.



Trond auksjonerer bort Berrum

Etter at foredragsholderen hadde høstet velfortjent applaus, kunne Trond auksjonere ut Hans Berrum (1906): "Norges Posthistorie 1720-1814", uinnbundet og usprettet, komplett med faksimilen av Jens Schanches postkart fra 1757. Det var mange ivrige budgivere i forsamlingen, og tilslaget ble på 500 kr. Beløpet gikk uavkortet til NPS, boka var en gave fra Tore Berg og Norsk Filatelistforbund.

*Referent,
Arvid Løhre*

”Post bjerget fra sænket skib”

Av Trond Schumacher

For en tid siden kom jeg over en konvolutt i en ”rotekasse” hos en venn av familien, bragt fram i lyset som ”etterlatenskaper etter min mann og svigerfar, som var lidenskapelige frimerkesamlere, så lenge jeg kan huske”. Det som gjorde at jeg fattet interesse for den medtatte konvolutten var de mange tegnene på at konvolutten hadde vært utsatt for hard medfart (Fig. 1).

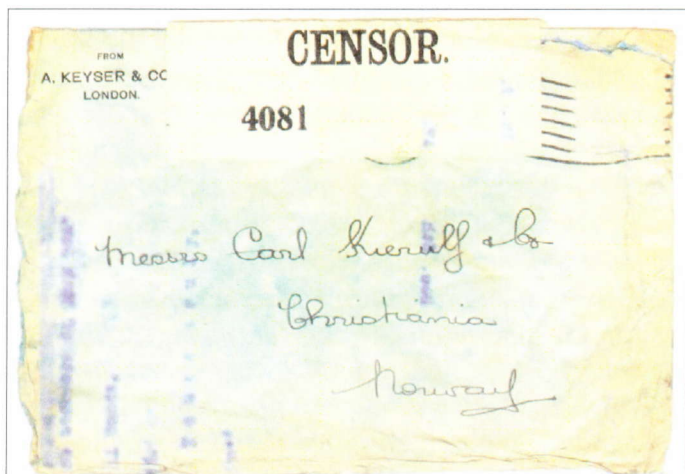


Fig.1. Medtatt engelsk firmakonvolutt med engelsk sensurremse, adressert til Christiania

Det dreide seg om en firmakonvolutt fra A. Keyser & Company, London, påsatt en sensurremse fra London-sensuren (nr. 4081) fra 1. verdenskrig, adressert til firmaet Carl Kierulf & Co. i Christiania. Under sensurremsen skjulte det seg et maskinstempel benyttet til å avstemple et frimerke som hadde sittet oppe i høyre hjørne på konvolutten, men som nå var falt av. Det var det ”avvaskede” frimerket som sammen med alt den avsmittede trykksverten (fra skrivemaskin) på innsiden av konvolutten som fikk meg til å tenke på vann,- mye vann. Kunne konvolutten ha ligget i vann en stund, noe som kunne forklare utseendet? Litt lenger bak i brevkassen lå en annen konvolutt, som for en stakket stund fikk øyenlokkene til undertegnede å glemme hva de er til for (den ikke-viljestyrte, regelmessige fukting og beskyttelse av øynene): en postsak (no 10) fra Det Norske Postvæsen, også den adressert til Carl Kierulf & Co i Kristiania, stemplet ”BERGEN 18.12.17 8 E” og påført et lilla gummistempel med tekst ”Post, bjerget fra sænket skib” (Fig. 2).



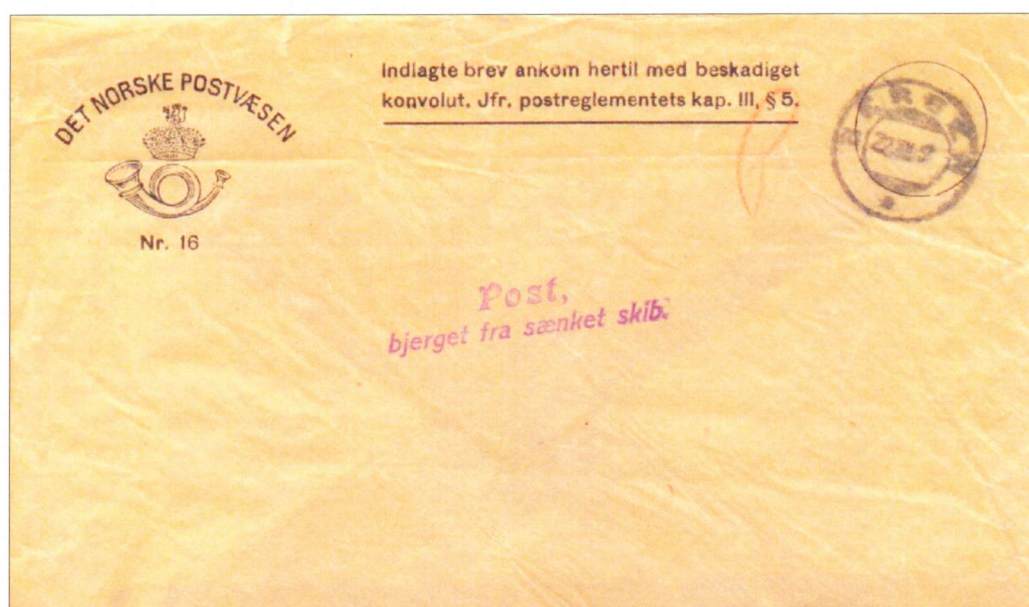
Fig.2. Postsak fra Det Norske Postvæsen stemplet ”BERGEN 18.12.17” og påført gummistempelet ”Post, bjerget fra sænket skib” i fiolett; sendt til Kristiania

Tanken slo meg om ikke de to konvoluttene kunne høre sammen; at den medtatte konvolutten uten frimerke (Fig. 1) hadde ligget inne i postsaken (Fig. 2) stemplet ”Post, bjerget fra sænket skib”?

Samme kveld, under en chat i telefonen, kunne en venn av meg i NPS fortelle at stempelet jeg snakket om hadde han sett før; på en konvolutt han en gang hadde eid, men som nå var solgt. En rundspørring i selskapet noen uker senere bragte på det rene at det var en gummistempel-samler i Fredrikstad, og medlem i NPS, som nå eide konvolutten, og videre, at konvolutten var lagt ut på vedkommendes posthistoriske hjemmeside. En lys brun, gjennomsiktig postsak (no 16) med påtrykt tekst om at "Indlagte brev ankom hertil med beskadiget konvolut. Jfr. postreglementet kap.III, § 5."

I § 5 står det at "*Postforsendelsers indpakning maa være saaledes, at forsendelsen ikke er utsat for at gaa i stykker under befordringen. Findes en postforsendelse at være saaledes beskadiget, at dens indhold er utsat for at tapes eller beskadiges eller for at komme til uvedkommendes kundskap, blir den straks med de behørige forsiktighetsregler (tilkaldelse av vidne og lignende) at tillukke paany eller i tilfælde endog at forsyne med et nyt omslag, som gives paategning herom. Bevirkes herved omkostninger, blir indberetning derom for hver gang at avgi til Poststyrelsen*".

Fig.3. Postsak (gjennomsiktig pergament-konvolutt) fra Det Norske Postvæsen stemplet "BERGEN 22.12.17" og påført gummistempel "Post, bjerget fra sænket skib."



Postsaken med det uvanlige gummistempelet, hadde åpenbart også hatt et innhold (konvolutt) som var "bjerget fra sænket skib" og hvor adressen trolig kunne leses gjennom postsakkonvolutten. Postsaken var stemplet i Bergen 22. desember 1917 (Fig. 3).

Ut fra de opplysningene jeg hadde, eller snarere mangel på opplysninger om hva denne posten kunne være, ble det klart at skulle jeg komme noen vei, måtte jeg starte opp med studier av det som finns av krigslitteratur om skipsforlisene i Nordsjøen under 1. verdenskrig.

Spørsmålene var mange. Hva var kjent om senkninger av postførende skip i Nordsjøen under 1. verdenskrig? Hvilke senkninger i tid og rom ville kunne ha gitt opphav til "berget post", som naturlig havnet i Bergen og ble avstemplet der? Og hvorfor den danske påskriften "Post, bjerget fra sænket skib"?

Her og nå benytter jeg anledningen til å understreke overfor Budstikkas lesere at det ble et svært langt og tidkrevende arbeid å forsøke å svare på spørsmålene. Men la oss ta det enkleste først, det med den danske teksten på gummistempelet. Jeg hadde glemt at i nasjonen Norge var skriftspråket i 1917 fortsatt for dansk å regne. Men i 1918 fikk vi ny rettskrivning. Hadde gummistempelet blitt laget noen uker senere, ville teksten ha vært noe sånt som "Post berget fra senket skip", hvilket er bokmål så godt som noe!

En annen ting som sendte tankene på unødig vidvanke, var påskriften om at posten var blitt "bjerget". Skulle det tas bokstavelig måtte det bety at enten var brevene blitt berget (reddet) før skipet sank, eller hentet opp fra dypet ved en bergingsaksjon. Dette ledet til en omfattende gjennomgang av norske og danske sjøforklaringer og bergingsoppdrag fra 1. verdenskrig uten at det ga nevneverdige resultater.

Men hvis man unnlot å ta ordet "bjerget" for bokstavelig; kunne det være snakk om post som var "gjenfunnet" (som korrekt uttrykt i gummitempelet fra "Havørn" sitt havari) fra et senket skip? Fantes det opplysninger om gjenfunnet post fra noen av de postførende skipene som ble senket i Nordsjøen under 1. verdenskrig? Igjen ble søket i litteraturen resultatløst. Men det trenger slett ikke bety at gjenfunne postforsendelser fra senkede skip ikke eksisterer; det avbildede gummitempelet i Fig. 2 og 3 peker avgjort i retning av at noe post har vært reddet eller gjenfunnet langs norskekysten under 1. verdenskrig!

En nærmere gjennomgang av skipsforlisene i Nordsjøen høsten 1917 gjorde at jeg etter hvert rettet søkelyset mot det norske skipet "Kong Magnus", tilhørende Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondheim, som fraktet kull og av og til også post i rute mellom Trondheim-Bergen og London i de første krigsårene. Men før jeg går "Kong Magnus" og dens skjebne etter i skjotene, kan det være på sin plass med:

Litt krigs- og krigsposthistorie – som et bakteppe

Ved utbruddet av 1. verdenskrig i august 1914 besto den norske handelsflåten av i alt 3405 fartøyer på til sammen 2 626 708 brutto registertonn. I løpet av de fire årene krigen varte ble 629 dampskip, 178 seilskip, 17 motorskip og 5 lektere på til sammen 1 239 283 brutto registertonn meldt tapt ved krigsforlis. Eller sagt med andre ord: ¼-del av fartøyene og halve tonnasjen gikk tapt. At nettotapet av tonnasje i løpet av krigen ikke ble større enn ca. 30%, skyldtes at det også i krigsårene var betydelig tilgang på ny norsk tonnasje. 1162 nordmenn omkom på sjøen som følge av krigen. En ikke ubetydelig andel norske og utenlandske skip, som også førte norsk post, gikk tapt. Her skal kort presenteres et lite utvalg av "senkninger" og "konfiskeringer" fra de første krigsårene, som et rimelig bakteppe for tilstandene som rådet på sjøen (hentet fra Poststyrelsens arkiv, Riksarkivet):

"Arabic" senket 19. august 1915 på vei fra England til USA med 41 poser norsk post fra Kristiania omkarteringskontor av 10de August og fra Bergen-Newcastle av 11-14, og delvis 15. august. All post tapt

"Hesperian" senket på reise fra England til New York i begynnelsen av september 1915. Med skibet fulgte 7 sekker norsk post, som bl.a. inneholdt 36 rekommanderte brev. Alt gikk tapt.

"Ville de la Ciotat" senket i Middelhavet 26. desember 1915. Det viste seg i ettertid at 6 rekommanderte postsaker fra Shanghai, 4 til Kristiania og 2 til Drammen var om bord og gikk tapt.

"Persia" senket 30. desember 1915 utenfor England. 1 postsekk som bl.a. inneholdt 22 rek. brev fra Kristiania, sank sammen med skipet uten at noe av posten ble reddet.

"Iris" beslaglagt av tyskerne i Nordsjøen i august 1915. Ifølge karter datert London 9. august 1915, omfattet posten ombord i alt 1022 pakker, hvorav 3 verdipakker og 49 alminnelige pakker til Norge, 35 alm. pakker til Sverige, og 144 verdipakker til Persia. 243 alminnelige og 548 verdipakker til Russland ble kastet over bord. Til sammen 231 pakker ble beslaglagt og senere tilbakesendt.

"Vega" senket i Nordsjøen 16. november 1916, på vei fra Norge til England med 25 poser norsk post, samt mye transittpost. All post tapt.

”Nidelven” senket i Nordsjøen på vei fra England til Norge i april 1917 med 125 colli pakkepost av 20. april fra London og Paris, hvorav 74 til Bergen, 51 til Christiania og 5 i transit London - Bergen. Ingen brevpost. Alt tapt.

”Gama”, en hvalfanger av Tønsberg på 36 bruttotonn disponert av Lorentz Brun, Tønsberg, tilhørende South Atlantic Walming Co., torpedert og senket 13. april 1917 på vei fra Norge til England. Lasten besto utelukkende av norsk post. All post tapt.

”Piteå”, tilhørende Stockholms Rederiaktiebolag Svea, som avgikk fra Stockholm til Raumo 29. juli 1916, med bl.a. post fra Norge, kapret av tyskerne. Norsk post ble senere returnert fra Tyskland.

”Hudiksvall” fra samme rederi i samme rute ble torpedert og senket av tyskerne 1. august 1916, med bl.a. post fra Norge. All post tapt.

Men det skulle bli verre

Sommeren 1916 proklamerte Tyskland uinnskrenket u-båtkrig. Dette manifesterte seg først og fremst gjennom den tyske sperreproklamasjonen av 31. januar 1917. Det ble nå innført forbud mot all skipstrafikk innenfor visse avgrensede områder, blant annet i Nordsjøen rundt England, hvor den østlige og nordlige grensen for sperreområdet gikk fra Terschelling i Holland til Utsira og vestover til Færøyene. Alle skip som ble oppdaget innenfor sperreområdet, fiendtlige såvel som nøytrale, ville bli senket uten varsel. Dette fikk særlig betydning for norske skip til og fra England. Mannskapet på de ubevæpnede handelsfartøyene hadde bare en ting å gjøre dersom de ble oppdaget av tyske u-båter og jagere: å hoppe i livbåtene så fort råd var før skipene ble senket med torpedoer og granatild! Dette skulle i det lange løp vise seg å være en fornuftig strategi, som bidro til å redde mange menneskeliv!

Sperreproklamasjonen satte et foreløpig punktum for den ordinære rutetrafikken over Nordsjøen. Dette gjaldt bl.a. Englandsruten fra Bergen til Newcastle som var blitt underholdt i fellesskap av det Bergenske og Det Nordenfjeldske Dampskipsselskap. Selskapene hadde tjent gode penger på transport av kull så vel som turisttrafikk over Nordsjøen og tilgrensede områder de første krigsårene (Fig. 4).

B & N LINE (Nordenfjeldske Steamship Co.) ROYAL MAIL STEAMERS			
DAILY SERVICE: ENGLAND to NORWAY, SWEDEN and RUSSIA			
NEWCASTLE-ON-TYNE TO BERGEN and TRONDHJEM. (The Steamers depart from Newcastle Quay)			
Sunday	Nov. 19th	12 midnight	direct express steamer
Monday	20th	.. ..	direct express steamer
Tuesday	21st	.. ..	express steamer, via Stavanger and Haugesund
Wednesday	22nd	.. ..	steamer, via Stavanger and Haugesund
Thursday	23rd	.. ..	direct express steamer
Friday	24th	.. ..	express steamer, via Stavanger and Haugesund
Saturday	25th	.. ..	direct express steamer

FARES			
1st class, including victualling, single	£8 0 0	Return	£16 0 0
2nd class, including victualling, single	£4 0 0	Return	£8 0 0
3rd class, including victualling, single	£2 0 0	Return	£4 0 0

FROM NEWCASTLE TO BERGEN DIRECT			
London (King's Cross) dep. 1.30 a.m. (Sundays 11.45 a.m.)	London (King's Cross) dep. 1.30 a.m.	Arrive Bergen (Ost) arr. 12.0 a.m. 1st day	Arrive Bergen (West) arr. 12.0 a.m. 1st day
Newcastle dep. 9.15 a.m. (Sundays 8.15 a.m.)	Newcastle dep. 9.15 a.m.	Arrive Bergen (Ost) arr. 12.0 a.m. 1st day	Arrive Bergen (West) arr. 12.0 a.m. 1st day
..

FROM BERGEN TO NEWCASTLE DIRECT			
..
..
..

ADDITIONAL SERVICES via STAVANGER to BERGEN and TRONDHJEM			
..
..
..

Fig.4. Folder fra Det Nordenfjeldske Dampskipsselskap i november 1916 som annonserer Englandsruten og tilknyttede turistruter til Sverige og Russland.

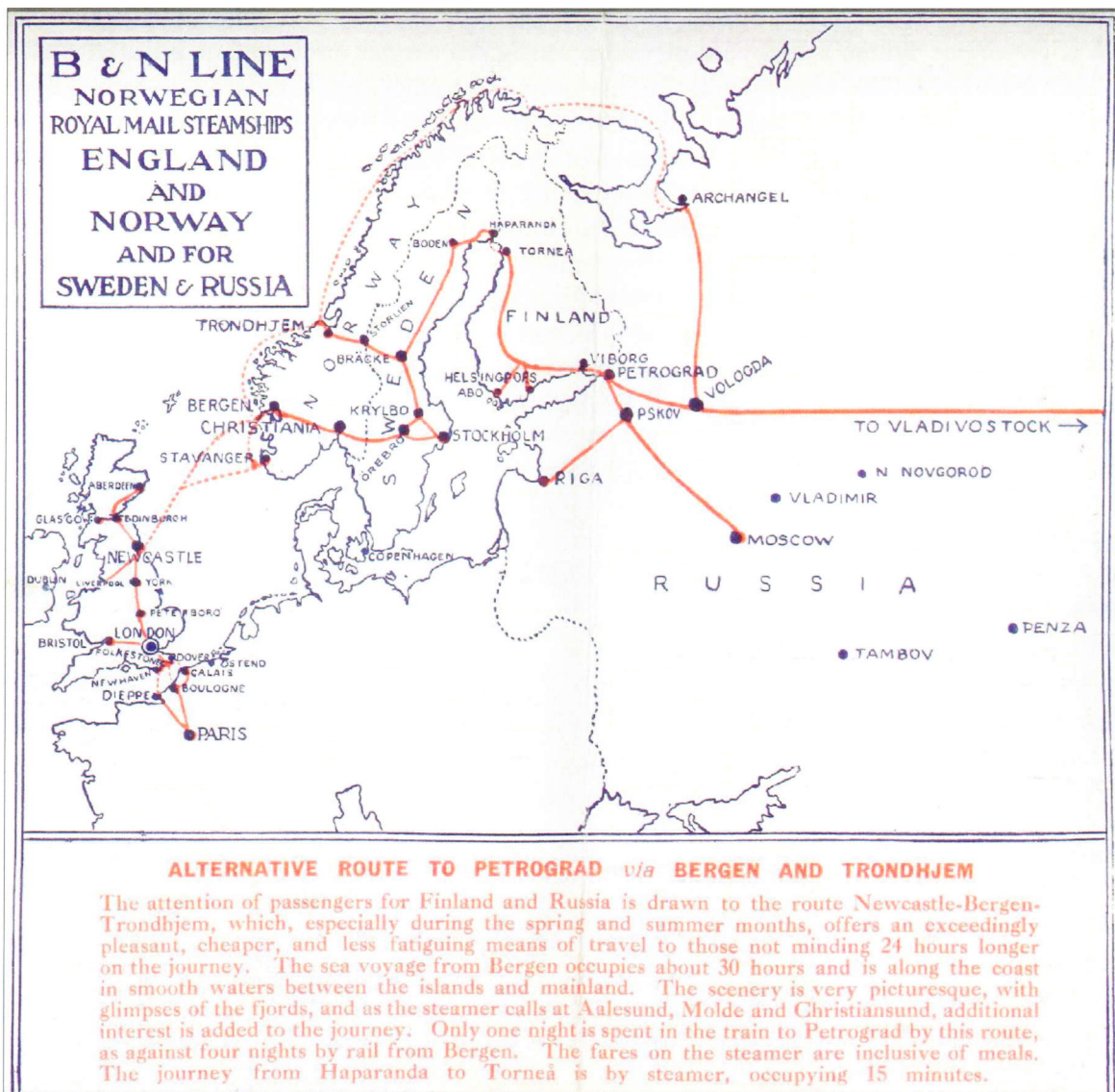


Fig.5. Baksiden av NFDS' reklamefolder, november 1916

Vårmånedene i 1917 ble en svart tid for norsk skipsfart. I første halvår 1917 mistet den norske handelsflåten 300 skip på til sammen 462000 brutto registertonn. Senkningene av norske skip kuliminerte i mai 1917, vesentlig som følge av en ny strategi og nye foranstaltninger for handelen og transporten over Nordsjøen. For det første ble det gitt instruks fra Handelsdepartementet om at skipene fra Nord-Norge og Trondheim nå skulle anløpe Ålesund og gå vestover derfra i stedet for fra Bergen, mens skip østfra skulle gå ut fra Haugesund. Av betydning var også at kullfarten over Nordsjøen i henhold til en ny tonnasjeavtale med England, i stor grad ble overtatt av bevæpnede engelske handelsskip. De norske handelsskipene ble satt i fart på andre farvann for alliert regning. Men den viktigste foranstaltningen som bidro til å begrense de norske tapene fra og med sommeren 1917, var utvilksomt innføringen av konvoiering over Nordsjøen. Konvoier av handelsskip gikk ut fra Lerwick på Shetlandsøyene, senere fra Forth-fjorden, og vestover til Norge, hvor de ble oppløst på vekslende punkter langs norskekysten mellom Skudenes og Bergen. Konvoiene ble ledsaget av britiske kryssere og destroyere og gjerne også et knippe av bevæpnede, engelske trålere. Det skulle vise seg å rette opp noe av ubalansen i sjøkrigen. Fra juli 1917 til oktober 1918 gikk hele 10487 skandinaviske skip i konvoitrafikk fra Skandinavia til England; tilsvarende tall gjaldt trolig den andre veien. Dette fikk tyske krigsskip og u-båter til å trekke seg kloss opp i norsk farvann, hvor konvoiene

kunne angripes mens de var under oppbygging eller var blitt oppløst. Likevel; det var sjelden at de tyske krigsskipene lyktes å tilføye konvoiene særlig. Et tragisk unntak fant imidlertid sted den 17. oktober 1917. Da klarte to tyske kryssere, Brummer og Bremse, å overraske en vestgående konvoi på 12 handelsskip, eskortert av to engelske jagere og to armerte trålere. Begge jagerne og 10 handelsskip med til sammen 175 mann ombord ble senket og drept.

Den 12. desember 1917 hadde tyskerne igjen hellet med seg. 4 tyske jagere overrasket en konvoi på 6 handelsskip, hvorav to norske (D/S Bollsta og D/S Magnus), på vei østover tett opptil kysten bare 25 nautiske mil utenfor innløpet til Selbjørnsfjorden sør for Bergen. Konvoien var eskortert av to engelske jagere, Patridge og Pellew, og 4 armerte trålere. De engelske jagerne forsøkte å avlede de tyske angriperne, og tre av jagerne tok opp forfølgelsen av de engelske krigsskipene og lyktes å senke Patridge, mens den fjerde jageren gikk løs på konvoien. Trålerne og handelsskipene ble senket ved granatild i løpet av kort tid. Ingen menneskeliv gikk tapt.

”Kong Magnus” var et jernskip på 1100 bruttotonn, bygd i 1884 på Reiherstieg Schiffswerft & Maschinenfabrik, Hamburg, levert som ”Anna Woermann” for Carl Woermann, Hamburg; i 1885 overført til Afrikanische Dampschiffahrts-Gesellschaft. (Woermann-Linie), Hamburg, og i 1895 til Woermann-Linie GmbH, Hamburg. I 1898 ble skipet solgt til Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondhjem, og omdøpt til ”Kong Magnus”. Skipet fikk nytt maskineri i 1911 (Fig. 6).



Fig.6. D/S Kong Magnus, ca. 1912.
Copyright: Norsk Skipsfartshistorisk Selskap
Ett av skipene i konvoien var ”Kong Magnus”

Skipet avgikk fra London 9. desember 1911 med 920 tonn kull, **196 kolli post** og 9 passasjerer. Vi lar sjøforklaringen, som ble avholdt i Bergen 17. desember 1917, fortelle hva som videre skjedde under konvoifarten over Nordsjøen:

Fra sjøforklaringen, *Sjøretten i Bergen, 17. desember 1917:*

” Tirsdag 11te december 17. Frisk SVlig Vind, overskyet Luft. Lettet og afkik fra Lerwick Kl. 9. 30 Form. i Convoy. Convoyen bestod af 6 Lasteskibe, beskyttet af 2 engelske Destroyere samt 4 armerede Trawlere. Styrede efter Ledesskibet. Onsdag 12te december 17. Frisk NVlig Vind med høi Sjø, overskyet delvis med Hagelbyger. Kl. 12 middag stod man efter Bestikket paa 59° 35' N. B. og 3° 40' O. L. Kurs OtN.

Kl. 1.10 Em. Opdagedes en del Krigsskibe i NV, umiddelbart efter begyndte Skytningen fra disse mod Convoyen. S/S Kong Magnus' Maskine blev strax stoppet og alle Mand kommanderet til Baatene, disse blev nedfired, bemandet og roede fra Borde. S/S Kong Magnus blev strax efter

beskudt hvorefter den kantrede rundt og sank med Bunden i Veiret. Alle 3 Livbaade holdt sig samlet og efter at de tyske Krigsskibe havde forladt Skibet gjorde man Forsøg paa at faa Motorbaaden i gang for Slæpning af Baadene, trods gjentagne Forsøg herpaa mislykkedes dette. Seilene blev sat og man styrede mod land. Kl. 3.40 Em. Blev samtlige Mandskaber i Livbaadene optat af den engelske Destroyer Rosalind. Efter 30 timers Ophold om bord i denne blev vi landede paa Hitteren ved Flekkefjord. Journalen og alle Skibets Papirer sank med Skibet. Øystein Hansen Herø, Skibets Fører, Th. Thorkildsen, 1ste Styrmand.”

En nærmere utspørring av kapteinen ga enkelte tilføyelser: *”Kong Magnus er paa 671,8 Ton N. R., er bygget for ca. 25 Aar siden i Hamburg af Jern og tilhører Det Nordenfjeldske Dampskibs-Selskab. Besætningen bestod af 19 mand iberegnet Capteinen hvorhos der medfulgte 9 Passagerer. Man havde inde en Last bestaaende af 920 Ton Kul og Koks samt 196 Colly Post, alt bestemt for Trondhjem. Det var en langsom Convoy Skibet fulgte og Kong Magnus gikk afvexlende med halv og fuld Fart. Skibene gikk ikke i nogen bestemt Orden, men de holdt sig samlet og fulgte Ledesskibet. Kl. 1.20 Em. Den 12te december saa Comp. som var paa Broen, 4 Krigsskibe enten Krydsere eller store Destroyere komme fra NV. De engelske Destroyere som gikk foran satte fuld Fart nordover for at trække de fremmede Krydsere efter sig og 3 af disse fulgte ogsaa efter. Den 4de gikk derimod lige ind i Convoyen, rettet først sine skud mod de engelske armerede Trawlere og alle disse blev sænket i Løbet af kort Tid. Det første Skud faldt lige foran Baugen til Kong Magnus og Comp. Gav strax Ordre om Stop i Maskinen. Alle Mand blev kommanderet i Baadene og disse blev nedfired og roet bort fra Skibet i Løbet af 2 – 3 Minutter. Man opholdt sig i Baadene i 3 Timer. Det var rimelig Veir og man led ingen Overlast. 2 Mand som var faldt i Vandet var dog lidt forfrossen.” 2net vitne, Herr Karl Sundberg, matros ombord, kunne tilføye at ” Kong Magnus var det sidste Skib eller i hvertfald et af de sidste Skibe i Convoyen som blev sænket. Man maatte gaa i Baadene som man gikk og stod og ingen fik reddet noget af sit Tøi.”*

Sjøforklaringen stadfester at ingenting ble berget fra skipet. Likevel var min første tanke at noen brev likevel måtte ha blitt berget og innlevert på Bergen postkontor av mannskapet, for så å bli avsendt fra Bergen i dagene som fulgte. Men dette var bare tanker og gjetninger, ikke fakta. I et forsøk på å finne fakta ble det nødvendig å konsultere journaler og kopibøker i arkivet til postmesteren i Bergen, deponert i Statsarkivet i Bergen, samt i Poststyrelsens arkiv i Riksarkivet på Kringsjå.

Her går det fram at allerede den 15. desember utløp det en melding (telegram) fra postmesteren i Bergen til Poststyrelsen i Christiania: *”196 postsækker tabt ved ”Kong Magnus’s torpedering. London anmodet om nærmere opplysninger. Postmesteren.”*

Et tilsvarende brev til General Post Office i London lyder: *”S/S Kong Magnus sunk. 196 mailbags with way-bill lost. Further informations wanted. Postmesteren.”*

Tre dager senere, den 18. desember, kom det en ny, særdeles interessant melding fra postmesteren i Bergen til Poststyrelsen i Christiania: *”En brevbundt antagelig fra ”Kong Magnus” ilanddrevet ved Brandesund hitkom i dag. Indeholdt 161 breve fra London 3 – 6 dennes, væsentlig til Kristiania. Lensmænderne og postaabnerne i Skjærgaarden anmodes være opmerksomme, om der skulde driver mer ind. Likesaa varslet Vestlandsskadronens chef. Postmesteren”.*

Samme dag ble det avsendt følgende brev til postmesteren i Christiania: *” Sender 3 forsendelser fundet blant den indbjergede post”.*

Nå ble det "magtpaaliggende" å få løftet sensurstripe på den medtatte konvolutten for å se når (og hvor) den var blitt stemplet. Resultatet er vist i Fig. 7.: "London E. C. 6.15 PM 5 DEC 1917".

Det var ikke lenger tvil: Brevet var blitt plukket opp i fjæresteinene i Brandasund og ekspedert videre fra Bergen til adressaten i Kristiania i egen postsakkonvolutt stemplet "Post, bjerget fra sænket skib" om kvelden den 18. desember.

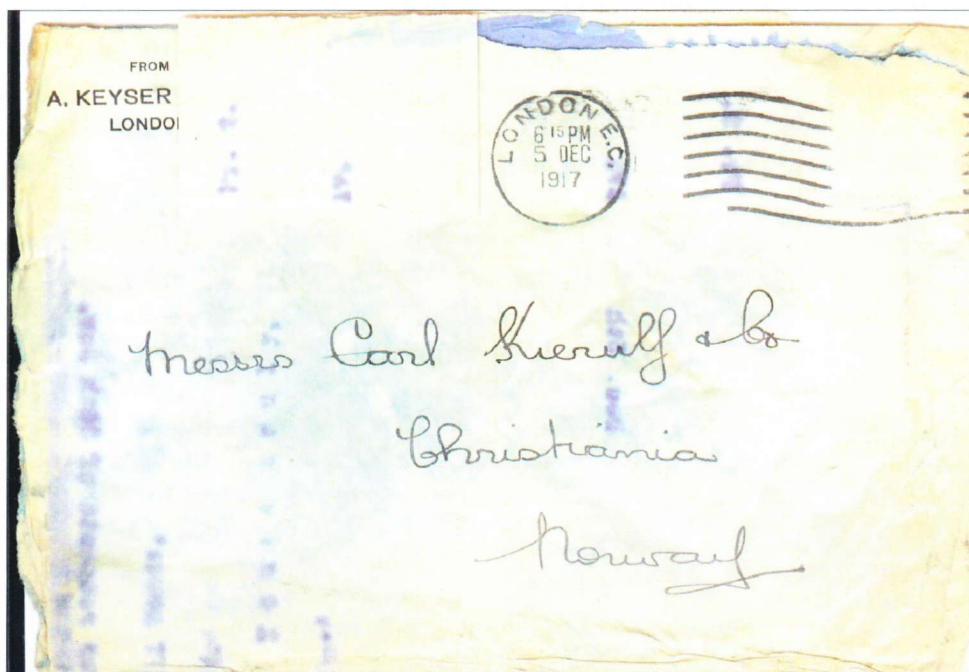


Fig.7. Engelsk firmakonvolutt (fig.1) med løftet sensurremse, stpl. "LONDON 5 DEC 1917"

Av kopiboken til Poststyrelsen fremgår at 2 av de 3 forsendelsene fra Bergen ble videresendt til adressaten i en postsakkonvolutt den 27. desember med innlagt "forklaring" ang. innholdet i postsakene:

"Til Den Britiske Minister, Kristiania. Man gir sig den ære at oversende et brev med indhold, adressert til The British Minister, Kristiania, som er ilanddrevet ved Bangesund ved Bergen, og som, efter hvad postmesteren i Bergen meddeler, maa antages at ha tilhørt posten med det norske dampskib "Kong Magnus", som blev sænket i Nordsjøen den 12te d. md."

Et likelydende brev ble sendt til Norges Rederforbund, Kristiania, samme dag.

Spørsmålet ble: kunne den tredje forsendelsen som ble oversendt fra Bergen den 18. desember være brevet hvor jeg satt med konvolutten som brevet hadde ligget i, i hånden? Postsaken var stemplet Bergen kl. 8. om ettermiddagen, ca. 2 timer før avgang med toget over fjellet til Kristiania.

En titt på baksiden av postsaken bekreftet min mistanke om at også dette brevet hadde fulgt med forsendelsen fra Bergen den 18. desember. Et Kristiania tur-stempel på baksiden av postsaken bekreftet at også mitt brev hadde ankommet budavdelingen ved Kristiania postkontor den 19. desember om kvelden og sendt videre derfra (Fig. 8).



Fig.8. Bakside av postsak fra Bergen, avsendt 18.12. fra Bergen og videresendt fra Budavdelingen ved Kristiania postkontor 19.12. 17

Konklusjon: Den sensurerte konvolutten, stemplet London 5. desember 1917, er ett av brevene (eneste bevarte?) som ble funnet i en brevbunt med 161 brev i fjæra ved Brandasund i Fitjar på vestkysten av Norge og innbrakt til Bergen postkontor samme dag. Så langt vites, representerer brevet den eneste rest av i alt 196 kolli med post [hvorav posten fra England alene veide 631 kg (vekt av fremmed post var ukjent) (j.nr. 699/18 G)], som forsvant i dypet ved senkningen av "Kong Magnus" utenfor Selbjørnsfjorden i Hordaland i konvoifart over Nordsjøen fra England til Bergen den 12. desember 1917. Den medtatte konvolutten representerer også eneste kjente gjenfunne og dokumenterte brev fra et postførende skip, senket som følge av krigshandlinger i Nordsjøen under 1. verdenskrig.

Det er ikke å ta for hardt i å karakterisere den medtatte konvolutten med tilhørende postsak **en posthistorisk juvel**, ikke bare for posthistorikere generelt, men også for krigspostsamlere, skipspostsamlere og havaripostsamlere spesielt.

Men historien er ikke slutt. Den 27. desember kommer det en ny melding fra postmesteren i Bergen, datert 22. desember, til Poststyrelsen i Christiania: "*Ang. "Kong Magnus" sin post,- en del brever og 1 sak korsbaand bjerget ved Øklandsvaag 18.12 oversendes*"

Et nytt funn var blitt gjort i skjærgården i Øklandsvåg samme dag som brevbunten med de 161 brevene fra London ble funnet i Brandasund noen kilometer lenger nord!

Det er ikke kjent hvor mange brev som ble funnet, heller ikke noe om tilstanden til brevene; Dvs. om de var i en forfatning som gjorde at de kunne videresendes til avsender eller mottager. Her hører utvilsomt også det tapte innholdet i den gjennomslitte, lysebrune pergamentpostsakkonvolutten i Fig. 3 hjemme. Postsaken er stemplet 22. desember, samme dag som postmesteren i Bergen oversendte noe av den nye fangsten fra Øklandsvåg til Poststyrelsen.

Av kopiboken til Poststyrelsen fremgår at fra denne siste forsendelsen fra Bergen ble det den 7. januar 1918 ekspedert to brev til henholdsvis postmesteren i London og til Utenriksdepartementet i Kristiania:

"Kristiania 7. januar 1918. Fra postmesteren i Kristiania: The Postmaster General, London: Sir, some letters from the mail on board the Norwegian steamer "Kong Magnus" which was sunk in the North Sea the 12th of December last on its passage from Great Britain to Norway, are driven ashore on the Norwegian coast. So is the case with the accompanying two letters from your office addressed probably to the Postmaster General of Norway. As you will perceive the contents of the letters is illegible, and I beg that you will kindly send me new letters of the subjects."

Videre:

"Kristiania 7. januar 1918. Fra postmesteren i Kristiania: Utenriksdepartementet i Kristiania: Man tillater sig at oversende et muligens til Utenriksdepartementet adressert brev som er drevet i land paa den norske kyst ved Øklandsvaag og som antagelig har tilhørt posten med det norske dampskib "Kong Magnus" som ble sænket i Nordsjøen den 12te december f. a. Saafremt Utenriksdepartementet ikke skulle være den rette adressat, bedes brevet videresendt til Handelsdepartementet".

Den 2. januar 1918 mottar Poststyrelsen et takkebrev fra rederforbundet for det oversendte brevet fra London.

Først den 7. mars 1918 mottar Poststyrelsen en mer detaljert redegjørelse fra postmesteren i Bergen om den posten som gikk tapt ved "Kong Magnus" forlis:

En mann med navn Aavatsmark

av Magne Skjånes



Ivar Aavatsmark

Ivar Aavatsmark var født i Høylandet i Namdalen 11.12.1864. Han valgte den militære løpebane. Etter Krigsskolen og Mil. Høyskole avanserte han til slutt som general. Han var politisk engasjert og ble i 1903 stortingsmann fra Nord-Trøndelag.

Han var en dyktig, arbeidsom og veltalende parlamentariker og ble Forsvarsminister i 1919. Han ble fra 1928 kommandant på Akershus.

Men tilbake til 1898. Den sommeren var han øyensynlig om bord i et fartøy utenfor kysten av Finnmark, formodentlig et forsvarsfartøy.

Han har skrevet masse brev og de er postet på ulike steder ytterst ute på kysten av Finnmark. Han var forlovet med en dame i Helsingfors, Ida Flodin, som var datter av statsråd Frithjof Ferdinand Flodin. Han var stasjonert i den finske hovedstad. Hun utdannet seg til operasangerinne. Og til henne gikk det mange brev. Jeg har fire av disse. En eller annen har nummerert brevene etter stigende dato på stemplene.

Det er under en uke pr brev. De to siste brevene jeg har, nr 37 og 38, er stemplet HJELMSØY 4 IX 98 og SKARSVAAG 7 IX 98. Om dette er de to siste vet jeg ikke, men de to giftet seg i Helsingfors 24. nov. samme år. Så her var ikke vegen lang fra Ishavet til det mondene liv i den finske

hovedstaden. Finland var på den tid russisk Storhertugdømme.

Brevene er mottaksstemplet i Helsingfors. Det fremgår at de har brukt ni til ti dager underveis.

Jeg har på utstilling, hvor et av disse brevene ble vist, sett at det ble anført at brevene er sendt over UTSJOK. Ja, mon tro det?

Brev stemplet TUFJORD 18 VIII 98 med adressat Ida Flodin. Til høyre er vist ankomststempel med dato på baksiden av brevet, HELSINGFORS * HELSINKI 27 VIII 98, også med russiske bokstaver.



Brev stemplet TUFJORD 18 VIII 98 med adressat Ida Flodin.

Brevet har brukt ni dager fra Tufjord til Helsingfors. Porto for brev til Finland var 20 øre.

Mellomriksruten mellom Polmak og Utsjok ble offisielt opprettet 1. januar 1896 med avganger hver 14. dag. I beskrivelser fra den tiden, (Helland), står det at fra Bottenviken

til Kittilæ er en ganske god kjøreveg som kan kjøres på ca 3 dager. Videre nordover går en "fjeldvei" forbi Enaresjøen frem til Utsjok. "Denne veiforbindelse benyttes som postvei og ansees for den bedste mellom Finland og Østfinmarken". Videre: "Sædvanlig vil man om sommeren kunne tilbakelegge strækningen mellom Kittilæ og Utsjok paa 6 a 8 dage, om vinteren med ren vistnok paa 4 a 5 dage".

Brevene fra Ishavet kan umulig ha gått denne vegen. Det ville dessuten gått en dag eller to å få brevene frem til Polmak. Der måtte det klaffe med 14. daglig avgang til Utsjok.

etter årstid og værforhold tok det ca 12-13 dager å gjennomføre ruta. Det er derfor helt utelukket at brevene fra Finnmarkskysten på ni dager kunne ha gått etter denne ruta. Det kan nevnes at fra Alta til Kautokeino var reisetiden fire dager, en strekning på 130 km. Postbefordringen var med to mann og rein.

Det er nok mere sannsynlig at brevene er sendt med lokalfartøy til nærmeste anløpssted for kystruta og befraktet med denne sørover. Og da er det nærliggende å tro at posten er tatt i land i Trondheim.



Derfra med den vanlige ruta over Østersund til Stockholm og videre over Grislehamn til Helsingfors. I 1881 var det bygget sammenhengende jernbanespor fra Trondheim til Stockholm. Strekningen var den gang 854 km. Reisetid ca 30 timer.

Moralen er: Det er ikke den rake vegen til nærmeste grenseovergang som er mest hensiktsmessig. Den svært så omgående bevegelse er ofte ikke av vegen. I dette tilfelle, sannsynligvis via Trondheim.

Jeg sier som vår store leder Schumacher: Posthistorie er gøy!

En mulighet kunne ha vært at brevene er sendt med lokalrute inn til Alta, og derfra sørover med postruta over Kautokeino og videre inn i Finland over Karesuando. Etter at Haparandaposten/Torneoposten ble lagt ned på 1860-tallet var denne ruta lite brukt. Etter 1885 var det postavgang hver 14. dag. Ruta Alta-Kautokeino- Bottenviken var ca 700 km lang. Det var stort sett stier i terrenget. Ut fra Alta og på de siste 80 km ned til Bottenviken var det kjøreveg. Alt

Litteratur:

- Militærkalender for den norske hær, 1931
- Tegler : Posthistorie fra Finnmark, 1994.
- Helland : Topografisk beskrivelse over Finmarkens amt. 1906
- Yngvar Nielsen : Reisehaandbok over Norge. 1885.

Riksarkivet med bedre tilbud

av Arvid Løhre

Er det lenge siden du har vært i Riksarkivet? Når man arbeider med posthistoriske emner, kan det før eller senere bli nødvendig med et besøk dit. Onsdag 13. oktober fikk jeg anledning til å ta meg en tur til det flotte nybygget ved Sognsvann stasjon. Da var det omtrent to år siden jeg var der sist, og det hadde skjedd et par endringer siden forrige besøk.

Når man tidligere skulle låne arkivstykker opp til lesesalen, måtte man fylle ut et bestillingskort ved skranken utenfor lesesalen. Her skulle det føres opplysninger hentet fra katalogen som arkivnummer og navn, plassering og så videre på det du ville se på. Etter en stund, kanskje omkring tjue minutter, ble dette brakt opp til din tildelte plass i lesesalen. Men dette var ikke mulig på lørdager. Da måtte det forhåndsbestilles, og det var tungvint. Fra 1. oktober 2010 skal alt foregå elektronisk, og man kan bestille hjemmefra på nett. Dette skjer via siden til arkivportalen.no Det er flere arkivinstusjoner knyttet til denne ordningen. Men den viktigste for oss er Riksarkivet, som er samlokalisert med Statsarkivet i Oslo, Akershus og Østfold ved Sognsvann. Der finner vi arkivene fra henholdsvis Postverket og Oslo Hovedpostkontor.

Siden til arkivportalen.no er i breddeformat, og med min skjerminnstilling fant jeg til å begynne med ikke knappen helt til høyre med "Registrer deg" og "Logg inn". Da jeg oppdaget dette, gikk det greit. Man registrerer seg med navn, adresse og e-post, og får tilsendt et passord etter ca ti minutter. Så er det bare å lete i katalogen etter de arkivstykkene du er ute etter, og legge det i din "Bestillingstralle". Og så er det bare å bestille til den dato og det tidspunkt du ønsker. Det står at: "Traller som opprettes lagres på arkivportalen. De vil være her neste gang du logger på og kan brukes til å huske materiale du har sett på". Jeg fant igjen det jeg hadde bestilt på siden "mine bestillinger" etter besøket.

Fordelen med den nye ordningen er at for eksempel et lørdagsbesøk i arkivet kan planlegges gjennom en elektronisk bestilling på fredag formiddag. Det er jo ganske mye enklere enn med det papirbaserte systemet de hadde tidligere. Leveringer på ukedagene ellers skjer klokka 10, 12 og 14. Hvis du likevel kommer til arkivet uten forhåndsbestilling, får du hjelp i skranken med bestilling. Men det blir ikke tatt

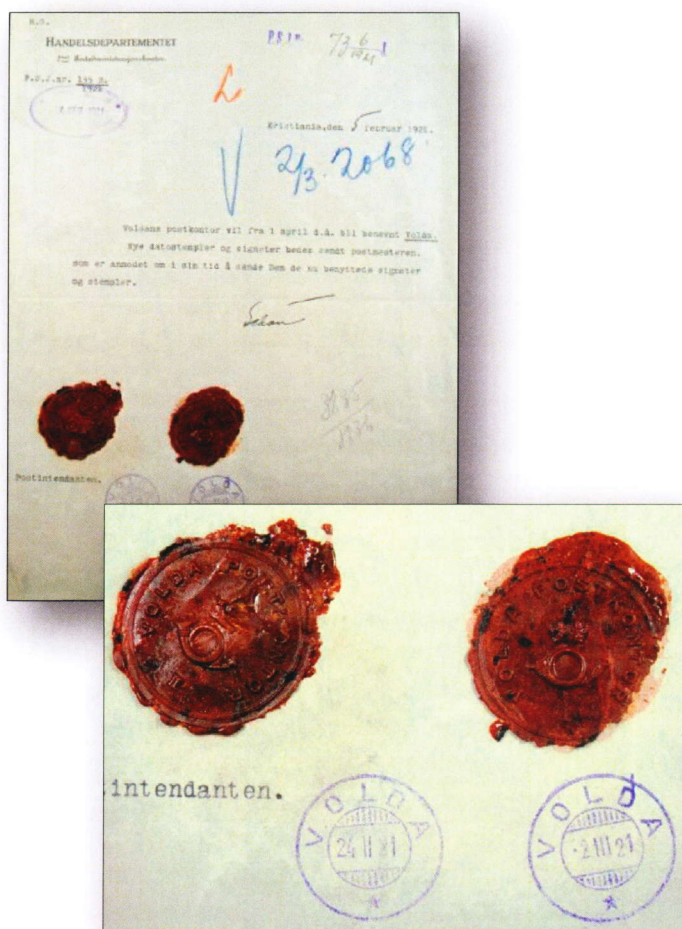
fortløpende som tidligere, du må vente på de nevnte klokkeslettene.

Den andre store forbedringen, er bruk av kamera. Fotografering på leseplassen er fortsatt ikke tillat, men tre pulter har hvert sitt par med fotostativer og lamper. Hvis det ikke er kopirestriksjoner på det materialet du ser på, kan du gå dit og fotografere så mye du vil. Jeg skrudde mitt elektroniske kamera på stativet, koblet ut blitsen og tok de bildene jeg ville ha. Stor fordel nå som vi så ofte kan bruke fargeillustrasjoner.

Tidligere var det flittig avskrift som gjaldt, sammen med en nøye vurdering av hvilke kopier du skulle ordne der og da. Det var ikke så mange kopier du fikk ordnet gratis på lesesalen. Ja, du kan fortsatt få ordnet kopier på den gamle måten, men et elektronisk kamera er kjapt og effektivt i bruk.

Til sammen er dette to positive forbedringer for oss brukere av Arkivverket, og terskelen er blitt lavere for å ta en tur.

God forskning, og publiser gjerne om noe av det i Budstikka!

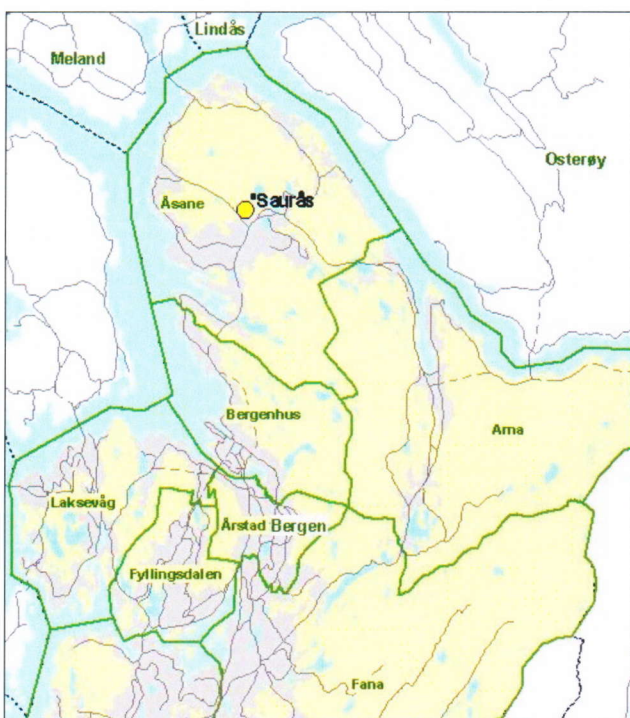


Eksempel på hvilke muligheter som åpner seg.

Sauraas postabneri

av Arne Eriksen

Nokre poststader er nærast å rekna som usynlege. Dei har hatt kort levetid, liten postgang og dei har sjølvstøtt fått lite merksemd. Saurås postopneri er eit døme på ein slik poststad. Garden Saurås ligg i Åsane som var eigen kommune frå 1904 til 1972. Ved kommunesamanslåing i 1972 vart Åsane ein bydel i Bergen kommune. Men no me skal attende til 1890-åra, og då var Åsane sokn ein del av Hamre herad.



Figur 1. Kart over Åsane / Bergen
(Kjelde: www.bergenskart.no)

Om fjordstrøka på Vestlandet kan me seia at dampskip, fjordabåter og post nærast vart synonymt med utvikling og modernisering. Men i Åsane og på Strilelandet gjekk den postale utviklinga seint. Til dømes har Rafto (1950) peikt på at det var forsvinnande lita postførsle mellom Bergen og distrikta nord for byen, og det same var tilfelle for distrikta seg i mellom. Rafto hevdar at den minimale postførsla i nabobygdene til Bergen var karakteristisk for den tilbakeliggjande økonomiske tilstanden der. Han skriv at folket levde mykje for seg sjølve og dreiv

næringa si utan vesentleg kontakt med andre. Det var sjølvstøtt samkvem med Bergen, men utan at det innebar behov for postale tenester. Rafto kan visa til at det i 1865 var 9 postopneri i Nordhordland. I Fogderiet var et 13 herad med 57057 innbyggjarar. Det vil seia 6339 innbyggjarar per postopneri. Til samanlikning hadde Sunnhordland 19 postopneri fordelt på 10 herad med 33695 innbyggjarar. I Sunnhordland var det såleis 1773 innbyggjarar per

Rafto finn at verken evna til å lesa eller skrivekunnskapen stod høgt i kurs i Åsane og dei andre distrikta i Nordhordland kring midten av 1800-talet. Det er same oppfatninga som me kan finna hjå lærar / postbod / ordførar Nils Kolltveit (1867 – 1962) slik han vert referert av Arne Eikås (2004 : 72):

”De postale interesser var minimale. – Det var også mer efter folkets sinn å avgjøre sine mellemværende med folk i nabobygdene ved muntlig konferanse i byen på de såkalte ”bydager””

Når første postopneri vart etablert i Åsane vart det difor ikkje som eit folkekrav, men meir som ein konsekvens av lokal industriutvikling.

Første postopneriet i Salhus

1. januar 1877 vart det første postopneriet i Åsane etablert i Salhus. Behovet for posttenester må ha vore påtregande på grunn av industristadutviklinga.

I Salhus vart Salhus Tricotagefabrik etablert i 1859. Dette var byrjinga på ei omfattande industrialisering, og Salhus vart første tettstaden i Åsane. Frå gammalt var her gjestgjevargard, og i Salhus stogga mange av dei nye dampskipa som tok til å trafikker Nordhordland utover på midten av 1860-talet. Slik sett er det vel ikkje og undrast over at første postopneriet i Åsane vart oppretta på dampskipskaien i Salhus. Ein kan vel heller stilla seg spørsmål om kvifor postopneriet ikkje kom før i 1877. Men

industrigründerane hadde vel kontor i Bergen sjølv om fabrikk ligg i Salhus.



Figur 2. Heilsak (brevkort) stempla 1. desember 1887 (tidleg bruk) med Salhus sitt 2-rings stempel levert frå gravør i oktober 1886.

Det skulle gå heile 9 år frå oppretting for Salhus fekk stempel. Ikkje før i oktober 1886 var datostempelet på plass (Langangen 1999). At det gjekk tid mellom oppretting av postopneri og tildeling av stempel var ikkje uvanleg. Inn til postopnaren hadde fått stempel måtte han i staden skriva namnet på poststaden samt dato på konvolutten. Men me må likevel karakterisera det som uvanleg at ein så pass stor plass som Salhus skulle vera utan stempel i 9 år.

Sauraas – andre poststaden i bygda

Sauråsgarden ligg strategisk plassert midt i Åsane – like ved gamle Åsane kyrkje. Det må ha vore eit viktig argument for lokaliseringa av postopneriet. Av sirkulære nr. 18 / 1892 frå Poststyrelsen går det fram at Sauraas postopneri i Aasene sokn, Hammer herad, Nordhordland fogderi, under Bergen postkontor, vart oppretta ved Kongeleg resolusjon av 15. januar, 5. februar og 27. juni 1892 med verknad frå 1. juli 1892. Til postopneriet vart det frå same tid etablert ein kjørande bipost til og frå Bergen to gonger i veka.

Før avgjerda om oppretting av postopneriet vart teken hadde det gått føre seg ei omfattande sakshandsaming. Ho kan gjenfinnast i arkiva etter futen i Nordhordland, amtmannen i Søndre Bergenhus amt og postmeisteren i Bergen. Ein viktig aktør er også lensmann Anfinn Opheim i Hamre som hadde kontakten med bygdefolk om ulike løysingar for å stetta behovet for postførsle.

Det er ordførar Anders Tepstad i Hamre som i februar 1891 sender søknad om oppretting av eit postopneri i Åsane. Søknaden vert sendt til futen i Nordhordland (FN jnr. 780/1891). Futen ber straks lensmann Opheim om å greia ut saka, og han vil særleg ha synspunkt på om posten skal gå via Arne postopneri på den nye bygdevegen til Arne Fabrikker. Frå Arna kunne posten verta sendt med dampskip til Bergen.



Figur 3. Gamlehuset på Saurås der Martinus Sauraas dreiv postopneri frå 1892 til 1899. Bilete utlånt av Åsane Historielag sjå Bratland 2009 : 395.

Lensmann Opheim leverer sin rapport i april, og futen utarbeider brev til amtmannen i mai 1891 (A Kopibok 1891):

"Sendes ærbødigt hr. amtmanden i Søndre Bergenhus amt med anbefaling af andragendet. Mangel af poståbneri i Aasene Sogn har foruden for private også ved forskjellige anledninger for den offentlige korrespondance været til uleilighed. Man er henvist til Salhus poståbneri, som sålunge poståbnerstillingen indehavdes af den nu afdøde poståbner Røskeland efter omstændighederne kunde tjene, fordi afdøde foruden som kommuneregnskabsfører tillige med adskillig privat forretningsførelse var i

ganske udstrakt personlig berørelse med bygdens folk, hvad nu er bliven anderledes”.

Me må stoppe her ein augneblink. Før offisielle posttenester vart etablerte kring om i bygdene måtte folk klara seg som best dei kunne når det var trong for å senda skriftlege meldingar. Av sitatet over kan me sjå at postopnar Røskeland i Salhus har vore hjelpesmann for åsabuane og at han har hatt eit stort kontaktnett i bygda. Slik sett har han rimelegvis bidrege til å oppretthalda eit minimum av posttenester – også utanom Salhus.

Futen kan vidare informera om at;

”der stiller sig vanskeligheder med på bekvemt sted at finde nogen til poståbnerstillingen skikket mand. Såvidt jeg er kjendt med er gården Sörås ved beliggenhed såmeget fordelagtigere end andre gårde, at den bör vælges, om poststyrelsen finder at kunne anbetro bestillingen til Martinus Steffensen under de af lensmanden fremholdte omstændigheder.

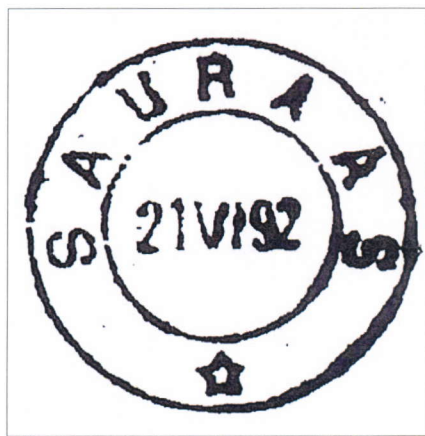
Den forlangte godtgjørelse for postbefordringen synes billig, men jeg vil dog ikke tilbageholde den bemærkning, at der muligens kan være grund til at byde höiere beløb forat opnaa, at befordringen sker ved reiser udelukkende i dette öiemed og ikke i fobindelse med byreiser i privaterinder, hvor der f.ex ved mindre leverancer, standses for hvermands dör og postvæsken bliver overgivet mange tilfældigheder. Ved forbindelse over Arne poståbneri vilde dette undgäes. En regning fra lensmanden i Hammer følger.”

Akk ja! Det er tydelegvis ikkje utan problem å sleppa strilar til byen i offisielle oppdrag. Som me kan sjå er det god praksis å ta seg av mange ”erinder” når ein først er på bytur. Og amtmannen har nok lagt seg dette på hjarta for 23. mai sender han saka attende til futen med melding om å få greia ut kva det vil kosta å transportera posten via Arna (A jnr. 2139/1891 og FN jnr. 1545/1891).

I løpet av sommaren melder det seg to interessantar til oppgåva som postfører mellom Saurås og Arne. Gardbrukar Mons Anbjørnsen Mellingen kan utføra transporten for 52 kr. per år – ikkje om laurdagar, og Anders Jakobsen Helland ta på seg oppdraget for 70 kr året – 2 gonger per veke.

Sist i juli 1891 vert saka så sendt postmeister Schøning i Bergen. Han konkluderer raskt med at posten skal hentast i Bergen. Han tilrår også overfor amtmannen at *”det tillades at udføre private erinder mellom afhenting og modtagelse”.* (A jnr. 3227/1891). I løpet av hausten 1891 vert det så gjennomført tingingar med Martinus Steffensen Saurås (1845 – 1928) om vilkåra for arbeidet med postopneri og posttransport mellom Bergen og Saurås.

Desse opplysningane finn me att i brev frå Poststyrelsen til postemeisteren i Bergen dagsett 2. juli 1892 (BP Jnr. 1273 / 1892). Brevet er eit standardformular som også gjer greie for at gardbrukar Martinus Steffensen Saurås er tilsett som postopnar frå 1. juli 1892. Martinus Saurås har også fått jobben med å frakta post i bipostruta mellom Saurås og Bergen. Det vert her spesifisert at ruta skal utførast tur / retur onsdag og laurdag. I følgje dokumentet får også Martinus Saurås rett til å utføra *”private kommisjoner”* etter at posten er levert i Bergen.



Figur 4. Avtrykk av Sauråsstempelet.
Kjelde: Langangen (1999).



Figur 5. Frimerke og brev stempla på Saurås må vera uvanlege. Dette er førebels einaste kjende avtrykket av Saurasstempelet. Her på eit 10-øres frimerke (NK 53) med dato 21 VI 93.

Postmeisteren i Bergen får ansvar for å oversenda Martinus Saurås tilsettingsbrevet som følgjer med dokumentet frå Poststyrelsen. I tillegg skal han forsynast med nødvendige postale dokument som postreglement, portotakst, forskjellige sirkulære, forteikning over aviser og tidskrift som kunne tingast på postopneriet, forteikning over poststader i Noreg samt ymse protokollar for kvitteringar og verdibrev. 7. juni får han i tillegg oversendt følgjande utstyr frå Postintendanten i Kristiania (BP Jnr. 1302 / 1892):

- 1 Datostempel
- 1 Pakkepoststempel
- 1 Rekommandasjonsstempel
- 1 Stempelpute
- 1 Signet
- 1 Balansevægt med Skaale
- 1 Kasse Gramlodder
- 1 Postskilt
- 1 Postkasse

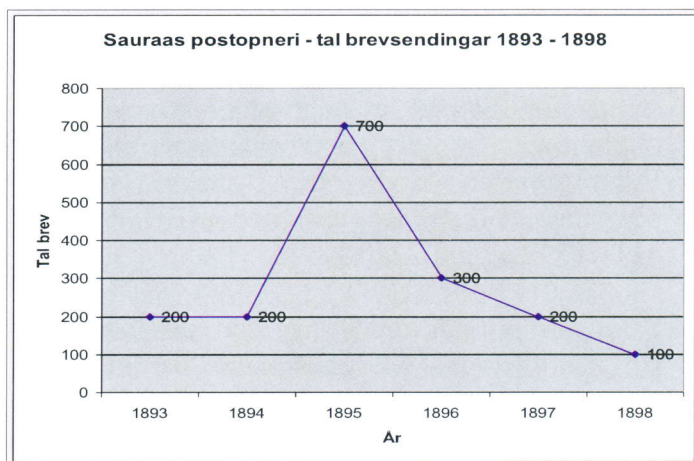
Og med dette var Martinus Saurås utstyrt for å ta fatt på jobben som andre postopnaren i Åsane. Medan kollegaen i Salhus tente 150 kr. per år måtte Martinus Saurås klare seg med 40 kr. I tillegg fekk han 40 kr. året for å transportera posten fram og tilbake til byen. Og løna var fast – bokstaveleg talt. I følgje brevet frå Poststyrelsen har "Poståbneren (...) vedtaget, at fungere med uforandret Godtgjørelse i minst 5 Aar" (BP Jnr. 1273 /

1892). Lite rom for lønskamp her med andre ord.

Låg aktivitet

I følgje poststatistikken vart det sendt 1700 brev frå Saurås i åra 1893 – 1898. Det er ikkje data frå oppstarts- og nedleggingsår (1892 og 1899), men eit rimeleg estimat vil vera at postopneriet hadde ein totalproduksjon på 2000 brevsendingar. I tillegg må det også ha vore ekspedert nokre aviser og pakker.

Den låge produksjonen går også fram av eit brev frå postmeister Schøning til amtmannen i mai 1899 (BP Kopibok 1899 : 397 – 398). I følgje postmeisteren har inntektene dei siste åra vore 25 kr i 1896/97, 12 kr i 1897/98 og kr. 7.50 i 1898/99 (9 månadar). Dette er mykje for lågt for å forsvare ein postopnarløn på kr. 40 per år.



Figur 6. Sauras postopneri. Brevsendingar 1893 – 1898. Kjelde Norges Poststatistikk.

Frå andre kjelder kan me også finna dokumentasjon på at postopneriet på Saurås vart lite nytta. Med Nils Kolltveit som kjelde skriv Arne Eikås:

"Det fantes visstnok oppe på Saurås hos en av bøndene et sted hvor de solgte frimerker, og hvor de breve kunne leveres, det het Saurås poståpneri, men det var særdeles lite nyttet" (Eikås 2004 : 72).

Og det heile var ganske så spartansk:

"Dei som venta brev kunne sjå etter i ei kråhyll i gongen på Saurås. Det vart helst preikesundagane. Postgangen var sjølvsgt ikkje stor på den måten. Dei som sende brev let einkven som køyrde til byen ta med seg. Mange hadde gjerne adresse i byen som dei fekk mogeleg brev til. Aviser var det ikkje nemnande av" (Haukedal 1956 : 150).

Liten produksjon førde sjølvsgt til at Poststyrelsen tok til å vurderer om postopneriet på Saurås var liv laga.

Nedlegging

1. juli 1897 vart postopneriet Eidsvåg i Nordhordland oppretta. Av vinterruta til Indre Nordhordland Dampskibsselskab for 1898 – 1899 (BP 3639 / 1898) går det fram at Åstveit no har anløp av dampskip 3 – 4 gongar for veka. Desse to hendingane skulle verta avgjerande for postopneriet på Saurås si framtid.

I oktober 1898 finn me at Poststyrelsen ber om at postmeisteren i Bergen uttalar seg om status for Saurås postopneri i høve til opprettinga av det nye postopneriet i Eidsvåg. Han skal også vurderer om postopneriet kan leggjast ned. (BP Jnr. 3111/1898 og jnr. 3240/1898).

Saka går no ein runde hjå dei impliserte partane. Postopnar Martinus Saurås har ikkje innvendingar til at postopneriet vert lagt ned (BP Jnr. 3524/1898). Lensmann Opheim rår i frå nedlegging. Han ønskjer heller ikkje at postopneriet vert flytta, men informerer samstundes om at heradsstyret går inn for slik løysing (BP Jnr. 3851/1898). I februar 1899 kan Opheim formidla at formannskapet tilrår oppretting av landpostbodroute Eidsvåg – Saurås og retur (BP Jnr. 639/1899). I mars 1899 tek kyrkjesonar Mons Askildsen Edwardsdal opp saka i to brev til postmeisteren i Bergen (BP Jnr. 723/1899 og Jnr. 831/1899). Edwardsdal som var busett på Birkeland, gjer framlegg om følgjande landpostbodroute: Eidsvåg – Saurås – Angeltveit – Mellingen – Birkeland.



Figur 7. Martinus Saurås på sine eldre dagar. Bilete utlånt av Kjellaug Bjørndal sjå Bratland 2009 : 396.

Postmeister Schönning legg fram si vurdering av saka i brev til amtmannen dagsett 20. mai 1899 (BP Kopibok nr 19 1899: 397 – 398) samstundes som han oversender alle dokument i saka. Schönning syner til avtakande aktivitet ved Saurås postopneri og at han no finn det urimeleg med framhald av drifta. Han viser til at Martinus Saurås ikkje har noko å innvenda til nedlegging, men at herad og lensmann er i mot. Heradsstyret vil i følgje Schönning flytta postopneriet til Birkeland medan lensmannen subsidiært vil ha landpostbodroute i Åsane.

Det går fram av postmeisteren si utgreiing at han også ville vera mest nøgd med ei postrute som kunne dekka Eidsvåg – Saurås – Angeltveit – Mellingen – Espelid – Eikås – Birkeland – Blindheim. Schönning meiner at det her hadde vore grunnlag for ei rute 2 – 3 gonger per veke. Men han har ikkje lukkast i å få nokon til å ta på seg arbeidet som landpostbod og karakteriserer interessa for landpostbodroute som *"særdeles liten"*.

Postmeister Schönning må difor konkludera med nedlegging av Saurås og at ein må *"ordne sig med forsendelse av post til og fra (Eidsvåg) (i virksomhed frå 1/7 1897 og meget benyttet) med dampskib 3 gange ugl over Aastvedt, herved vil ogsaa Aasene være hjulpen. Indre Nordhordland, som nu anløber Aastvedt 3 gange ugl vil efter al sandsynlighed vedbli hermed og befordingen vil saaledes intet koste udenfor"*

ombord og ilandbringelsen, der kan faaes udført for 50 öre pr gang eller regnet med 3 gange ugl – 78 kr. aarlig”.

Me finn igjen postmeister Schönning sitt brev i postjournalen hjå amtmannen (A Jnr 2594 / 1899). I journalen står det at amtmannen vidaresender saka med vedlegg ”til Poststyrelsen i det jeg slutter mig til Postmesteren i foranstaende anbefaling”.



Figur 8. Saurås ca. 1950.

I Kristiania vart tilrådinga om nedlegging akseptert og i brev dagsett 7. juni 1899 frå Poststyrelsen til postmeisteren i Bergen vert saka avslutta (BP jnr 1837/1899. Kopi til amtmannen A jnr 2984 / 1899 som vert vidaresendt futen til orientering):

”Under henvisning til hr. postmesterens skrivelse til Søndre bergenshus amt af 20 s. md. meddeles, at Sauraas postaabneri samt biposten Sauraas – Eidsvaag i Nordhordland – Bergen efter departementets bestemmelse vil blive at nedlægge fra 1 juli förstkommende, hvorhos der fra samme tid vil blive at sende post til og fra Eidsvaag i Nordhordland postaabneri med dampskib over anløbsstedet Aastvet.

De anmodes om at oprette kontrakt om postens befordring mellem Eidsvaag i Nordhordland postaabneri og dampskib ved Aastvet mod en godtgjørelse for 3 gange ugentlig befordring af kr. 78.00 aarlig og at indsende et exemplar af kontrakten til 2det administrationskontor.

Om ovenstaaende bedes der snarest muligt meddelt fornöden underretning til

postaabneren i Sauraas, postbefordrereren mellem Sauraas og Bergen og vedkommende dampskibsselskab,

Arkiv- og inventarsager ved Sauraas postaabneri bedes ved nedleggelsen indsendt til posttendanten”.

Med dette vart det slutt på faste postopneri i dei sentrale delane av Åsane for ein del år framover.

I ettertid

Nils Kolltveit fekk jobben med å frakta posten frå dampskipet i Åstveit til postopneriet i Eidsvåg. Kontrakten finn me i arkivet etter Bergen Postkontor og godtgjersla var 78 kr per år (BP jnr. 1907 / 1899).

Same året (1899) fekk både Mjølkeråen og Hordvik brevhus. Mjølkeråen var stoppestad på Sørfjordruta til Indre Nordhordland – det same var Tellevik som var hamn for Hordvik. Ved hundreårskiftet var det såleis fire poststader i Åsane.

Indre Nordhordland Dampskibsselskab fjerna Åstveit frå Sørfjordruta i 1914 (BP jnr. 1644 / 1914). Postvesenet inngjekk då kontrakt med A/S D/S Triangelens skip. Men i røynda var det no transport på veg som var i ferd med å overta. Frå 1910 hadde postvesenet tilsett Nils Zakkariasen Selvik som postfører mellom Bergen og Eidsvåg – 3 gonger per veke (BP jnr. 7/319 / 1910).

I 1920 fekk Åsane handelslag tomt til ny forretning på Saurås, og tomta fekk namnet Nyborg (Fyllingsnes 2007 : 208). Og 1. juli 1924 var igjen tida mogen for eit postopneri på Saurås. No var sikkert behovet for postale tenester og kundegrunnlaget eit heilt anna. Postopneriet fekk namnet Nyborg i Nordhordland, og det var i drift heilt til 1997 på ulike lokalitetar i området (Hille 2008).

Avslutning

Soga om Sauraas postopneri gir oss innsikt i korleis oppretting og nedlegging av poststader er knytt opp mot utvikling av andre kommunikasjonar, og korleis ulike

instansar er involverte i desse prosessane. Omstilling er soleis ikkje eit fenomen som berre høyrer vår tid til.

Utover på 1900-talet vart det oppretta mange nye poststader i Åsane (Eikås 2004). Nokre av dei vart liggjande på dampskipsbryggjene. Etter kvart som fjordabåten vart avløyst av rutebilen kom soleis Åsane Automobillag (etablert 1920) til å spela ei viktig rolle for postførsel i bygda. På 1960-, 70-, og 80-talet kan me finna klare samanhengar mellom ny bustadbygging og nye poststader. I det heile er det mange spanande posthistoriske problemstillingar som det er vel verd å kikka nærare på sjølv i eit avgrensa område som Åsane.

Kjelder

Bratland, Kenneth (2009): *Åsane – i fortid og nåtid III. Slekthistorie*. Bodoni forlag, Bergen.

Eikås, Arne (2004): *Posten gjennom siste hundreåret i Marianne Herfindal Johannessen og Helge Sunde: Åsane i hundre – en reise i tekst og bilder*. Media Bergen.

Eriksen, Arne (2010): *Åsane posthistorie og Sauraas postaabneri 1892 – 1899*. Åsabuen nr. 14. Åsane historielag.

Fyllingsnes, Frode (2007): *Åsane – i fortid og nåtid I*. Bodoni forlag, Bergen.

Haukedal, Edv. (1956): *Åsane*. Utgjeve av Åsane folkeopplysningsråd.

Hille, Britt Helen (2008): *Glimt fra posten på Nyborg*. Åsabuen nr. 11 - 2008.

Johannessen, Finn Erhard (1997): *Alltid underveis. Postverkets historie gjennom 350 år. Bind 1: 1647 – 1920*. Posten og Elanders forlag.

Langangen, Anders (1999): *Norges Poststempler med dato 1877 – 1895*. Bodø.

Norges Postvæsen / Postverk. Norges offisielle statistikk. Fleire årgangar.

Rafto, Thorolf Th. (1950): *Trekk fra det økonomiske samkvem mellom Bergen og nærmeste oppland i tiden 1840 – 70 ; med historisk innledning*. Hovedoppgave i historie.

Sirkulære frå Poststyrelsen. Diverse årgangar.

Statsarkivet i Bergen. Dokument frå følgjande arkiv:

- Amtmannen (Fylkesmannen) i Søndre bergenhushus amt (A)
- Bergen Postkontor (BP)
- Fogden i Nordhordland (FN)

Postverkets blankett nr. 107 b

av Rolf Scharning

Postverkets blankett nr. 107 b brukes til etterspørslar etter innenrikske postsendinger. Mitt eksemplar er en etterlysning på et verdibrev med angitt verdi kr. 150.- adressert til Ingebjørg Myhren, Stavern. På blanketten sies det: *Efterspørres fordi adressaten ikke skal ha mottatt sendingen*, og er datert Arendal 21/8 39. Bokføringsnummer er også tilbørlig påført.

Blanketten gir et veldig godt innblikk i hvordan slike etterspørslar ble behandlet:

Sendes Postkontorets Reiseavdeling Oslo til undersøkelse og opplysning.

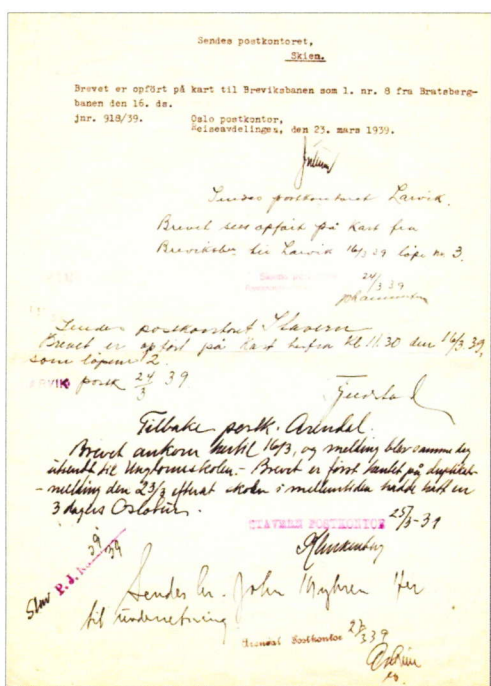
Adressaten har i rikstelefon meddelt avsenderen at postkontoret i Stavern opplyser at brevet ikke er kommet dit.

Brevet er kartert herfra som løpenr. 12 på kart av 15/3 til tog 506.

Arendal Postkontor (linjestempel) 22.mars 39. Signatur.

Reiseavdelingen har behandlet etterspørselen og tilført maskinskrevet instruksjon på baksiden av blanketten:

Sendes postkontoret, Skien.
Brevet er oppført på kart til Brevikbanen som 1. nr. 8 fra Bratsbergbanen den 16. ds. Jnr. 918/39.
Oslo postkontor, Reiseavdelingen, den 23. mars 1939. Signatur.



I Skien ble følgende tekst påskrevet:

Sendes postkontoret Larvik
Brevet sees oppført på Kart fra Breviksbn.
Til Larvik 16/3 39 løpenr. 3.

Skiens postkontor Anvisnings – og verdiavdeling (rødt stempel) 24/3 39. Signatur.
Larvik postkontor skrev følgende:

Sendes postkontoret i Stavern.
Brevet er oppført på kart herfra Kl. 11.30 den 16/3.39, som løpenr 12.
LARVIK (fiolett) postk 24/3 39. Signatur.

I Stavern er forklaringen:

Tilbake postk. Arendal
Brevet ankom hertil 16/3, og melding blev samme dag usendt til Ungdomsskolen. Brevet er først hentet på duplikatmelding den 23/3 efterat skolen i mellomtiden hadde hatt en 3 dagers Oslotur.
STAVERN POSTKONTOR
(fiolett linjestempel) 25/3-39. Signatur.

Ved ankomst i Arendal er den siste meldingen notert:

Sendes Hr. John Myhren Her til underretning.
Arendal Postkontor (linjestempel) 27/3 39. Signatur.



Slik kunne altså en verdisending bli sporet opp i ettertid, en imponerende rutinesak. Det ser ut som om et gebyr på 40 øre har blitt oppkrevet, i og med at et 40 øres frimerke er påklisteret. Hvor ble dette frimerket påsatt, kanskje i Arendal når ettersøkelsen ble igangsatt? Dette er kansellert med et rødt to-linjers stempel Oslo Postkontor / Reiseavdelingen, men ingen dato. Frimerket har senere blitt stemplet med et datostempel ARENDAL 27 3 39 før blanketten ble sendt til den originale senderen, Hr. John Myhren.

Finnes det circulærer/tabeller over slike interne tjenester?

I Erling Johan og Kristian Aunes bok om norske portotakster "Norske innenrikske portotakster & gebyrer 1877-1995" (1997) finnes rutinene for postbehandling og disse takstene samt flere lignende beskrevet (red)

Frimerkeauksjon
Nr. 68

13. og 14. november 2009
SAS Plaza Hotel Oslo
Sonja Henkes Plass 3, 0134 Oslo

E.C. MOLDENHAUER AS
BERGENS FRIMERKEAUKSJONSTENEST

Postboks 100, 5001 Bergen
Telefon: 55 22 10 00
E-post: ekm@ecm.no
www.ecm.no

INTERNASJONAL
FRIMERKEAUKSJON 78

www.germeten.no




KJELL GERMETEN AS
Postboks 100, 5001 Bergen
Telefon: 55 22 10 00
E-post: kjell@germeten.no
www.germeten.no

Fredag 23. - og
lørdag 24. april 2010

SAS Scandinavia Hotel
Holbergs gate 30 OSLO



BUDSTIKKA

mottar trykningsbidrag fra følgende firmaer

Frimerkehuset AS
Kjell Germeten A/S
SKANFIL A/S
Engers Frimerker

Norsk Posthistorisk Selskap
takker for bidragene.

SKANFIL
auksjon 168





SKANFIL
www.skafil.no

Auksjon 168 • Fredag 16.10 og Lørdag 17.10.2009

International stamp auctions
ENGERS
frimerker

Auksjon nr. 100
Oslo 23. - 24. oktober 2009



468

Scandic KNA Hotel, Parkveien 68
Fredag 23.10 - kl. 18.00 • Lørdag 24.10 - kl. 10.00
Visning - se side 6 • Viewing - see page 6