ISSN 1891-8859

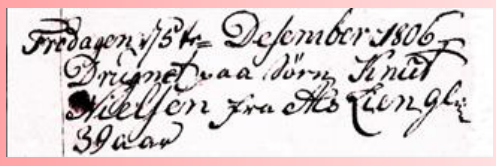
Årgang 20 nr. 2
Juni 2015

BUDSTIKKA

Norsk Posthistorisk Selskap

Post og minnemedaljer fra Maudheim-ekspedisjonen.

Sett av god tid til sidene
14-23



På sidene 10-12 gjenfinnes flere tragiske forlis med tap av menneskeliv (og post).

På sidene **2** og **5**

Stempelfarger står det lesbart om på side 7

TRONDHEIM 2015
Nasjonal og regional frimerkeutstilling
SCANDIC LERKENDAL
5. – 7. JUNI 2015

Åpent møte i Norsk Posthistorisk Selskap under utstillingen; lørdag 6. juni kl. 15 30.
Foredrag av **Arne Eriksen** om sin nye bok :
Feltpostinspektøren. Posten går i krigen

I dette nummer:

Noen linjer fra redaktøren 2
Dagens applaus 2
Militant stamp collectors 2
Lederens hjørne 3
NPS – ærespriser 3
Referat fra årsmøtet 24. april 2015 4
Referat fra medlemsmøte 24. april 2015 5
John Torstad: Postkort brukt som trykksak 6
Per Erik Knudsen: Integritet 6
Finn Bjørke: Forandring av stempelfarger på prefrimbrev 7
Helge Fritsen: Gode svar? 8
Arne Dybfest: Postvæsenet paa Pariserudstillingen 9
Wilfred Wasenden: En artig rekommandert forsendelse 9
Egil H Thomassen: Postbåt-forlis (2) 10
Wilfred Wasenden: Når regelverket gir rom for tolkning 13
Trond Schumacher: Post og minne-medaljer fra Maudheimekspedisjonen 14
Viktige venner av NPS 24

NORSK POSTHISTORISK
19 2 77
SELSKAP

Høstens møter:
19. sept. og 21. nov. 2015

Møtene holdes i nye lokaler i 2. etasje, "Anton B." over

Kafé Asylet
Grønland 28, 0188 Oslo kl. 13.00
Mat og drikke: tradisjonelt opplegg

Budstikka

utkommer i 2015 med fire nummer og sendes til medlemmene i NPS.

Ettertrykk tillatt etter avtale for originalstoff.
(Men ikke stoff merket med ©).

Ansvarlig redaktør:
Per Erik Knudsen
Ullern allé 123, 0381 OSLO
Tlf.: 0047 2250 1349
E-post: **budstikka@posthistorisk.no**
per.erik.knudsen@getmail.no

Norsk Posthistorisk Selskap
Adr.: Postboks 4369, Nydalen
0402 OSLO, Bankgiro: 0540 08 40395
Hjemmeside: www.posthistorisk.no

Leder: Trond Schumacher
Holmendammen Terrasse 22, 0773 OSLO
E-post: **trond@schumacher.no**

Nestleder: Øivind Rojahn Karlsen
Maries vei 12, 3610 KONGSBERG
E-post: **oivindrk@online.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:
Arne Thune-Larsen
Melumveien 7, 0751 OSLO
E-post: **arne1@getmail.no**

Knut Arveng
Baglerfaret 4, 0677 Oslo
E-post: **knut.arveng@getmail.no**

Noen linjer fra redaktøren:

Ingen tilfeldighet.

Budstikka kommer noenlunde regelmessig 4 ganger hvert år. Redaktøren liker jobben. Stoff kommer inn, noe i rykk og napp, men det kommer.

I dette nummeret er det en ti-siders artikkel; for neste nummer ligger allerede klar en ni-siders fra en annen posthistoriker. Bak slike bidrag ligger mange timers strev og interesse. Men Budstikka har flere bidragsytere og vil gjerne at det som andre NPS-medlemmer brenner inne med av viten og av spørsmål, kommer på trykk. Vi skriver alle for hverandre, for alle medlemmer i selskapet.

Spørsmål kan stilles på medlemsmøter, men ikke alle har anledning til å komme på slike. Budstikka er et av de alternativer som står "til buds" når man vil spørre eller informere. Det finnes sikkert oftest svar hos andre av oss. Når det som i dette nummeret bes om tilbakespill, så håper jeg at det blir gitt. Gjerne direkte til den som spør, men også i form av en artikkel på et antall linjer eller et antall sider i Budstikka.

Ingen bidrag er for små og ingen for store. Redaktøren forventer ikke artikler på 9 eller 10 sider i hvert nummer. Noen lange artikler kan deles på flere nummer, andre egner seg dårlig til deling. Dette nummerets hovedartikkel var udelelig – men definitivt ikke ulidelig. Den er godt eksempel på god posthistorisk forskning.

Per Erik

Mange steder i samfunnet kommer påskjønnelser lang tid etter at man gjorde det man takkes for. Og kanskje er "bedaget".

Slik er det ikke i NPS.

Våre æresmedlemmer har fortsatt å være aktive innen posthistorie. Som medlemmer, som forskere, som dommere og som skribenter.

Arvid Løhre er et av NPS mest aktive medlemmer. Gratulasjon til både ham og NPS!

Vi vet det jo alle sammen. Eldre mennesker er ofte mer opptatt av det som var enn det som kommer. Det er ikke lett å skjule at gjennomsnittsalderen i NSPs medlemsmasse er høy og økende. Vår spesielle del av "samleriet" er definert av selskapets navn og helt "legalt" er det fortid vi er opptatt av.

Tegningen her ved siden av er lovlig hentet fra et britisk blad, *Logic Problems.* Filateli er sjelden nevnt i oppgavene, heller ikke i den som denne tegningen illustrerte.

Vårt eget logiske problem er at vi må inspirere andre til å se at selv om posthistorikere er opptatt av "det som var", så er vi – tross alder – ikke gått ut på dato. Det skapes kommunikasjonshistorie hele tiden og mange av oss er med på det. Uten at vi (ennå) vet hvordan vi skal ta vare på det som måtte være samleverdig og bevaringsverdig om 100 år. Vi må også sikre at det blir noen post-posthistorikere.

De færreste av oss slåss mot fremtiden.
Det er en kamp vi ikke vil kunne vinne.

ISSN 1891-8859

Lederens hjørne

Et årsmøte er lagt bak oss. De i styret som sto på valg, ble gjenvalgt ved akklamasjon. Alle hadde på forhånd meddelt valgkomiteen at de hadde både lyst og energi til å fortsette.

Årsrapportene for Selskapet og Dr. Per Gelleins minnefond slår fast at det står bra til med Selskapet. Medlemsmassen er stabil; noen kommer til og noen faller fra.

De fire årlige medlemsmøtene samler ca. 35 personer til interessante foredrag, frimerke-chat, medlemmenes 5 minutter, lapskaus (med tilbehør) og auksjon.

Og redaktøren av Budstikka (Per Erik) går rundt og småhumrer over medlemmenes skrivelyst, som om det fortsetter slik, er mer enn nok til å fylle 4 numre av Budstikka med mye originalt og interessant stoff. Stoff som bl.a. ***Filatelistisk Årbok*** og ***NFT*** kniver om å få gjengi og spre videre til alle dem som ikke er medlemmer hos oss.

Ikke-medlemmer har imidlertid liten grunn til å bekymre seg, ettersom originalartiklene i Budstikka blir lagt ut på NPS sin hjemmeside etter en tid og gjort tilgjengelig for alle.

Økonomien i selskapet er også god. Det gjør at styret har sett muligheten for å styrke Dr. Gelleins minnefond også i en tid hvor kapitalen i banken ikke lenger forrenter seg nok til å sikre et tilskudd og ikke minst stimuli til våre mange forfattere av posthistorisk og filatelistisk litteratur. Til nå har det gått bra.

I år ble det søkt om 21000 kr. fra fondet, og de pekuniære omstendigheter tillot en utdeling på 14000 kr., fordelt på 5 prosjekter som alle var støtteverdige. Måtte bare den gode økonomien og skrivelysten blant våre medlemmer vedvare! Det er selve livsnervene til hobbyen og Selskapet vårt jeg nå snakker om:

Gode foredrag, et medlemsblad rikt på stoff, og en sunn økonomi som gir mulighet til å støtte utgivelse av nye stempel- og posthistoriske bøker om temaer fra vårt langstrakte og innholdsrike land; hva mer kan vi forvente?

En annen ting som har gledet meg i den senere tid er alt pratet og målsetningen blant medlemmene våre om å stille ut samlingene sine i nær framtid. **Det er ingen grunn til å la være å nevne at det å lage en utstillingssamling, tekstet i en filatelistisk (tradisjonell) eller posthistorisk kontekst, utvilsomt er med på å gi hobbyen en ny dimensjon**. Det er noe de fleste som har kastet seg på utstillingskarusellen har erfart.

Premier er vel og bra, men det morsomste er å få vist fram det man har klart å samle sammen over tid og alt man har funnet ut om de utstilte objektene. Det ryktes at det vil bli både nye og forbedrete posthistoriske samlinger på den nasjonale utstillingen i Trondheim nå i juni. **Vi gleder oss *storligen* til å se resultatet av våre medlemmers arbeid**.

Selv har jeg brukt noen timer og dager det siste halvåret til å kvalitetssikre noe av det filatelistiske og posthistoriske materialet rundt norske vitenskapelige ekspedisjoner til Antarktis. I den sammenheng har jeg også benyttet anledningen til å presentere litt av historien og bakgrunnen for ekspedisjonene.

Først **Brategg-ekspedisjonen** (1947-48) og nå (i dette nummeret) **Maudheim-ekspedisjonen** (1949-52). Det er blitt noen besøk på Statsarkivet i Tromsø og på Nasjonalbiblioteket. Jeg har lagt vekt på å dokumentere det som måtte finnes av primærkilder før konklusjonene trekkes og håper 'stoffet' vil være av interesse for flere enn 'meg og et par venner', slik kona pleier å uttrykke det når det blir litt for mye av det gode.

Apropos Brategg-ekspedisjonen, så hadde trykksverten til artikkelen i Budstikka (2014/nr. 4) knapt tørket før det dukket opp en konvolutt fra Brategg-ekspedisjonen på Skanfil, sendt med luftpost fra Montevideo til fru *Doris Nylænder* på Lillehammer.

Brevet er stemplet *Montevideo 21. Nov. 47* og avsender er ltn. O. Nylænder. Telegrafist *Brede Oluf Nylænder* fra Lillehammer var en av mannskapet (på 18) om bord på M/S Brategg, og brevet er sendt under landligge i Montevideo før kursen gikk videre til Sørishavet.

Redaktøren har gitt meg tillatelse til å avbilde konvolutten som nå befinner seg hos meg, nedenfor.

Med vennlig hilsen *Trond*

Styret i NPS har vedtatt at selskapet skal og bør stille ærespriser til rådighet for juryer på nasjonale og regionale utstillinger. Skjønt rådigheten begrenses til at det er beste posthistoriske bidrag som skal belønnes. Til venstre vises den æresprisen som er sendt til bruk på Trondheim 2015.

PROTOKOLL FRA ÅRSMØTE I NORSK POSTHISTORISK SELSKAP lørdag 18. april 2015, Kafé Asylet, Grønland 28, 0188 OSLO.

SAKSLISTE:

1) Konstituering.
   a) Godkjennelse av innkalling.
   b) Valg av dirigent og sekretær.
   c) Valg av to medlemmer til å underskrive protokollen.
2) Styrets årsmelding.
3) Rapport fra Dr. Per Gelleins Minnefond.
4) Regnskap.
5) Fastsettelse av kontingent for 2016.
6) Budsjettforslag 2015.
7) Valg: Leder (1 år), 2 styremedlemmer (2 år), 2 varamedlemmer (1 år), revisor (1 år), 2 styremedlemmer i Dr Per Gelleins minnefond (i tillegg til leder av NPS) (1 år) og valgkomité

(Under punktene 5 og 6 var det brukt feil årstall i innkallingen i Budstikka.)

1) Konstituering.

a) Godkjennelse av innkalling. Møtet ble åpnet av leder Trond Schumacher kl. 13:14. Det var 28 medlemmer med stemmerett innskrevet i møteprotokollen. Innkalling med saksliste var kunngjort i Budstikka nr. 1 og på Selskapets hjemmesider.

Vedtak: Innkallingen godkjent.

b) Valg av dirigent og sekretær.

Vedtak: Arne Thune-Larsen ble valgt til dirigent og Arvid Løhre til sekretær.

c) Valg av to medlemmer til å underskrive protokollen.

Vedtak: Thore Habberstad og Bjørn Schøyen.

2) Styrets årsmelding.

Årsmeldingen var gjengitt i Budstikka nr. 1, 2015, og ble punktvis gjennomgått av dirigenten.

Vedtak: Årsmeldingen 2015 godkjent uten merknader.

3) Rapport fra Dr. Per Gelleins minnefond.

Rapporten for 2015 ble lest opp i sin helhet av Trond Schumacher:

- «I 2015 er fondets egenkapital på kr 131.067. Av dette er kr 100.000 grunnkapital som ikke kan røres. Det er ikke noe som tyder på at rentenivået de kommende årene vil gi fondet muligheter til årlige utdelinger på et nivå vi ønsker, uten særlige tiltak.

I 2005 fikk Norsk Posthistorisk Selskap en anonym donasjon på kr 50.000, som Selskapets styre valgte å legge til Fondet. På slutten av året 2013 mottok Fondet donasjoner fra to medlemmer på til sammen kr 16.500. Dessuten overførte Selskapets styre kr 10.000 til Fondet i 2015. Takket være slike tilskudd kan tildelingene også i år være på et tilnærmet normalt nivå.

Årets søknadsfrist har vært kunngjort både på vår hjemmeside og i Budstikka. Etter fristens utløp den 7. april, forelå det fem søknader til behandling. Det ble søkt om til sammen kr 21.000. Alle prosjektene er solide og godt begrunnet. I forbindelse med årsmøtet i Norsk Posthistorisk Selskap, 18.4.2015, utdeles kr 14.000 fra Dr. Per Gelleins Minnefond til fem prosjekter fordelt slik:

1) **Knut Glasø, kr 2.000,-** til utgivelse av bok om T(h)rondhjems bypost.
2) **Stempelgruppen i Rogaland v/ Hallvard Slettebø, kr. 3.000,-** til trykningsbidrag for håndboka: «Poststemplene i Rogaland 1848-2015».
3) **Krigs- og Feltpostforeningen (KFF) v/ Bjørn Muggerud, kr. 3.000,-** til utgivelse av en bok av Erik Lørdahl med arbeidstittelen: «Murmansk konvoiene sett med historiske og posthistoriske øyne».
4) **Striletaggen – Nordhordland Filatelistklubb v/ Jan Martin Myklebust, kr 3.000,-** til bokprosjektet: «Poststader og poststempel frå Nordhordland».
5) **Norsk Skipsposthistorisk Forening (NSPF) v/ Odd Arve Kvinnesland kr 3.000,-** til særtrykk med oppdatering av første/siste registrerte datoer i Per E. Danielsens bok «Norske Skipspoststempler».

Oslo, 18.4.2015, *Trond Schumacher* (sign.) / *Ivar Sundsbø* (sign.) / *Arvid Løhre* (sign.)» -

Vedtak: Rapporten fra Dr. Per Gelleins Minnefond 2015 ble tatt til orientering.

4) Regnskap.

Regnskapet 2014 for NPS og Gelleins Minnefond var gjengitt i Budstikka nr. 1, 2015, og ble kort gjennomgått kommentert av kasserer Gunnar Melbøe. Revisor Inge Johansen hadde revidert regnskapene og funnet alt i orden.

Revisjonsberetningene ble lest av dirigenten.

Vedtak: Regnskapene godkjent uten merknader.

5) Fastsettelse av kontingent for 2016.

Styret foreslo ingen endring av kontingenten for 2016.

Vedtak: Kontingenten endres ikke, og blir kr 400 for 2016.

6) Budsjettforslag 2015.

Styrets forslag til budsjett, gjengitt i Budstikka nr. 1, 2015, ble gjennomgått av kasserer Gunnar Melbøe. Det var ingen forslag til endringer.

Vedtak: Budsjettforslaget for 2015 godkjent.

7) Valg.

Valgkomiteen besto av Per Kindem og Jan Kr. Isaksen. De hadde levert en innstilling som var gjengitt i Budstikka 1/2015 Dirigenten ledet valget. Styret foreslo gjenvalg på valgkomiteen.

Vedtak: Valgkomiteens innstilling ble fulgt, og følgende ble enstemmig valgt:

Leder, 1 år: Trond Schumacher (gjenvalg)

Styremedlemmer, 2 år: Gunnar Melbøe og Øivind Rojahn Karlsen (gjenvalg).

(Arvid Løhre og Henning J. Mathiassen var ikke på valg.)

Varamedlemmer, 1 år: Arne Thune-Larsen og Knut Arveng (gjenvalg).

Revisor, 1 år: Inge Johansen (konstituert i 2014)

Styret for Dr Per Gelleins minnefond:

Leder (formann) for NPS samt Ivar Sundsbø og Arvid Løhre (begge gjenvalg).

Valgkomité: Per Kindem og Jan Kr. Isaksen (begge gjenvalg).

Årsmøtet ble deretter hevet av dirigenten kl. 13:33.

Oslo, 18.4.2015, *Arvid Løhre* (sign.), årsmøtets sekretær.

Thore Habberstad (sign.) *Bjørn Schøyen* (sign.)

REFERAT FRA MEDLEMSMØTET 18. APRIL 2015

Umiddelbart etter årsmøtet startet det ordinære medlemsmøtet. Når det gjelder det første innslaget, ble referenten «tatt på senga» og erklærte seg inhabil til å referere den saken. Det var sekretær Arvid Løhre som ble kalt inn på teppet, og som høytidelig ble utnevnt til æresmedlem i Selskapet. Resten av styret hadde uten hans vitende besluttet dette:

Deretter kunne et langveisfarende medlem ønskes velkommen. Nils Ingvar Laiti hadde tatt den lange veien fra Vadsø til hovedstaden. Kanskje det er flere som kan klare å kombinere familiebesøk og møter i NPS? Dere som ellers bare kjenner møtene gjennom referatet i Budstikka, dere kunne kanskje prøve det en gang?

Hovedposten etter årsmøtet

Kl. 13:45 ble ordet gitt til Bjørn Schøyen. Han trenger neppe noen presentasjon for leserne. Han var tidligere redaktør av Budstikka, fra høsten 2006 og til og med 2011. Men ikke minst er han kjent som ekspert på norsk bypost, og medforfatter til bypostkatalogen fra 2005 sammen med

Bjørn åpnet med å fortelle at han alltid har vært interessert i "kryptofilateli". Det var en av grunnene til at han begynte å kikke nærmere på stemplene «NORSK SKIPSPOST HANDELS-FLÅTEN» og «NORSK SKIPSPOST MARINEN». Det har vel neppe noen som har studert dette i noen større utstrekning siden Karl U. Sanne skrev: «Norsk eksilpost 1940-1945», og utga det i regi av Norsk Filatelistforbund i 1981.

Det finnes svært mye filatelistisk materiale knyttet til disse stemplene, og vi fikk høre om spesielle datoer og spesielle skipsnummer som går igjen. Desto mer interessant er også de brevene som kan karakteriseres som «ekte brukt», selv om også overfrankering med Londonmerkene forkommer også på disse.

Mye av forskningen omkring de norske skipene i alliert tjeneste har blitt enklere, på nettet finnes detaljerte oversikter over konvoifarten, hvilke skip som deltok og hvilke datoer som gjaldt. Da er det mulig å få bekreftet antakelser omkring objekter, og få nye skipsnavn på plass i listene. **Bjørn har allerede skrevet litt omkring dette, og jeg regner med at vi får høre mer. Det var satt av tre kvarter, og vi lærte mye interessant på den tiden.**

Matpause

Så var det igjen tid for lapskaus, hvordan skulle vi klart oss uten? Og like tradisjonelt, Selskapet og de 28 tilstedeværendes skål kl. 14:49. Og i tur og orden skål for de øvrige 130 medlemmer, og for det ærverdige norske postvesen, som det engang var!

Medlemmenes 5-minutter

- Sekretæren kunne hilse fra vårt medlem Svein Arne Hansen, og som alle vet har han fått mer å gjøre i en alder mange trapper ned! Han måtte tilbringe helga i Lausanne.
- Vår nestleder Øivind Rojahn Karlsen sendte hilsen til årsmøtet fra Utah i USA. Han hadde via referenten sendt oss et foto han hadde tatt av en jernbanepostvogn. En viss undring over at slike fortsatt var i bruk i USA, men sekretæren hadde sett tilsvarende i bruk i Polen i 2004. Raskt svar fra Øivind; det var fotografert på jernbanemuseet i Ogden, Utah!
- Knut Buskum kunne etterpå opplyse at det staget som var festet ved døra til høyre på bildet, var helt sikkert en del av det automatiske systemet for å hente inn og levere postsekker mens toget var i fart. (En demonstrasjon av et liknende system i Storbritannia, finnes for øvrig på YouTube. Søk på den britiske dokumentaren Night Mail fra 1936!)
- Henning Mathiassen kunne opplyse at Selskapet om en stund ville begynne å legge ut samlinger på hjemmesiden, så dette ville åpne nye muligheter for de som ønsker å vise fram sin samling.
- Bjørn Muggerud var i utlandet, men i hans fravær var det Thore Habberstad som kunne tilby NK Postal II og Norgeskatalogen 2014 til OFK's medlemspris.
- Thore Habberstad fikk også oppklart forskjellen mellom et brev og et brevomslag.
- Ivar Sundsbø reklamerte for en FIP-utstilling i New York, 28. mai til 4. juni 2016. Han vil som norsk kommisjonær gjerne ha med norske samlinger.
- Per Kindem hadde med ekstra eksemplar av Haldenfil-katalogen, med oppdatert katalogdel over alle poststemplene fra Halden kommune.
- Arne Thune-Larsen reklamerte for sitt foredrag i regi av Ullern Historielag og Deichmanske bibliotek på Røa: «Postgangen vest i Aker». Det skulle holdes 21. april. Vi regner med at Arne tilgodeser den organiserte filateli med en reprise om ikke alt for lenge.

Spontanauksjon

Auksjonen startet ca. 15:35, og varte til ca. 16:15. Trond satt som auksjonarius og Gunnar Melbøe var bisitter. Som vanlig, litt av hvert. Noen objekter var donasjon, bl.a. fra vårt æresmedlem Olga Ellis (til OFK og NPS).

Referent: *Arvid*

Postkort brukt som trykksak

av John Torstad

Viser til Wilfred Wasendens artikkel i Budstikka nr. 4/2014. Der etterlyser han tilsvarende forsendelser som sitt illustrerte kort til Madeira, sendt til *uvanlige* destinasjoner der postkort er benyttet som trykksak.

Jeg har flere slike trykksak-forsendelser i min egen samling og alle er fra perioden 1904-1910. Denne perioden var da også postkortets gullalder som billedformidler og mange rundt om i verden samlet på postkort.

Jeg går ut fra at det fantes «adresseklubber» som formidlet adresser for bytte av kort. «***Du sender til meg og jeg sender til deg***».

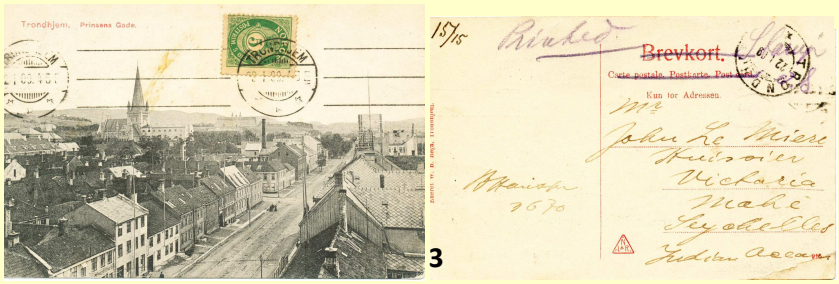
Jeg husker selv at jeg var med i en slags bytte-kort-pyramide på midten av seksti-taller der vi sendte postkort til hverandre. Det ble ikke så mange kort den gang til min samling. På 60-tallet var del vel stort sett barn/unge som holdt på med dette, mens det sannsynligvis var voksne bemidlete som var utøvere av bytte-kort-formidlingen i begynnelsen av forrige århundre, uten at jeg har undersøkt dette nærmere. I alle fall kan jeg vise her fire kort som er sendt som trykksak til litt mer uvanlige destinasjoner.

1

Kort nr. 1 er et kort med motiv fra Trondheim og stemplet **Nordbanernes Postexp. 11.IX.04** og sendt til **Valetta, Malta** og ankomststemplet **18.SEP**. Tror ikke posten går noe fortere fram til Malta i dag. Frankert med 5 øre og påført **Trycksager**. Den påtrykte tekst Brevkort er strøket over.

2

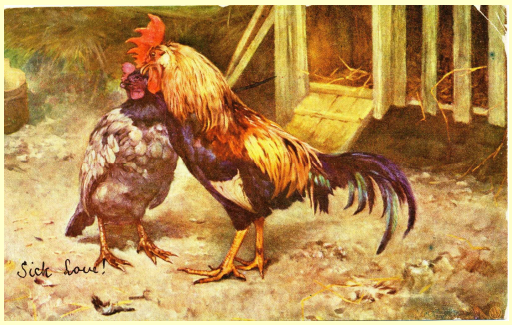
Kort nr. 2 er et kort med motiv fra Nordland og frankert med 5ø på fotosiden og stemplet **Aalesund 29.VI.06** og adressert til **Horta** på øya **Faial på Azorene**. Azorene er som Madeira tilhørende Portugal og kortet er transittstemplet **Lisboa 06.juli**. Det er et stempel til på baksiden som er svært utydelig, men ser ut til å være et ankomststempel Horta noe senere i juli. Azorene er nok en uvanlig destinasjon. Forøvrig samme prosedyre med påskrevet ***Tryksager*** og overstrøket «brevkort»



3

Svært uvanlig destinasjon er kort nr. 3. som er stemplet **Trondheim 22. januar 1909** og adressert til **Seychellene** og byen **Victoria på øya Mahé.** Dessverre ingen ankomst- eller transittstempler her. Prosedyren er den samme som for de to andre kortene. «Brevkort» er strøket over og påført med blyant ***Printed***. Frankeringa er på billed-siden og er 5 øre.

Siste kort (nr. 4) er stemplet **Kristiania 18.11.10** og adressert til **Mexico** og byen **Aguascalientes**, der kortet er ankomststemplet **7.DEC 1910**. Kortet har i tillegg et par andre stempler (sirkelstempel med tallet **4** i midten og et linjestempel som det er satt et kryss over).



4

Det har jeg ikke helt har greid å tolke, men begge er nok påsatt i Aguascalientes. Kortet er for øvrig håndskrevet **Tryksak** på adressesiden og frankert med 5 øre.

På billedsiden kommentaren "**Sick love!**"

Til slutt en liten refleksjon. Kortet til *Madeira* i W. Wasendens artikkel, har påskrevet på kortets skriveside taller *3670*. Samme tall er skrevet på kort nr. 3 sendt til Seychellene. Håndskriften på de to kortene tyder på at det ikke er samme avsender, selv om begge kort er stemplet Trondhjem. Kan dette ha noe med «kort-bytte» teorien min å gjøre?

John Torstad

Integritet.

Bjørn Schøyen hadde i Budstikka nr. 3, 2014 (side 4-5) en artikkel om samarbeid eller ikke mellom Trondhjems Bypost og statsposten. Kortet over ble omtalt sist i hans artikkel. Etter at kortet nå er kommet i mitt eie, gransket jeg mottaker; noe jeg gjør hvor mulig.

Adressaten ***Henry Gottfred Wennberg*** (f.1885) bodde sammen med en yngre søster samt far og mor. Faren, ***Ole Wennberg*** (f.1855) og Henry hadde samme yrke. Sønnen hadde bokstavlig talt gått i farens fotspor.

De var postbud ved Trondhjems Postkontor.

Dette julekortet ble videresendt til Trondhjems Bypost av Posten, til tross for at to medlemmer av mottakerfamilien arbeidet "på huset". Det enkleste hadde jo vært å levere kortet direkte. Men noe slikt ville i høyeste grad vært et brudd på reglement og sedvane. Postens ansatte hadde virkelig ***integritet*** og satte kortet i straffeporto. (Antagelig dekket av Byposten.)

Per Erik Knudsen

FORANDRING AV STEMPELFARGER PÅ PREFIL STEMPLER

av Finn Bjørke

RØD FARGE

Rød farge er i følge NK registrert i et eksemplar på Drammen Type 1, noen få på Svelvig, noen på Christiania Type 1 og mange på Christiania Type 2.

For å begynne med de siste først, så har jeg bare sett gode røde avtrykk av Christiania Type 1 og 2 uten tegn til vesentlig fargeforandring. En typisk Christiania Type 2 er vist i Fig 1. Ser vi på Svelvig derimot viser jeg her 2 brev i Fig 2A og 2B. Begge er stemplet sideveis 8.2.1849 på baksiden og på samme sted så det er god grunn til å tro at de er laget samtidig. I stemplet i Fig 2A er rødfargen ganske bra (dog mere rødlilla og ikke like dyp rød som i Christiania stemplene så noe forandring har kanskje skjedd med dette også) mens det i Fig 2B har en mye mørkere farge (nesten svart) og tydelig bærer preg av en forandring som etter min mening skyldes oksydasjon. Noen oksyder har mørk farge.

Fig 1

Fig 2A

Fig 2B

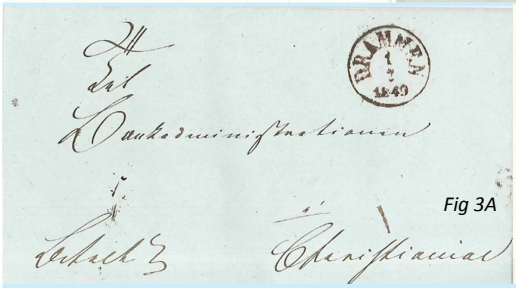


Fig 3A

Fig 3B

Når det gjelder Drammen stemplet 1.2.1849, som er vist i Fig 3A, så er dette mørkt mye likt det som vist i Fig 2B. Hvordan kan man så vite at dette har vært rødt? Det er 3 grunner til det:

1. Jeg tror ikke dette ville vært beskrevet i NK som rødt hvis det ikke en gang har vært det.
2. Jeg har snakket med folk som har sett det som rødt
3. Sammenlignet med svart farge 27.3.1849 som er vist Fig 3B er det tydelig forskjell. (Hvor tydelig dette kommer fram på trykk vet jeg ikke)

Spørsmålene jeg da stiller meg er:

1. Hvorfor viser ikke noen av de ganske mange Christiania stemplene jeg har sett også en vesentlig forandring?
2. Hvorfor er det mindre forandring på stemplet i Fig 2A enn de i Fig 2B og 3A?

Svar på disse spørsmålene kan jeg ikke gi sikket, men jeg har noen mulige svar. Når det gjelder det første spørs-målet tror jeg *ikke* at det henger sammen med hvordan det har blitt oppbevart eller/og klimaet (lys, temperatur, fuktighet, osv.) for det har vært forskjellig. For så mange brev burde det ha vist seg som forskjeller på stemplene. Etter min mening skyldes det enten at en annen type blekk som ikke lar seg oksydere så lett eller det skyldes, som en med kjennskap sa til meg, at blekket som ble brukt i Christiania var tilsatt anilin for å forhindre oksydasjon.

Svaret på det andre spørsmålet blir også en spekulasjon men hvis vi antar at stemplene i Fig 2B og 3A har vært røde i over 100 år og helt til for en 20-40 år siden, men ikke lenger er det nå, da kan det etter min mening, skyldes hvordan de er blitt oppbevart og hva de har vært i kontakt med de siste årene. Jeg vet at brevet i 2A har sittet i et album med blader av papir, i hvert fall mesteparten av tiden, uten å være i kontakt med et nytt materiale som har blitt brukt mye den siste tiden, nemlig flere typer av plast. Jeg vet ikke hvordan brevene i Fig 2B og 3A har blitt oppbevart, men det er ikke usannsynlig at de har vært i kontakt med plast og kan noe i plasten ha reagert med blekket eller har plasten virket som en katalysator? Jeg har lyst, men ennå ikke våget, til å ha på litt hydrogenperoksid på hele eller en del av stemplene i Fig 2B og 3A for å få rødfargen tilbake

BLÅ FARGE

Det har lenge vært kjent at det for en del byer som for eksempel Aalesund, Hamar og Fredriksstad finnes en variant der stempelfargen er en form for grønn eller grønnlig blått. Her er det stor variasjon både i nyanser og i årstallet hvor det forekommer. For å bruke eksemplet ovenfor så er Aalesund kjent på 1850 tallet, Hamar i 1852 og Fredriksstad i 1854. Jeg har nedenfor vist, som eksempel, 3 stempler fra Hamar-brev hvor det er farge-nyanser helt fra blått til noe som er blitt betegnet som grønt eller i hvert fall grønnlig blått, avhengig av øyene som ser. Det har vært diskusjoner om hva som er årsaken til dette.. På grunn av de mange farge-nyansene og det faktum at jeg ikke har sett noe stempel som er «ordentlig» grønt, heller jeg, som i tilfelle med rødt, til flg. oppfatning: **Det er mer eller mindre oksydasjon av stempelfargen – enten det er brukt blekk med forskjellige kjemikalier eller det skyldes ytre påvirkninger**. Enkelte oksyder er grønne, som for eksempel kopperoksyd.

Opplys-- ninger eller teorier om dette mottas med takk.

finn.bjorke@power.alstom.com

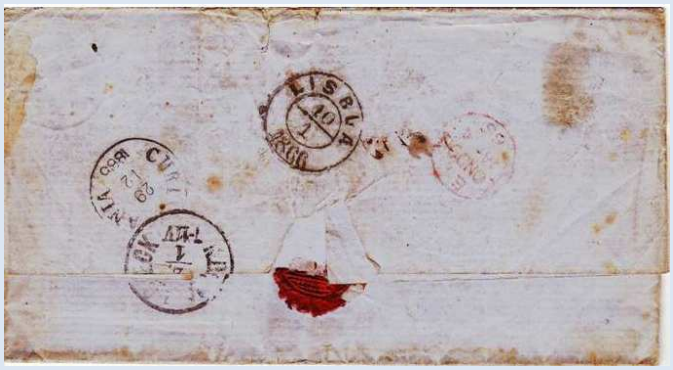
Gode spørsmål krever gode svar.

Helge Fritsen har 3 brev som vist nedenfor. Kan noen hjelpe ham med portotakster og andre opplysninger om disse brevene? Han har forsøkt selv, men mangler gode oversikter. Han er takknemlig for svar, gjerne til e-post: helge.fritsen@getmail.no

Brev 1: Brev sendt 15.7.1864 fra Kinsarvik til Bergen og fra Bergen med Hamburgruten: Bergen – Christiansand – Hamburg: transitt-stemplet Hamburg 27.7. 1864, videre til London og Gloster. Transit Hamburg 27.7 1864 er 4 dager etter at den andre slesvigske krig sluttet

Brevets adressat:
Til Johannes A. Uttne Adrese: Norsk- Svenske Consulat
Cap. Kunle førende skibet Viktor Emanuel, Glouhester
Stempler: KINSERVIG 15.7.64, BERGEN 19.7.64
Porto:
Svart penn 4 sk ? (innenriksporto Kinsarvik - Bergen?)
Rødkritt 6 – (kredit 6 silbergrochen. Kredit for brev fra Norge til Hamburg?).
Sort stempel 9 ½ (Overstrøket) (Lübske skilling. Porto Hamburg-London?)

Stempler:
Hamburgstempel: NORWEGEN direct – (Ovalt stempel)
"Sidestempel kjent på brev fra England til Norge, er "NORWEGEN direct". Skal finnes både i blå (1867) og svart farge (1865), men undertegnede har sett dette stempelet kun på ett brev i 1865." (1)
Hamburgstempel: St. P.A. HAMBURG 24.7. 11-12
" St. P.A. HAMBURG 24.7. 11-12" er trolig tidligst kjente bruk av stempelet. I følge Tor Østlund, ble stempelet tatt i bruk i august 1864." (2) Hamburgstempel: HAMBURG 24/7 64. (Ovalt stempel) I bruk fra 1860. (3)
LONDON JY 26 - 64 (Rødt stempel) GLOSTER JY 26 – 64.
1), 2) og 3)Tor Østlund, Filatelistisk Årbok 1993. s.101.



Brev 2: Brev fra NEWCASTLE ON TYNE sendt 2. desember 1865 via Ostende (Belgia) – transitt Lübeck (Etter den andre slesvigske krig ble den nøytrale frihavnen Lübeck brukt som tysk transitby. Erstattet Hamburg.). Derfra til Christiania og fra Christiania til Bergen og fra Bergen til Kinsarvig Postaabneri. Brevet ankom Kinsarvik 22.12. 1864. (Se brev 3)

Brevets adressat:
Til Herr Anders J. Utne. Hardanger pr. Bergen, Kingsarvig Postaabneri Norway , Via Ostende
Stempler: NEWCASTLE ON TYNE DE 2 – 65 BERGEN 20 – 12 - 1865
Porto: Vintertakst.
21 (rødblyant) overstrøket.
23 Svart penn 4 sk ? (innenriksporto Kinsarvik - Bergen**?**)

Stempler: LONDON DE 4 – 65 LÜBECK 6.12. Den nøytrale frihavnen Lübeck ble brukt som tysk transit-by. CHRISTIANIA 19.12. 1865
Påskrevet: Eftersend Bergen

Brev 3.
Brev 3 er skrevet og sendt samme dag som brev 2 ankom adressaten.
" Utne den 22de Desember 1865. Ettersom vi i dag atter har haft den Fornøielse at modtage Brev fra dig vil vi atter gribe Penen og tilsende dig nogle ord,"
Ubetalt rekommandert brev fra Kinsarvik til Bergen. Fra Bergen til Christiania og videre transitt Lübeck og London til Lisboa (Portugal).

Johannes Anderssen Utne, Skib Vigtor Emanuel føret af kapt. Kuhnle Norsk svendsk konsulat Lisabon, Via England
NB: Rekommandert
KINSERVIG 22.12.1865 (svakt) BERGEN 25.12. 1865 (overstrøket)
Porto: Mottager har betalt porto. Påskrevet P.B 300 reis, P.T. 40 reis = 340 reis. Sort stempel: 340 reis. Blåblyant pd **?**,
CHRISTIANIA 29.12.1865 LÜBECK 2.1. 1866 LONDON 4 JAN. 1866
LISBOA 10.1.1866

Les også nederst på neste side.

Postvæsenet paa Pariserudstillingen .

En dag vandrede jeg om i Kolonierne for at se paa Orientens Liv og Arbeide. Jeg havde set Perserne væve Tæpper, Kineserne male Stentøi, havde set Arabernes "Guldmagerkunst" og Ægypternes mangehaande Haandværk, jeg havde spist indisk Bagværk og røgt ægyptiske Cigaretter og drukket japanesisk The, saa dumped jeg pludselig ved et Tilfælde midt op i et Hus, som jeg hidtil ikke havde hørt om, ikke havt en Anelse om.

Det var Frankrigs Postvæsen, som her havde ladet sig repræsentere. En Brevkasse med en letvint og sikker Laas og med selvbevægelige Tidsangivelser skal være et af de seneste Fremskridt paa dette Omraade. Der stod ogsaa en Model af Iltogets Postvogn, der gaar mellem London og Paris paa 8 Timer. Der er paa Vognsiden fæstet et kombineret Modtagelses- og Afleveringsapparat og et lignende findes paa hver Station. Postsækken hænges ud paa disse, og naar da Toget lyner forbi en Station, griber det derværende Apparat Sækken, medens Apparatet paa Vognen modtar den paa Stationen. Alt er meget sindrigt gjort paa samme Tid, som det er simpelt.

Paa denne Maade er det muligt for Englænderne i paris at læse sin *Times* ligesaa færsk som Landsmænd i London.

En Jernbanevogn, indrettet kun for Befordring af Post, er noget af det mest praktiske, man kan se. Langs Væggene er en Mængde smaa Rum for Breve, medens der under Disken, der løber rundt de fire Vægge, er større Skuffer for Pakker og Aviser. Den er rummelig og solid udstyret, og for Betjeningen er den meget bekvem, da Diskene er indrettet saaledes, at de efter Behag kan omgjøres til Stole og Divaner.

En Maskine til Stempling af Breve er ogsaa noget af det nyeste. Ved Hjælp af den skal man være istand til at fordoble den Hurtighed, som en øvet Postbetjent har i at stemple Breve. Jeg saa desuden en praktisk Brevbærer for Postbud, som jeg ubetinget burde indføres hos os, thi jeg har saa mangen Gang syntes Synd i de stakkars Postbud, som i Sne og Slud og Kulde maa klemme Hundreder af Breve mellem sine forfrosne Næver.

For Ekspedition af Aviser fandtes der en hel liden Samling for sig selv. Der var saaledes Foldemaskiner, Knyttemaskiner, Saksmaskiner, Apparater til Klistring og Adressemaskiner. Men det franske Postvæsen befatter sig jo lidet med Avisekspedition, saa jeg er næsten tilbøielig til at tro, at alt dette var laant fra Amerika. Desuden udstilles en Mængde Telegrafapparater fra ældste til nyeste Dato og en hel Mængde andre Sager, som ikke er gode at sætte sig ind i for dem, som ikke er Fagmænd.

Det som imidlertid vakte mest Opmærksomhed, var en storartet Samling af Frimærker, der efter sigende skulde være aldeles komplet, og for Norges Vedkommende tør jeg nok bekræfte det, thi lige til Brækstads Bypostmærker fandtes i Dubletter.

Man kan ha Udbytte at at aflægge dette Posthus et Besøg.

Arne Dybfest.

Denne artikkelen er hentet fra ***Posthornet***, årgang 1890, side 143-144 og her gjengitt i sin opprinnelige språkdrakt. Posthornet hadde selv hentet den fra Trondhjemsavisen ***Dagsposten,*** da byens hovedorgan for Venstre.

Trønderen ***Arne Dybfest (1869-1892)*** hadde, som det fremgår, besøkt verdensutstillingen i Paris i 1889. Det fremgår ikke i Posthornet at artikkelen var en del av en lengre artikkelserie derfra. Forfatteren var bare 20 år da han skrev serien, men hadde allerede vært journalist i flere år. Han var en begavet skribent og ble en av "de unge døde".

Les om hans begivenhetsrike, men korte, liv i ***Norsk Biografisk Leksikon på*** nettet: **https://nbl.snl.no/Arne_Dybfest**

Biografien (skrevet av ***Per Thomas Andersen***) avsluttes med:

Litteraturhistorisk hører han hjemme blant fin de siècle-dikterne som i 1890-årene tematiserte desillusjon og dekadanse, og som i sin problembehandling peker fremover mot modernismen.

Dit var han ennå ikke kommet da artikkelen ble skrevet.

EN ARTIG REKOMMANDERT FORSENDELSE.

Av **Wilfred Wasenden**

For en kort tid tilbake fikk jeg tilsendt noen objekter jeg hadde kjøpt på ***Skanfil***'s nettauksjon. Som mangeårig samler av rekommanderte forsendelser sperret jeg øynene litt opp da jeg så metoden som var benyttet for frankering. Sendingen var fremsendt under takstgruppen «***Tilrettelagte forsendelser***».

I denne takstgruppen må avsender selv ha frankert forsendelsen, skrevet kvittering og påsatt registreringsnummer («***rek.lapp***»). Bestemmelsen er gjengitt i Norgeskatalogen ***Postal II*** side 308, note 106. Ordningen ble innført for innenlands forsendelser da tjenesten ble lagt om 25/6-2008.

Portoen for små tilrettelagte sendinger ble satt til ***105 kr***. med virkning fra 1/1-2014. Beløpet er påført oppe på konvolutten; frimerkene, som er avstemplet med Skanfil's eget stempel, er buntet sammen og emballert i en plastlomme som er festet/forseglet til konvolutten med tape. Ved mottagelsen var det ingen spor etter at Postverket har åpnet plastlommen for kontroll. Jeg har heller ikke hatt hjerte til å gjøre det, og vil innlemme sendingen som en moderne «raritet» i samlingen av nyere rekommanderte brev slik jeg mottok den.

Det er helt sikkert frimerker med pålydende 105 kr. i plastlommen, selv om dette ikke kan sees uten å ta det hele ut.

Jeg har tidligere ikke sett ***rekommandert sending*** frankert på denne måten og innlemmer objektet som en artig tilvekst i min egen samling. Siden sendingen har utgått fra et firma med stor korrespondanse er det trolig mange andre som har mottatt noe liknende.

Emigrant Ship: Ship Victor Emmanuel, Konsul Chr. K. Gran

The ship Victor Emanuel was built in 1859 at Odders shipyard in Grimstad. Her tonnage was 400 tons net. In 1862 the Victor Emmanuel departed from Bergen on May 1st, and arrived at Quebec June 20th, and to Montreal on June 23rd. Master was Capt. S. M. Kuhnle (224,5 Commercial lasts) Because the National Archives of Canada [NAC] did not start the archiving of passenger lists before 1865, and the Norwegian emigration records did not start before 1867, there is no surviving passenger list for this voyage in any of those archives.

Timeline to records.

In 1864 she departed from Bergen on April 15th, and arrived at Quebec on May 22nd. She was carrying about 200 passengers . Master was Capt. S. M. Kuhnle and burden was 224 Commercial lasts. No surviving passenger list, see above. In 1866 the ship Victor Emmanuel departed from Bergen May 1st, and arrived at Quebec June 7th. She was sailing in ballast, and was carrying 267 **steerage** passengers and 4 cabin passengers. There were 2 births on the voyage. She was mastered by Capt. S.M. Kuhnle, and had a crew of 17. (460 tons) The passenger list was archived by the National Archives of Canada [NAC]. **Kilde:**

http://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=viemm

Postbåt forlis (2) 1803 – 1828

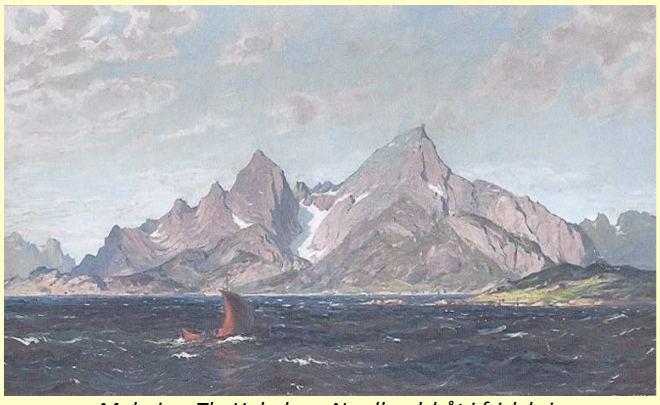
Egil H Thomassen

Denne artikkelserien startet i Budstikka nr. 1/2015, side 11.

1803 Vestfjorden.

Boka «Norges land og folk – Topografisk/statistisk beskrivelse over Nordlands Amt» kom ut i 1908. I den står følgende setning: ***«Baadposten forliste i Vestfjorden den 3dje december 1803; ligesaa forliste den i 1822 og 1824».*** Denne setningen er senere sitert i en rekke lokal- og posthistoriske bøker. Men nærmere informasjon om disse tre forlisene er ikke blitt funnet i tilgjengelige arkiver.

Den eksakte datoen som oppgis for 1803 kan være en bekreftelse på at disse tre forlisene har funnet sted. Postruta til Nordland og Finnmark avgikk fra Trondheim 23. november 1803. Det kan samsvare med et forlis 3. desember. Når det gjelder 1824, så oppgir kirkeboka for Solstad i Bindal at postekspressen Iver Jonsen Skotnæs ved Nordland Postkontor omkom på sjøen 26. september 1824. Sted og nærmere detaljer var ikke oppgitt.



Maleri av Th. Holmboe: Nordlandsbåt i frisk bris

1804 Nordmøre, Kristiansund

I 1759 ble det opprettet ei ukentlig postrute mellom Trondhjem, Kristiansund og Molde. Før 1792 fikk Kristiansund tilknytning til ruta fra Molde over Tingvoll, og etter 1792 over Heggem.
Fra Kristiansund skriver justisråd Christen Pram, kjent som Norges første romanforfatter, 31. august 1804 om været på kysten i sin «Kopibøker fra reiser i Norge 1804-06»: ***«Ja ej engang uden Fare, siden endog Postbaaden med to Mand forgik her i nærheden for 14 Dage siden.»***

Nærmere detaljer om dette forliset er ikke kjent.

1806 Vestfjorden, mellom Kjerringøy og Fikke.

Bestemmelsen fra 1723 om at posten skulle følges av en postekspress hele den nord-norske ruta med postbøndene som roere viste seg lite vellykket. Årsaken var at ekspressene gjerne drev illegalt som kramkarer og befraktere underveis for å spe på den beskjedne lønna. Det kunne føre til store forsinkelser. Først i 1804 ble det en forbedring ved at Nordland Postkontor ble opprettet ved Terråk i Bindal som utgangspunkt for Nord-Norge ruta. Dermed ble ekspressene forhindret fra å handle inn varer i Trondheim. En postfører og to røyerter (roere) skulle den første tiden befordre posten tur-retur mellom Terråk og Alta.

En nordlandspost avgikk fra Terråk 5. november 1806 med kurs for Alta. Postbåten forliste den 3. desember nær Brennsund i Foldafjorden, drøye tre mil nord for Bodø mellom poståpneriene Kjerringøy og Fikke. Postekspressen Knud Nielsen Alslien fra Bindal og den ene røyerten Michel Poulsen omkom, mens den andre røyerten ble sterkt medtatt reddet fra båthvelvet av fiskere fra området. Etter leting neste dag ble båten og den omkomne postføreren funnet, men posten var gått tapt på grunn av fralandsvind.

Det etterfølgende byråkratiet skulle så avklare to spørsmål; det økonomiske oppgjøret samt registrere hvor mange bancobrev som var forsvunnet. En reise fra Terråk til Alta og tilbake var beregnet til 149 mil. For postekspressen var betalingen 32 skilling pr. mil, til sammen 49 riksdaler, 80 skilling. Røyertene ble betalt det halve; 16 skilling pr. mil. Mannskapet hadde for utrustning fått utbetalt 20 riksdaler hver i forskudd ved avreise. Det ble påpekt at ulykken hadde skjedd etter bare 32 mil. Skulle forskuddet beholdes eller refunderes fra dødsboet?

Postmester Knoph i Terråk avga sin innstilling til Generalpostamtet 28. desember i datidens ærbødige stil, men hans standpunkt var klart nok. Han hadde lenge påpekt vanskelighetene med å få ansatt mannskap til postførselen. I ettertid ville det bli enda vanskeligere med frivillige hvis ikke alle utgiftene ble rimelig dekket. Postekspressen Knud Nielsen hadde etterlatt seg kone og to mindreårige barn. Enken satt nå i svært vanskelige kår, og postmesteren anmodet om at det ble gitt henne en liten årlig pensjon.

Generalpostamtet (GPA) fulgte postmesterens innstilling. I anbefalingen til majesteten 30. januar 1807 ble det vektlagt at postekspressen hadde omkommet i postvesenets tjeneste, og det derfor ville være upassende å kreve tilbakebetalt forskuddet. GPA forutsatte også at Den Norske Brevkasse dekket utgiftene ved Knud Nielsens begravelse på Brennsund, og at den overlevende røyert Niels Michelsen ble gitt en erstatning på 14 riksdaler. Han hadde til tross for å være sterkt svekket etter forliset, deltatt i letingen etter båt og postsekk.

Postmester Knoph sendte 7. januar brev og 13. april 1807 purring til samtlige poståpnere på ruten sør for forliset for å få vite hvor mange bancobrev som var sendt med ekspressen. Det ble etter hvert klarlagt at det bare var to brev, et fra Terråk og et fra Bodø. Saken fikk sin endelige avslutning 31. januar 1809 da Generalpostamtet vedtok å erstatte de to brevene.

1807-1813 Skagerak

Napoleonskrigen 1807-1810 førte til at postforbindelsen over Sverige stoppet opp. Norge ble derfor nødt til å sende utenlandsposten sjøveien over Skagerak gjennom farvann blokkert av britiske og svenske kaprere. For å hindre at fienden skulle få tak i posten hvis en postbåt ble kapret, ble postsekkene utstyrt med søkker av jern, stein eller sand. Flere båter ble kapret, men hver gang lykkes det skipperen å få kastet posten med søkker over bord. Men i et tilfelle gikk det galt.

Kapring. Tegning fra 1808

14. juli 1808 om morgenen avgikk postbåten «Dristig» fra Kristiansand med kurs for nærmeste havn på Jylland. Båten hadde et mannskap på syv og en passasjer, og om bord var postsekker, noen brevpakker og tre synkesekker med sand. Etter å ha passert Ny-Hellesund ved seks-tiden fortsatte «Dristig» sydover mot Danmark. Ved 11-tiden ble båten tatt av en bråttsjø fra akter og kantret. Av de ombordværende omkom skipper Andreas Singdahlsen, de fire matrosene Erik Abrahamsen, Jens

Osmundsen, Søren Olsen, Børre Jacobsen og passasjeren. To matroser reddet seg på båthvelvet.

Nesten to dager senere ble de to på båthvelvet reddet av en båt fra den britiske kutterbriggen «Fancy». Med tau og taljer ble «Dristig» snudd, lenset og posten funnet. I et senere forhør fortalte matrosene at de løse brevpakkene var oppløst av sjøvannet, mens postsekkene var intakt. Til sammen kapret britene 46 brevposer, to brevpakker samt depesjer til kongen.

De to matrosene ble, sammen med syv andre sjøfolk som var fanget ved kapring av to kornbåter på vei til Danmark, satt i en gammel båt med noen årer og litt mat og sendt ut på havet. Takket være gunstig vind nådde de Brekkestø samme kveld. De to matrosene, Søren Jahnsen og Christopher Jacobsen, fortsatte til Kristiansand hvor det ble opptatt forhør på rådhuset 18. juli. Denne beretningen er basert på det detaljerte forhøret slik det er referert i bladet Budstikken for 4. august 1808. Budstikken var regjeringskommisjonens offisielle organ, redigert av Enevold Falsen. Som et apropos så var det også en postbåt ved navn «Budstikken».

Den 22. juli 1809 var «Fancy» et av de to britiske krigsfartøyene som angrep og plyndret Hammerfest.

I løpet av blokaden gikk mye post tapt eller ble skadet. Et eksempel er historien om postbåten «Nr.25». I pålandsstorm med snøfokk grunnstøtte båten, en Sølling losskøyte, utenfor Jomfruland klokken to natten til 20. oktober 1807. Båten ble ført av Fredrik Vauvert og hadde et mannskap på tre, hvorav to var syke. Kapteinen greide å svømme i land med ei line, og i løpet av natten ble mannskap og post berget. Postsekken var så tung av søkker og sjøvann at den måtte etterlates i brenningene. For å hindre at den drev av, ble det lagt stein over den. Den ble senere funnet av stedets loser. Postbåten ble berget, reparert og kom i drift igjen.

Vinteren 1813 satte engelskmennene i gang en ny blokade av Norge for å tvinge gjennom unionen med Sverige. Postbåtene måtte igjen sette seil. Seilingslistene viser at posten ofte slapp gjennom, men heller ikke denne perioden var uten tap. Den 20. desember 1813 forliste skipper Clausen med postbåten «Pilen» utenfor Randesund. I en kort melding fra postansvarlig sies det:

«Jeg sørger ved aa berette at ingen av dens besætning er reddet».

1816 Vestfjorden, Fikke

Postmester Peter Knophs ansvar for driften av nordlandsposten var basert på en 38 punkts instruks datert 2. februar 1805. Blant punktene var at posten nå skulle gå hver tredje uke fra Trondheim til Alta, og den skulle deles i etapper med Terråk, Bodø og Tromsø som stasjoner. Ved hvert av disse stedene skulle det ansettes to postekspresser og fire postrøyerter. Men ved forliset i desember 1806 gikk ruta fortsatt i et strekk mellom Terråk og Alta. Det hadde sin forklaring.

Det tok tid å få utnevnt postekspeditører i Bodø og Tromsø. Stillingene var ikke ettertraktet. Det var også store problemer med å få ansatt mannskap til postbåtene alle tre stedene. Problemet var misnøye med lønnsforholdene, og på slutten av 1805 måtte Knoph innstille turer på grunn av mannskapsmangel. Først i desember 1806 var det ansatt folk på alle stasjonene. Så det omtalte forliset i 1806 var på en av de siste turene etter den gamle ordningen.

Postmester Knoph gikk av i august 1813. Ny postmester ble Christoffer Hesselberg og poststedet ble flyttet til Øksingen. Den båtposten som gikk fra Øksingen 10. april 1816, forliste nær poståpneriet Fikke på Hamarøy etter å ha skiftet mannskap i Bodø. Folk fra gården Bjørnvaag fant om morgenen 24. april den kullseilte postbåten. Den var havarert i uværet om natten og mannskapet var omkommet. Til tross for leting ble de ikke funnet. Ettersøkningen fant bare en tom postbomme og noen spredde postposer, men mesteparten av brevene var borte. De bergede brevene ble tørket ved Fikke poståpneri og videresendt Tromsø.

Påfølgende rekonstruksjon av postkartene viste at det var forsvunnet 36 brev, og alle ble nøye ført opp i innberetningen fra postmester Hesselberg til 3. departement. Det meste var embetspost til Finmarkens amt. En seildukspose med flagg og vimpel til Tromsø tollsted var også gått tapt. Det ble avholdt forhør på tingstedet Fikke 24. mai 1816 hvor omstendighetene ved forliset, ettersøkningen og vitneforklaringer ble protokollert.

Forlis. Tegning av Th. Holmboe til «Nordlands trompet»

1816 Ytre Sognefjord, Leirvik

Et av de farligste stedene på postruta mellom Trondheim og Bergen var passeringen av Sognefjorden. Posten som avgikk fra Molde 10. november 1816 sydover mot Bergen forulykket den 19. november mellom Leervigen (Leirvik) poståpneri og Evenvigs (Eivindvik) prestegård på Gulen.

Det ble antatt at postbåten, som hadde gått ut fra poståpneriet på Leirvik, hadde kantret på grunn av storm med høy sjøgang, og hverken post eller postfører ble funnet. I kirkeboka for Lavik 1816 står det: ***«November 19de. Drugned paa Søen Postdreng Lasse Anderssen Bøe, 23 Aar».*** Bø var nabosted til Leirvik.

1817 Vestfjorden, mellom Løb og Mikkelbostad

Det neste forliset på nordlandsruta skjedde 13. mars 1817 mellom gårdene Løb og Mikkelbostad, like nord for Bodø. Den postbåten som hadde lagt ut fra Bodø dagen før hadde imidlertid vist seg å være for liten for postføring, og amtmannen som bodde på Løb hadde derfor tilbudt postekspressen en større båt. På grunn av vanskelige havneforhold ved Løb ble man enige om at skiftet av båt skulle finne sted ved neste postgård som var Mikkelbostad, og amtmannen hadde derfor sendt den større båten dit.

Postekspressen Johan Olsen, en røyert og en passasjer seilte da fra Bodø 12. mars med den minste båten. Den ble tatt av en kastevind og kantret mellom de to gårdene. Etter noen timer ble den kantrete båten funnet av folk fra Mikkelbostad og to menn på hvelvet berget. Den tredje, passasjeren vaksinatør With, var død av anstrengelsene. Postbommen ble funnet åpen ved et skjær, men de fleste postposene ble funnet i nærheten, brakt til Mikkelbostad, tørket og videresendt til Tromsø med de samme postfolkene i den nye båten. Forhør ble tatt opp på gården Bertnes 19. april ved postfolkenes tilbakekomst fra Tromsø. Da to av vitnene hadde sykdomsforfall ble et siste forhør holdt i Bodø 1. mai.

1817 Helgeland, Brønnøysund

Den postbåten som hadde seilt fra Nordland Postkontor på Øksingen 23. november 1817 forliste neste dag ved det søndre innløpet til Brønnøysund. En kastevind kantret båten som veltet over postekspressen John Rønning og røyerten Jeremias Olsen. Begge omkom mens den andre røyerten berget seg på båthvelvet.

Etter fire timer drev båten i land på ei øy sammen med den istykkerslåtte postbommen. Røyerten samlet de postposene han fant i strandkanten, og ved ti-tiden om kvelden ble hans rop hørt

fra gården Nordhus. Helt utmattet ble han reddet og sammen med posten brakt til prost Walseth på Brønøy. Prosten sørget for å få hentet de resterende postposene fra øya. Alt ble tørket og videresendt.

Tredje søndag i advent 1817 ble det døpt en pike i Bindal kirke. Hun var datter av den omkomne postekspressen John Sivertsen Rønning.

Postfører. Illustrasjon av Th. Holmboe

1818 Hundholmen ved Bodø

I begynnelsen av april 1818 begynte det å drive i land vrakgods og postposer på Hundholmen ved Bodø. Det ble snart klart at postbåten som var gått fra Nordland Postkontor 25. mars 1818 måtte være forlist 3. april i Schagleien ved Hundholmen.

Sorenskriveren i Salten innkalte til forhør på handelsstedet Hundholmen 7. april, og en rekke vitner kunne fortelle om funn av brevposer og andre gjenstander. Blant annet var det drevet i land en kleskiste med varer og klær merket S.P. Den viste seg å tilhøre en passasjer ved navn Steen Parelius, lensmann i Astafjord. Vitnene kunne også fortelle om et voldsomt uvær på dagtid 3. april, og at flere hadde vært ute for å høre etter rop om hjelp da de hadde sett vrakgodset.

Det ble samlet opp flere postposer, men posten til Fikke, Trondenes, Finkrogen, Havnæs og Alta ble ikke funnet. Postekspeditør Schytte tørket og videresendte det som var funnet.

Ved forliset omkom interim postekspress Dønnes Isachsen Scharstad, røyert Johannes Olsen Øverstrand og reserverøyert Andreas Andersen Aabiørgen. Den siste var bare 19 år. De ble ført inn i kirkeboka for Bindal.

1820 Nordmøre, Stangvikfjorden

Den ukentlig postruta mellom Trondhjem, Kristiansund og Molde er beskrevet under 1804 Kristiansund. Etter 1792 gikk ruta fra Kristiansund over Heggem, Angvik, Tingvoll, Børset og fra Nesøyeidet ble posten rodd over fjorden til Kvanne.

Den 11. desember 1820 forliste posten på Stangvikfjorden mellom Nes og Kvanne. Både postsekken og underveisveska sammen med en av postbøndene ble borte, mens to andre ble reddet.

1821 Sunnhordland, Bjørnafjorden

Kystpostruta mellom Bergen og Stavanger gikk over Os og fra postgården Lillevig over Bjørnafjorden til poststedet Sundfjord i Sunnhordland.

Julaften 1821 hadde to postkarer fra Os brakt Stavangerposten til Sundfjord. På hjemturen 25. desember forliste båten i Bjørnafjorden og Niels Andersen Rein og Hans Hansen Wiig omkom.

Etter flere ulykker med kullseiling på den værharde Bjørnafjorden, ble postruta lagt om og flyttet inn i Fusafjorden til Haltvik.

1822 Ytre Sognefjord, Gulen

Det hadde tidligere i 1816 omkommet en postfører ved kryssing av Sognefjorden. 11. mars 1822 omkom postbonden Hermund Hansson Rutledal ved føring av posten nordover fra Gulen. Denne dagen er kjent som **«Den galne måndagen»,** en av de verste ulykkene som har rammet Vestlandet. Et stort antall fiskebåter var ute på grunn av sildefisket da stormen plutselig slo til. Det er antydet at nær 300 mennesker druknet denne dagen. I kirkebøkene er det hele sider med ***«Omkom paa Søen»*.** Bare i Os prestegjeld er oppført 43 menn.

En senere postbonde på Rutledal, Kolbein Hansson, kullseilte også på fjorden, men kom seg i land på båthvelvet. Og 10. januar 1841 kullseilte to postbønder på samme kryssingen, men de ble berget fra båthvelvet.

1823 Helgeland, Haugsfjorden mellom Tjøtta og Alstahaug.

Fram til Peder Knoph ble ansatt som postmester ved Nordland Postkontor ble posten ofte vannskadet fordi postsekkene som lå i de åpne båtene var laget av lær som sjøvannet lett trakk seg gjennom. Postmester Knoph foreslo derfor overfor Generalpostamtet at det skulle lages små kofferter av tre overtrukket med barket lær og solid forseglet. Forslaget ble vedtatt og postbommene ble standard for postbefordringen i Nord-Norge. Etter instruksen skulle postbommen være låst og lenket fast til båten, slik at den ikke drev av ved et eventuelt forlis.

Postbåten som hadde ligget værfast ved Øksingen siden 22. oktober 1823, kom avsted 28. oktober, bare for å kullseile 30. oktober i Haugsfjorden mellom Tjøtta og Alstahaug.

Etter å ha ligget på båtkjølen i over tre timer ble postekspressen og de to røyertene reddet av folk fra gården Rosøy vest for Tjøtta. Postbommen som var forskriftsmessig festet til båten ble berget, men posten var gjennomvåt og ble ført til poståpneriet Skjeggesnes på Alstahaug. Posten ble tørket og mannskapet fortsatte til Bodø hvor de ankom 5. november. Da de hadde mistet mye av sitt utstyr ved forliset anbefalte amtmannen en erstatning. Som Petter Dass, sogneprest til Alstadhaug, mange år tidligere hadde skrevet:

«Det er en elendig og jammerlig Sag,
For alle Nordfarer en farlig U-mag,
Med aabne Fartøyer og Jægter,
At fare saa lang og u-maadelig Vey,
Hvad fare medfølger, jeg skrive vil ej,
Mig Tiden det ogsaa benægter.»

1827 Sunnmøre.

Den 30. mars 1805 bestemte Generalpostamtet at det skulle opprettes ei postrute mellom nordre og søndre Sunnmøre i Romsdals amt. Postruta ble igangsatt 27. mai samme år og gikk mellom Borgensund (Ålesund) og Volden (Volda) via Ulvsteen (Ulsteinvik) – Herøe (Herøy) og Leganger (Leikanger).

Den 15. oktober 1827 forliste postbåten mellom Leikanger og Ulsteinvik og de to postkarene som førte båten omkom. Etter mye søking utført av bønder fra området ble den ene funnet på 16 favners dyp. Han hadde armen tredd inn på lærreima til postsekken, som dermed ble trukket med opp. Aalesund postkontor bekjentgjorde at ulykken ikke ville føre til opphold i postbefordringen.

1828 Sognefjorden, Systrond.

I 1836 skulle det bli åpnet ei offisiell postrute i Sognefjorden for å binde sammen postruta Bergen-Molde-Trondheim og ruta Oslo-Bergen. Forlis i denne ruta vil bli fortalt senere under 1837 og 1852. Før den offisielle ruta ble åpnet ble det rodd postrute i Sognefjorden på privat basis. Mye tyder på at bl.a. oberstløytnant Meidell på Flesje i Balestrand var av initiativtagerne. I hvert fall var han påpasselig med at postskyssen var i rute uansett vær og vind.

Den 6. mars 1828 omkom husmannen Botolv Hansen Sunde. Båten med den fastsurrede postsekken og den døde ble funnet ved Systrond (Leikanger).

Når regelverket gir rom for tolkning.

Av Wilfred Wasenden

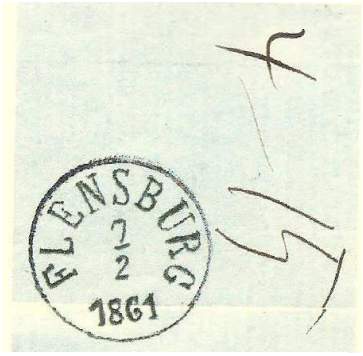
I postkonvensjonen mellom Danmark og Norge/Sverige som ble satt i kraft 1. januar 1852, heter det i avsnitt *IV Artikkel 20 Forskjellige bestemmelser*: *Mellemrigske Brevpostforsendelser, som udvexles directe, kunne efter Afsenderens Valg afgaae enten heelt frankerede eller heelt ufrankerede. Deelviis Frankering tilstedes ikke.*

Brev som ble formidlet med private skip som seilte mellom Danmark og Norge uten kontrakt med postverket falt utenfor denne bestemmelsen. *Excellensen Toll* er trolig det mest kjente av slike skip. Brev med denne båten kunne ikke frankeres fram til bestemmelsesstedet, men måtte forhåndsbetales med avsenderlandets innenlandsporto + andel av sjøportoen. Brevene måtte merkes spesielt med navnet på skipet de skulle sendes med. Et eksempel er gjengitt i fig.1. *Brevet ble sendt fra Kjøbenhavn 29/6-1865 til Laurvig og forskriftsmessig frankert.*
Et fullt betalt sjøbrev fra Danmark til Norge kostet 20 danske skilling = 12 sk. sp. For dette brevet betalte avsender innenlandsporto med 4 sk. dansk + 50 % av sjøportoen lik 10 sk. dansk. Ved ankomst ble den norske andelen av sjøportoen + norsk innenlandsporto = ***6*** sk.sp. påført fronten med rødkritt og betalt av mottager ved avhenting.

Fig. 1

Brev som ble sendt med de postførende skip som hadde kontrakt med postvesenet, eller via Sverige vinterstid, måtte forhåndsbetales eller også sendes helt ubetalte. Dersom avsender satte på frimerker i den hensikt å dekke deler av portoen, ble det ikke gitt noen kredit for det, og sendingen ble satt i porto som helt ubetalt ved ankomst. I tiden fra mars 1860 til oktober 1865 var det samme porto for betalte og ubetalte brev. Brev med vekt inntil 1 lod sendt fra Danmark til Norge via Sverige kostet 15 sk.sp.. Med dampskip var satsen 12 sk.sp.
Et eksempel på en delvis frankert sending formidlet via Sverige er vist i figur 2.

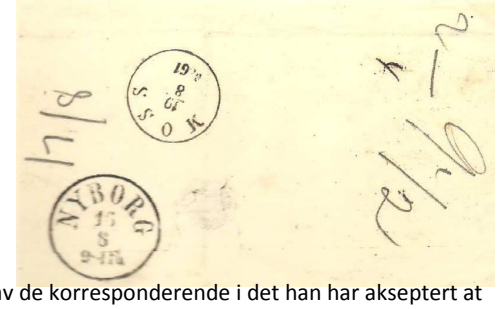
Fig. 2



Brevet ble sendt fra Sønderborg 7/2-1861 via Flensburg til Frederikshald. Avsender frankerte brevet med 4 sk. som ikke var tilstrekkelig for brev til Norge. Vinterstid gikk posten via Sverige. Sendingen passerte Svinesund 11/2. Ved ankomst ble brevet satt i porto som et helt ubetalt brev og påskrevet ***4 – 15****, nr. 4 på kartet og 15 sk.sp. å betale. I tillegg ble det lagt til 1 sk for utbringelsen, og mottager måtte betale 16 sk som påført fronten. Delvis betalt brev ble m.a.o. ikke godkjent.*

Postkonvensjonen inneholdt imidlertid ingen spesielle bestemmelser for sendinger som ble omadressert etter først å ha blitt fremsendt innenlands i Danmark eller Norge. Dette kan ha gitt rom for tolkning. Et eksempel på en delvis frankert forsendelse som har blitt liberalt behandlet er gjengitt i figur 3. Brevet ble først sendt fra AALBORG til Bogense og korrekt frankert med 4 sk. som var innenlands portoen for et enkelvektig brev i Danmark. Mottager hadde reist, og brevet ble i dette tilfelle omadressert til Moss i Norge.

Fig. 3



Brev sendt fra AALBORG 8/8-1861 adressert til Bogense via Nyborg, og korrekt frankert med 4 sk dansk som var innenlandsportoen. Brevet ble omadressert til Moss og er på baksiden stemplet NYBORG 16/8 og MOSS 19/8. Ved ankomst ble den danske andelen, 4 sk. = 2 ½ sk.sp. akseptert som andel av portoen på 12 sk.sp., og brevet satt i porto med differansen 9 ½ sk.sp. som måtte betales ved avhenting i Moss.

Det interessante er at det ble gitt full kredit for det påsatte danske frimerket, 4 skilling dansk omregnet til 2 ½ sk. sp., og brevet satt i porto med restbeløpet 9 ½ sk. sp. for å dekke samlet porto på 12 sk.sp. Her har postmesteren utvist et skjønn som gikk i favør av de korresponderende i det han har akseptert at det kunne regnes som et sjøbrev, dog dispensert fra bestemmelsen om full frankering eller som et helt ubetalt brev. For å tydeliggjøre at det danske 4 sk. frimerket ble tatt inn i regnestykket, ble et lite ***4*** tall påført under portoantegningen. Først med postkonvensjonen mellom Danmark og Sverige/Norge fra juni 1865 ble det åpnet for at det kunne gis fradrag for påsatte frimerker om sendingen var ufullstendig frankert. **Jeg har bare sett et slikt brev og skulle gjerne vite om andre har noe liknende liggende i sine gjemmer.**

Post og minnemedaljer fra Maudheimekspedisjonen 1949 – 52

av Trond Schumacher

Alle ekspedisjoner har en forhistorie. Noen ganger er forhistorien lang med endringer og skrinlegging av planer; andre ganger kort, hvor planene står fast og gjennomføres som forutsatt.
Den norsk-britisk-svenske antarktisekspedisjonen 1949-52 har en lang forhistorie, men heldigvis lar den seg komprimere.

Unnfangelse av ideen om ekspedisjonen må tilskrives den svenske glasiologen, professor ***Hans W. Ahlmann***, som i 1945 satt i Stockholm og studerte kart og flyfotos fra den tyske *Schwabenland-ekspedisjonen* til Antarktis i 1938-39. Det som særlig fanget Ahlmanns interesse var bildene av fjellene langs kysten med isolerte breer, frosne vann og spor av morener etter tidligere breer i fjellskråningene. Det fortalte med all tydelighet at Antarktis hadde gjennomgått klimaendringer opp gjennom tidene. Tidligere ekspedisjoner til Antarktis hadde gjort liknende iakttagelser, men bildene fra Schwabenland-ekspedisjonen viste at på **Dronning Maud Land** var de topografiske forholdene spesielt gunstige for å foreta glasiologiske undersøkelser, dersom man bare kunne nå dit med en ekspedisjon.

Antarktis er å sammenlikne med en iskake, som i indre deler av Dronning Maud Land hever seg til 4500 moh. Snøfallet over kontinentet tynger og presser iskaken utover mot kanten og havet der svære isfjell brekker av og driver til sjøs. Glasiologiske og meteorologiske undersøkelser på Dronning Maud Land ville kunne vise om denne vedvarende og langsomme isstrømmen nordover og de lokale breene i kystfjellene avtar som uttrykk for mulige klimaendringer. Mulige klimaendringer var allerede den gang primærfokus og det faglige grunnlaget for at professor Ahlmann begynte å legge planer for en vitenskapelig ekspedisjon til området. Ahlmann mente også at en eventuell ekspedisjon hit burde foretas som et samarbeid mellom polarnasjonene Norge, Sverige og England. Ettersom Dronning Maud Land var norsk, burde initiativet og eventuell statsstøtte og ledelse være norsk.

I London, høsten 1945, la han fram planene sine for forskere og myndigheter i de tre landene, som alle var begeistret for et slikt samarbeidsprosjekt. Men lite skjedde de første par årene. Planleggingen av en slik ekspedisjon skjedde samtidig med planene for etablering av et **Norsk Polarinstitutt**. Man forutsatte etter en tid at det nye instituttet ville være en naturlig organisator av en eventuell ekspedisjon til det norske området i Antarktis, og at ***professor H. U. Sverdrup*** som påtroppende direktør ville være en naturlig administrativ leder for en slik tverrfaglig og flernasjonal ekspedisjon. Etter at Sverdrup hadde tiltrådt sin nye stilling vinteren 1948, satte han i gang med utarbeidelse av planer og budsjetter for den flernasjonale ekspedisjonen. Ekspedisjonen ble umiddelbart bifalt av norske myndigheter, og allerede i juni 1948, i ***Stortings-proposisjon nr. 1, tillegg 16***, ble gitt en tilleggsbevilgning på **200.000 kroner** til Norsk Polarinstitutt for forberedelser av en slik ekspedisjon. Dette ble fulgt opp med en bevilgning på ytterligere **1.111.000 kroner** i budsjettåret 1949-50.

Forutsetningen for statsstøtten var at ekspedisjonen skulle bruke norsk fartøy og norsk flagg. Dette innebar at ekspedisjonen ble underlagt Norsk Polarinstitutt med professor Sverdrup som ansvarlig sjef. Videre forutsatte man at ekspedisjonslederen i Antarktis skulle være en nordmann. Valget falt på kontorsjefen på det nye instituttet, kaptein **John Giæver** fra Tromsø, som hadde solid erfaring fra tidligere ekspedisjoner i arktiske strøk.

På et møte i London i november 1948 ble det bestemt at England skulle ha ansvaret for de geologiske undersøkelsene, Norge for de meteorologiske og topografiske, og Sverige for de glasiologiske. Norge skulle stå for transporten til og fra Dronning Maud Land.

Det var få spesialister som meldte seg til tjeneste som ekspedisjonsdeltagere. Til det var nok oppholdet for ekstremt og langvarig. Men de yngre forskerne og mannskapet som meldte sin interesse for å være med, viste seg å være av den rette sorten.

Sammensetningen av "overvintrerne" øverst i neste spalte:

John Schjelderup Giæver, leder (Norge)
Valter Schytt, glasiolog, nestleder (Sverige)
Gordon de Quetteville Robin, fysiker, 'third in command' (Australia)
Nils Jørgen Schumacher, meteorolog (Norge)
Ernest Frederick Roots, geolog (Canada)
Ove Wilson, lege (Sverige)
Gösta H. Liljequist, meteorolog (Sverige)
Nils Roer, topograf (Norge)
Alan Reece, geologisk assistent (England)
Charles Swithinbank, glasiologisk assistent (England)
Egil Rogstad, radiosjef (Norge)
Bertil Ekström, mekaniker (Sverige)
Peter Melleby, mekaniker og hundekjører (Norge)
Leslie Quar, radiomann (England)
John Snarby, stuert (Norge).
John Jelbart, ingeniør (Australia)

Opprinnelig var tanken at norske hvalfangstselskaper kunne påta seg transporten, og at ekspedisjonen derfor ikke behøvde eget fartøy, men kostnadene ved en slik ordning ville fort tilsvare leie av et eget fartøy til formålet. I brev til Skipsfartsavdelingen i det Kgl. Industridepartement av 1. juni 1949 blir det redegjort for endringer i transportplanene:

*«Videre undersøkelser har vist at det vil være helt utilrådelig å basere transporten på hjelp fra hvalfangerne alene. Ekspedisjonen må ha til rådighet eget fartøy som kan gå gjennom is. Norsk Polarinstitutt har snart i et år søkt å finne en hensiktsmessig ishavsskute. Det viser seg nå at den eneste skuten som tilfredsstiller de krav som må settes er selfangeren «**Norsel**». Under disse forhold er det av avgjørende betydning for at ekspedisjonen skal komme av sted høsten 1949 som planlagt at «Norsel» kan ominnredes i løpet av de nærmeste måneder. Hvis dette ikke kan skje, må ekspedisjonen utsettes, noe som vil være meget uheldig på grunn av de fremskredne forberedelser og på grunn av vår stilling like overfor de to andre deltagende land. Man håper derfor at det ærede departement vil stille seg velvillig, og at det vil anbefale at nødvendig valuta bevilges til det arbeid som må utføres. Man vil gjøre oppmerksom på at «Norsel» ikke bare vil få betydning som ekspedisjonsfartøy, men vil også bety et verdifullt bidrag til vår selfangerflåte. H. U. Sverdrup. Direktør.»*

Bakgrunnen for valget av "Norsel" var at ishavsrederiet, **Brødrene Jakobsen** i Tromsø, så sent som i mai 1949 henvendte seg til Polarinstituttet og tilbød å kjøpe skroget av en tysk, isgående taubåt som lå ved verft i Tønsberg og som ikke var blitt ferdigstilt innen tyskerne kapitulerte i 1945, la det slepe til et verksted i Flensburg og innrede båten til et kombinert selfanger- og ekspedisjonsskip, som ekspedisjonen kunne disponere fritt fra slutten av oktober samme år. Tilbudet ble godtatt, nødvendig valuta ordnet og skroget slept til Flensburg. I løpet av 3 måneder klarte det tyske verftet å bygge et moderne skip på 592 bto. reg. tonn med en lengde på 148 fot, utstyrt med en 1200 hk. M. A. N. diesel U-båt motor.

Kaptein John Giæver fra Tromsø var som nevnt ekspedisjonens leder og "Norsel", som ble hyret til å frakte forskere og utstyr den lange veien fram og tilbake til Antarktis, ble ført av kaptein **Guttorm Jakobsen**, Tromsø. Dvs. ikke hele veien. I kontraktene for de tre turene som "Norsel" gjorde til Maudheim (se senere) var det en forutsetning at selfangeren skulle rekke selfangsten i Vestisen etter avlevering og henting av ekspedisjonsdeltagerne (1. og 3dje tur), 'sommerturistene' (2dre tur) og utstyr. Etter avlevering av passasjerer og gods i Cape Town (1. tur) og på Kanariøyene (2. og 3. tur) i sesongene 1950 til 1952, satte "Norsel" kursen rett vestover til Newfoundland for å delta i selfangsten der.

Utpå sommeren 1949 tilbød Royal Air Force å sende to Austerfly utstyrt med flottører så vel som ski og en betjening på 5 mann med ekspedisjonen. Flyenes oppgave var å hjelpe "Norsel" med navigering gjennom drivisen og fly langs barrieren for å finne en egnet landingsplass for ekspedisjonen, for deretter å foreta mindre rekognoseringsturer rundt vinterbasen. Tilbudet ble selvfølgelig mottatt med takk.

Etter at ekspedisjonsplanene tok form og nådde nyhetsmediene, gikk det ikke lang tid før norske og utenlandske filatelister kom på banen. I Norsk Polarinstitutts privatarkiv ved Statsarkivet i Tromsø er deponert flere brev fra filatelister som kunne fortelle professor Sverdrup om hvilke muligheter en slik ekspedisjon hadde til å 'fremstille' spennende filatelistisk materiale, som også ville gi instituttet anledning til å tjene noen kroner ekstra til å støtte opp om ekspedisjonen.

Det var filatelistenes pågang som gjorde at ekspedisjonsledelsen ved professor Sverdrup fant det betimelig å kontakte Postverket for å høre hvilke muligheter man hadde til å sende postforsendelser med ekspedisjonen. I konferanse mellom herrene **Tommelstad, Wold-Johansen** og **Malde** fra Poststyret og direktør Sverdrup fra Polarinstituttet ble det i juli 1949 truffet avtale om vilkårene for forsendelse av filatelistisk materiale fra ekspedisjonen. Avtalen er gjort nærmere rede for i brev av 25. juli 1949 fra Poststyret til postmesteren i Oslo:

"Poststempel for Norsk-britisk-svensk vitenskapelig ekspedisjon til Antarktis 1949-52.

Postverket har påtatt seg salget og behandlingen av de sendinger som skal poststemples under ovennevnte ekspedisjons opphold i Antarktis, på følgende vilkår:
Adgangen til å sende post med denne ekspedisjonen er begrenset til spesielle konvolutter. Sendingene skal utstyres og behandles som rekommenderte brev og frankeres etter de vanlige satser for enkelt-vektig brev til utlandet. Luftpost eller andre særytelser utover rekommendasjon gis ikke. *Norsk Polarinstitutt besørger og bekoster, uten postverkets medvirkning, trykning av de spesielle konvoluttene som skal nyttes. Konvoluttene vil bli levert Postverkets Frimerkesalg til Samlere, Oslo, så snart de foreligger ferdige. De spesielle konvolutter kan utelukkende bestilles gjennom Postverkets Frimerkesalg til Samlere, Oslo. Prisen er av Norsk Polarinstitutt fastsatt til kr. 2.-pr. stk. inkl. porto. For innlandets vedkommende skal betaling sendes over postgiro. Postverkets Frimerkesalg til Samlere foretar det nødvendige for å underrette pressen i inn- og utland og sender ut melding til sine forbindelser om saken. Meldingen skal gis en form som klart tilkjennegir at det er Norsk Polarinstitutt som egentlig er selger av de omhandlede spesialsendinger, men at postverket har overtatt det daglige salg og de mer praktiske sider av saken. Adresseringen av konvoluttene etter de innkomne bestillinger, overlates til Ekspedisjonssentralen idet nevnte firmas tilbud om å overta adresseskrivingen for en stykkpris av maksimum kr. 0.15 godtas. Konvoluttenes adresser kontrolleres av Postverkets Frimerkesalg og samme avdeling foretar frankeringen m. v. Konvo-luttene utstyres med et gummistempel (fortrinnsvis stativstempel) med tekst: Norsk-britisk-svensk vitenskapelig ekspedisjon Antarktis 1949-52. Stempelet vil bli levert fra Intendanturkontoret.*

Konvoluttene overleveres ekspedisjonens leder i god tid før avgang sammen med antallsoppgave.
Ekspedisjonen vil bli utstyrt med et datostempel med angivelse: Dronning Maud Land, og med stillbar anordning for dato, bredde og lengde. Om mulig skal stempelet også vise en pingvin. Frimerkene vil bli kassert og sendingen datostemplet på Dronning Maud Land med dette stempelet. *Ved tilbakekomst leverer ekspedisjonens leder konvoluttene tilbake til Postverkets Frimerkesalg til Samlere til nødvendig kontroll. Derfra overleveres sendingene til Oslo postkontors bankoavdeling for distribuering på vanlig måte etter adressene. En er enig i at den regnskapsmessige side av saken ordnes slik som foreslått av styreren for Postverkets Frimerkesalg til Samlere i hans forslag til Brevsjefen. Etter fratrekk av utgifter til porto og andre påløpende utgifter vil overskuddet bli utbetalt til Norsk Polarinstitutt.*

For Postdirektøren, Riese."

Nå var det ikke mer enn tiden og veien dersom det skulle bli noe av postforsendelsene. Det ble raskt bestemt at vignetten på konvolutten skulle vise et kart over Antarktis der Dronning Maud Land var skravert; oppdraget med å lage klisjeen ble gitt Herr Gunnar Bosnes, Kongensgt. 27, Oslo, som innen 5 dager skulle levere klisjeen direkte til firma Johs. Kristoffersen papirhandel, Torvgaten 21, Oslo, som fikk trykkingsoppdraget på 10.000 konvolutter. Trykkeriet ble samtidig gjort oppmerksom på at konvoluttene skulle påtrykkes «Pris, inkl. porto, kr. 2.-« i nedre venstre hjørne (se Fig. 18).

Den 1. august 1949 gikk det ut melding fra Postverkets Frimerkesalg til Samlere i 5000 eksemplarer på 5 ulike språk (!) til presse og samlere i inn- og utland:

«En norsk-britisk-svensk vitenskapelig ekspedisjon, under administrasjon av Norsk Polarinstitutt, Oslo, reiser med eget skip til Dronning Maud land, Antarktis, høsten 1949, og beregnes å komme tilbake til Norge i 1952. Ekspedisjonen vil bli utstyrt med spesielt poststempel til bruk under oppholdet i Antarktis, og samlere og andre interesserte har fått adgang til å bestille brev med avtrykk av 2 særstempler tilsendt rekommendert ved ekspedisjonens tilbakekomst i 1952. Norsk Polarinstitutt har anskaffet spesielle konvolutter til dette bruk, og Postverket vil besørge adressene skrevet. Brevene koster 2 kroner pr. stk. Andre brev eller brevkort vil ikke bli befordret. Postverkets Frimerkesalg til Samlere, Oslo, vil på vegne av ekspedisjonen motta bestillinger og betaling som må være innkommet før 15. oktober 1949. Betalingen skal sendes over postgiro til konto nr. 400, og adressen til bestillerne bes skrevet på baksiden av girokortets kupong med skrivemaskin eller med blokkskrift. Hvis adressene ikke får plass på kupongen kan de sendes inn pr. brevkort eller brev med henvisning til innbetalingen. Frimerker mottas ikke som betaling.

Postverkets Frimerkesalg til samlere.»

I brev fra Poststyret datert 2. november 1949 meddeles at det spesielle datostempelet med typekasse er klar til avhenting ved Intendanturkontoret. Samtidig gis en instruks om hvordan konvoluttene skal stemples og datostempelet håndteres både under og etter ekspedisjonen:

*«**Det er forutsetningen at stempelet bare nyttes til stempling av de spesielle konvoluttene, og at alle stempelavtrykk viser samme dato og anførsler for øvrig.** Den sverte som Poststyret, Intendanturkontoret leverer ut, skal nyttes. Nøyaktige instruksjoner for så vidt angår selve stemplingen av de omhandlede sendinger vil være lagt ned i pakken med konvolutter. Stempelet med tilbehør må ved ekspedisjonens hjemkomst leveres tilbake til Poststyret.*

For Postdirektøren, Riese."

Taksten for et rekommendert, enkeltvektig brev til utlandet var 85 øre og til frankering av konvoluttene ble valgt en kombinasjon av NK 240 (5 øre) og NK 369 (80 øre). Konvoluttene ble etter trykking levert Postverkets Frimerkesalg til samlere og her påført nummererte rek-lapper med tekst: "Dronning Maud Land" samt et gummistempel i rødt med tekst: "Norsk-britisk-svensk vitenskapelig ekspedisjon Antarktis 1949-52".

Den 11. november mottok Poststyret nota fra Ekspedisjoncentralen, Rådhusgaten 8, Oslo, på maskinell adressering av **7019 konvolutter**, som var det som var bestilt innen fristen (15. oktober), a 12 øre pr. stk = kr. 842,28, for regning til Norsk Polarinstitutt, Oslo.

Antallet konvolutter ble senere oppjustert til **7042**.

Den 25. oktober 1949 la M/S Norsel til kai ved Honnørbryggen i Oslo, klar for inspeksjon og overlevering til ekspedisjonen. Den 27. oktober ankom de fem britiske medlemmene, 60 hunder og to weaseler Oslo for å bli kjørt til Sandefjord for videre transport sørover med det flytende hvalkokeriet "***Thorshøvdi***". "Norsel" satte kursen for Gøteborg for innlasting av svensk gods (husmaterialer, inventar, instrumenter og allslags proviant) og returnerte deretter til Oslo. De svenske deltagerne ankom Oslo den 17. november, og samme ettermiddag la "Norsel" fra kai med besetning og ekspedisjonsdeltagere, pluss professorene Sverdrup og Ahlmann, med kurs for London. I London ble RAF's personell og to fly lastet inn og de to professorene satt på land, og den 23. november kunne "Norsel" sette kursen sørover.
"Norsel" nådde Cape Town den 28. desember etter å ha passert 'linjen' den 9. desember, der dåp og sertifisering selvfølgelig fant sted på tradisjonelt vis (Fig. 1).

Fig. 1. John Giæver 1952. Maudheim, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo: "Vi passerte linjen en brennende soldag, og kaptein Guttorm var Neptun med papirkrone og shorts. Robin var hans adjutant og smurte våre forbrente legemer med sot og olje i sadistisk iver. Maskinist Tor spylte oss med maskinslangen med flerfoldige atmosfærers trykk. Ingensinne før ble så mange tromsværinger døpt med slik voldsomhet. Det var en våt dag, og hver nydøpt fikk dr. Wilsons kunstferdige sertifikat".

Derfra gikk turen til Scotiahavet for å hente utstyr og ekspedisjonsdeltagere og hunder om bord på "Thorshøvdi". Den 14. januar dro "Norsel" videre sørvestover mot pakkisen. Transportetappen var ikke uproblematisk. Ved 69 grader Sør og 4 grader Øst lå "Norsel" fast i isen en hel uke før skuta klarte å manøvrere seg ut igjen og fortsette reisen vestover. "Norsel" og de to rekognoseringsflyene søkte i flere dager gjennom området uten å finne isforhold og åpent vann som var nødvendig for landing. Først den 10. februar 1950 lyktes det "Norsel" å finne en egnet landingsplass langs den flytende isbremmen. Her, i "***Norselbukta***" ved 71° 3'S og 10° 56' V, ble ekspedisjonsdeltagerne satt i land og overvintringsstasjonen opprettet. Den 20 februar satte Norsel igjen kursen nordover med fly og mannskap (Fig. 2.).

Fig. 2. Fotografi fra "Norsels" 1.te tur til Maudheim, som viser skipets avskjed med overvintrerne den 20. februar 1950. Fotografiet, sammen med et fotografi av selve basen (se Fig. 12), ble sendt fra Cape Town 14. mars 1950 til Norsk Polarinstitutt ved professor Sverdrup av kaptein Guttorm Jakobsen på "Norsel". De to fotografiene, pluss et tredje bilde av Maudheim som var blitt sendt hjem telegrafisk i september 1950 (se Fig. 7 og 11), ble benyttet til framstilling av tre ulike (post)kort som ble brakt tilbake til Maudheim under "Norsels" besøk sommeren 1950-51. Kortene var da forhåndsstemplet med et avtrykk av et privat ekspedisjonsstempel med tekst 'Maudheim Norwegian-British-Swedish Antarctic Expedition 1949-1952 og med en stilisert tegning av en pingvin" og ble benyttet av ekspedisjonsdeltagerne til å sende hilsener hjem til familie og venner med "Norsel" i januar 1951 (se fig. 11 og 12).

20.februar sendte professor Sverdrup et brev til kong Håkon:

"H. M. Kongen, Slottet.
Norsk-britisk-svensk vitenskapelig ekspedisjon til Antarktis er nå heldig satt i stand på barrieren på Dronning Maud land, og vinterkvarteret er reist. Ekspedisjonens ledelse ønsker å kunne gi vinterkvarteret et kort navn, og vi har festet oss ved navnet ***Maudheim****, som vil minne om Norges avdøde dronning, H. M. Dronning Maud, og som samtidig har en form som er brukt på tidligere norske ekspedisjoner* [obs. Roald Amundsens sydpolekspedisjon i 1912 med "Framheim"]. *På vegne av mine kolleger i Storbritannia og Sverige tillater jeg meg å anmode om Deres Majestets tillatelse til å bruke navnet.*
I ærbødighet H. U Sverdrup.

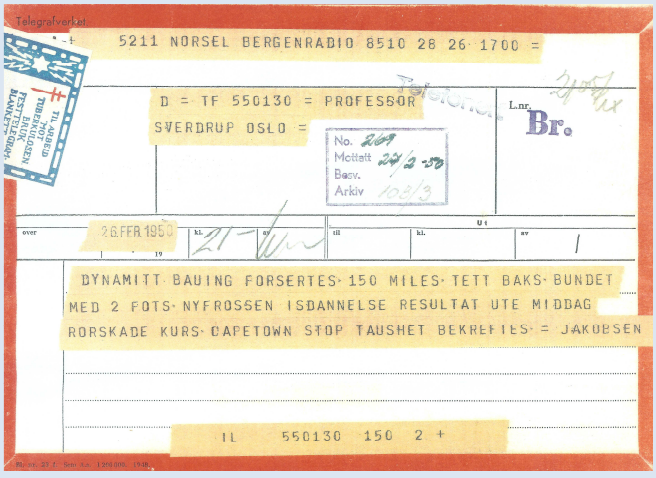
Dette ble bifalt av kongen i brev av 21. februar 1950.

"Norsels" retur gjennom isen skjedde ikke uten dramatikk. Den 27. februar innkom et iltelegram til Polarinstituttet om at båten nesten hadde frosset inne og med nød og neppe hadde latt seg sprenge ut gjennom isen til åpent farvann. Meldingen ble mottatt med jubel og avstedkom følgende brev til kapteinen på "Norsel":

"Herr Kaptein Guttorm Jakobsen, M/S Norsel, Norwegian Consulate General, Cape Town
4. mars 1950. Kjære kaptein Jakobsen, Jeg må få lov til på denne måte å rette den varmeste takk til Dem og Deres mannskap for den helt fremragende måte hvorpå De har løst den oppgave å transportere alt utstyr for ekspedisjonen til Antarktis, bringe dette inn på breen, delta i reisning av leiren og tilsist greie å føre "Norsel" nogenlunde uskadd gjennom et isbelte som man skulle vente ville ha stoppet en hver skute unntatt en kraftig isbryter. Jeg vet at De og alle om bord i "Norsel" må ha vært sterkt bekymret de dagene forseringen gjennom isen pågikk, og jeg kan forsikre at vi her hadde noen meget urolige dager. For mitt vedkommende begynte jeg å søke etter muligheter for å bringe unnsetning, og hadde til hensikt å ta skritt i den retning mandag 27. februar. Jeg kan ikke huske at jeg har mottatt et telegram som har gledet meg mer enn Deres iltelegram søndag kveld med underretning om at De hadde mestret situasjonen.
Nå kan jeg bare håpe at reparasjonene i Cape Town ikke tar for lang tid og er for alvorlige, og at De snart vil kunne fortsette til New Foundland. Jeg håper å treffe Dem når "Norsel" kommer tilbake til Norge tidlig på sommeren for å kunne takke Dem personlig for hva de har utrettet.
Med de beste hilsener Deres
H. U. Sverdrup. Direktør."

Svarbrevet fra kaptein Guttorm Jakobsen er også interessant lesning:

M/S "Norsel", Cape Town 14. mars 1950.
Norsk Polarinstitutt, Oslo.
Kjære professor Sverdrup, Hjertelig takk for deres to brev og Deres telegrammer. Jeg skulle ha skrevet til Dem før, men på grunn av rorskaden ville jeg vente å se hvorledes det hele forløp her nede først . . . . .
Ang. Ut-tur: Det er ikke stort å si om turen ut fra Maudheim. Vi hadde en liten landråk som vi fulgte n.o.over en time hvoretter vi gikk i delvis slakk baks is til ca. 40-150 mil av barrieren. Derfra og ut til kanten var det et eneste hvitt belte uten vann. De tre-fire første dager gikk det temmelig hardt for seg med bauing og dynamitt. Uten noen overdrivelse tror jeg at den is av baks og den nyfrosne is alt var fra 0,5 til 1,5 og helt opp til 2 fot. Ikke en eneste liten råk å arbeide seg mot. Uten et så sterkt fartøy med så stor maskinkraft ville det ha vært en liten overvintring. Den letteste måten vi sprengte oss ut var å baue gjennom isflorene som var 3 til 5 fot tykke for da fikk vi noenlunde åpen råk etter oss. Det ble en del buler etter denne sprengningen men ikke så farlig. Det verste var roret som ble helt vridd ca. 20 grader oppe i styremaskinen. Etter å ha åpnet opp og fått sett dette var det et under at ikke noe var brukket. De kan tenke Dem selv når en 6-7 toms aksling på en lengde av 3-4 tommer vris rundt 15-20 grader. Heldigvis var veirguden, ja jeg får vel nesten si, som vanlig barmhjertig med oss og turen til Cape gikk helt tilfredsstillende.
RAF: Fredag den 10de mars var mesteparten av flystoffet losset i land og RAF personalet reiste om ettermiddagen med båt til U.K. Lørdag 11de var samtlige flydeler til RAF losset i land og tatt vare på av RAF avdeling her i Cape Town. Roret vil være ferdig ved 15.00 tiden i dag og etter å ha bunkret går vi rett til sjøs. Det har vært et svært arbeid med rorstammen men etter som jeg kan se har verkstedet utført et meget godt arbeide. Vedlegger et par fotos tatt ved basen. . .
De hjerteligste hilsener fra meg og hele mannskapet.
Guttorm Jakobsen, Fører.


Telegrafverket

5211 NORSEL BERGENRADIO 8510 28 26 1700 =

D = TF 550130 = PROFESSOR SVERDRUP OSLO =

Br.

No. 269
Mottatt 28/2-50
Recv.
Arkiv 103/3

28 FEB 1950

DYNAMITT BAUING FORSERTES 150 MILES TETT BAKS BUNDET MED 2 FOTS NYFROSSEN ISDANNELSE RESULTAT UTE MIDDAG RORSKADE KURS CAPETOWN STOP TAUSHET BEKREFTES = JAKOBSEN

TL 550130 150 2 +

Fig. 3. Iltelegram til professor Sverdrup sendt fra "Norsel" via Bergen Radio 26. februar 1950 med melding om at båten hadde klart å sprenge seg ut av isen og at besetningen så langt hadde klart å opprettholde taushet om hendelsen.

Det hører med til historien at sprengstoffet som "Norsel" hadde med om bord egentlig var beregnet på selfangsten ved Newfoundland, men den kom godt med i isen sydpå også.

Etter at Maudheim var rigget til, ble det tidlig klart at ekspedisjonen ville komme til å trenge nye forsyninger allerede påfølgende vinter. For å holde en rimelig temperatur i husene ble det nødvendig å bruke atskillig mer parafin enn beregnet. Ekspedisjonen ville ikke ha brensel nok og heller ikke tilstrekkelig kjølevæske til weaselene for to år i isødet. Allerede i mars ble det telegrafert hjem om situasjonen, og den 20. mars ble ny kontakt tatt med rederiet i Tromsø:

Oslo 20 mars 1950.
Herr skipsreder Helge Jakobsen, Tromsø.
Kjære herr Jakobsen, Ifølge telegram fra kaptein Guttorm Jakobsen avgikk "Norsel" fra Kappstaden 14 ds. kl. 23.00. I henhold til vår kontrakt skal vi betale leie av skipet i 20 døgn etter avreise frå Kappstaden, dvs. til og med 3. april. . . .
Jeg er nå i full gang med planene for sesongen 1950-51. Jeg håper vi kan bruke "Norsel" som har vist seg å være særlig velskikket, ikke minst fordi den har en enestående dyktig kaptein og et utmerket mannskap. Hvis planene som de ligger an nå går i orden, vil vi behøve "Norsel" fra ca 1. desember av. Til slutt må jeg gi uttrykk for min beundring for det arbeid Deres bror har utført. Vi håpet å kunne vise at en ishavsskute kunne greie isen sydpå, og vi har opplevd å se at den klarte langt større vanskeligheter enn vi hadde regnet med, og det var ikke minst kapteinens fortjeneste.
Med de beste hilsener. Deres H. U. Sverdrup. Direktør. "

Det ble nå behov for tre ekspedisjonsturer til Maudheim, i stedet for to som opprinnelig avtalt. Dette åpnet for at filatelister og ekspedisjonsdeltagere kunne sende post med "Norsel" til og fra Maudheim også i sesongen 1950-51. Den 26. august sendte direktør Sverdrup et nytt brev til Poststyret angående "Brevpost fra Norsk-britisk-svensk ekspedisjon til Antarktis 1949 – 52":

"I fjor sommer stillet Poststyret seg meget velvillig til en ordning ifølge hvilken filatelister fikk adgang til å bestille spesielle konvolutter gjennom Postverkets frimerkesalg for samlere, idet disse konvolutter med påførte frimerker skulle stemples med et spesielt poststempel under ekspedisjonen og skulle sendes ut som rekommendert post fra Postverket etter ekspedisjonens tilbakekomst i 1952.
Norsk Polarinstitutt planlegger nå å sende "Norsel" sydover kommende sesong, antagelig med avgang fra Oslo ca. 15. november. En av oppgavene vil bli å søke kontakt med vinterkvarteret Maudheim for å bringe ekspedisjonen noe supplerende utstyr. Vi tillater oss nå å spørre om det vil være mulig igjen å bekjentgjøre at konvolutter kan bestilles på samme måte som i fjor, og at de vil bli stemplet sammen med de som avgikk i fjor og returneres sammen med disse i 1952. I så fall kan fristen for bestillinger settes så sent som 1. november, og der burde da være tid for slike samlere hvis bestillinger kom for sent i fjor, til å få disse med nå. H. U. Sverdrup. Direktør."

I svarbrev av 31. august ble det imidlertid meddelt at *'Poststyret ikke finner å burde fastsette noen ny frist for bestilling av spesialstemplede konvolutter fra ekspedisjonen*." Noen nærmere begrunnelse ble ikke gitt.

Hvorvidt det var den nye muligheten for ekspedisjonsdeltagerne til å sende brev hjem med "Norsel", eller det negative svaret fra Poststyret som gjorde at ekspedisjonsledelsen i Oslo nå tok initiativ til å få laget et privat kautsjukstempel med tekst "Norwegian – British – Swedish Antarctic expedition 1949-1952 med en stilisert pingvin i midten" til bruk for ekspedisjonsdeltagerne, skal være usagt. Men faktum er at et nytt, uoffisielt ekspedisjonsstempel nå ble ekspedert med "Norsel" på 2dre tur sørover til Maudheim sommeren 1950-51. Stempelet ble benyttet som sidestempel på brev og kort som ekspedisjonsdeltagerne sendte hjem til familie og venner med "Norsel" i januar 1951 (Fig. 7-12) men også på postsendinger fra 'sommerturistene' om bord på "Norsel" på sydgående og nordgående turer i 1950-51 og 1951-52.

Trolig var det professor Sverdrup som sørget for å få laget et slikt stempel, som han selv brakte med seg til Maudheim da han besøkte overvintrerne i Maudheim på "Norsels" forsyningstur sommeren 1950-51. Det hører med til posthistorien at dette stempelet ikke bare ble brukt til å avstemple kort og brev fra ekspedisjonsdeltagerne, men også dagbøker og andre bøker og ekspedisjonsrapporter som ble bragt hjem fra Maudheim. Ekspedisjonens yngste medlem, Dr. Charles Swithinbank, som var med som glasiolog-assistent har i brev meddelt meg at han bl. a. benyttet dette stempelet til å merke noen av bøkene sine i Maudheim.

Fig. 4. Kontakten mellom ekspedisjonsdeltagere og familie under oppholdet i Maudheim ble opprettholdt gjennom telegrafi. Her et telegram fra en av ekspedisjonsdeltagerne til sin eldre bror julen 1950, med ønske om en God Jul og et Godt Nyttaar

Den 24. februar 1951, noen uker etter at "Norsel" hadde forlatt overvintrerne, skjedde tragedien. Fire av ekspedisjonsmedlemmene var ute på en testtur med en nyoverhalt weasel da de ble overrasket av tett tåke og kjørte utfor isbremmen. Fire mann havnet i vannet. Den svenske fotografen Stig Hallgren overlevde ved at han klarte å velte seg opp på et isflak. Han ble reddet etter 13 timer av ekspedisjonsdeltagerne som var igjen på basen. De andre tre forsvant i dypet. Disse var: Bertil Ekström, Leslie Quar og John Jelbart. Dette gikk naturligvis svært innpå de andre ekspedisjonsdeltagerne.

Her hjemme, den 23. april 1951, sender Polarinstituttet på nytt en forespørsel til Poststyret om å få ta med post på Norsels tredje og siste tur til Maudheim:

"Grunnen til at vi tillater oss å ta spørsmålet opp igjen, er at vi i årets løp har hatt en rekke henvendelser fra filatelister i forskjellige land. Det er derfor grunn til å tro at der kanskje er stor interesse for disse spesialkonvolutter, og at man ved å bekjentgjøre muligheten tidlig nok, kan vente et betydelig større salg enn i 1949. Dette skyldes delvis at ekspedisjonen nå er langt bedre kjent. Hvis Poststyret ennå en gang finner å kunne fastsette en ny frist, vil vi foreslå at denne blir satt til 15. oktober, og at man snarest mulig vil bekjentgjøre den.

H. U. Sverdrup. Direktør.

Den 30. april 1951 mottar Polarinstituttet svar på henvendelsen, denne gang med en begrunnelse, som jeg synes Budstikkas lesere fortjener å få presentert i sin helhet:

"Oslo den 28. april 1951 Til Norsk Polarinstitutt fra Poststyret.
<u>Ang. spesialstemplet post fra Norsk-britisk-svensk vitenskapelig ekspedisjon til Antarktis 1949-1952</u>.
En har nøye overveiet instituttets anmodning om å fastsette en ny frist for bestilling av spesialstemplede konvolutter fra Antarktisekspedisjonen 1949-1952. Et arrangement av denne art medfører et betydelig ekstra arbeide for vedkommende avdelig ved Oslo postkontor. Hertil kommer at nevnte avdeling må forutsettes å få fullt opp å gjøre utover høsten 1951 som følge av portoendringer og nye frimerkeutgaver. Skulle avdelingen bli pålagt også arbeidet med spesialkonvolutter til Antarktisekspedisjonen, måtte dette for en stor del utføres mot overtidsgodtgjørelse, og de utgifter som ville være forbundet hermed tør antas å ville bli betydelige. Skulle disse ekstra-utgifter belastes Norsk Polarinstitutt, er det sannsynlig at overskuddet av arrangementet ville bli problematisk. En finner heller ikke – slik som den økonomiske situasjon ligger an- å kunne gå med på at disse utgifter belastes Postverket. Det tør være forståelig at en under disse omstendigheter ikke ser seg i stand til å kunne imøtekomme det ærede institutts anmodning om å fastsette en frist for bestilling av spesialstemplede konvolutter som omhandlet,

For Postdirektøren. Riese."

Allerede i november 1951 mottar Polarinstituttet avregning for de medsendte spesialkonvoluttene som filatelistene hadde bestilt i 1949:

Herr direktør h. U. Sverdrup, Norsk Polarinstitutt, Observatoriegaten 1, Oslo.
<u>Norsk-britisk-svensk vitenskapelig ekspedisjon, Antarktis 1949/52.</u> Med det jeg tillater meg å vise til tidligere korrespondanse, blant annet brev herfra av 1/8 1949, tør jeg opplyse at Poststyret har avgjort at mellomværet med Norsk Polarinstitutt for postsending med ovennevnte ekspedisjon nå skal gjøres opp. Etter inngått avtale med det ærede institutt skal dette oppebære nettooverskuddet etter at Postverket har fått dekning for 1. utlagt porto, 85 øre pr. brev, 2. utlegg til adressepåskrivning, 3.utlegg til datostempel og typekasse, 4. utlegg til 2 stativstempler. Det blir ikke aktuelt å beregne en særskilt ekspedisjonsavgift pr. brev, hva en tok forbehold om da avtalen ble inngått. ***Restopplaget av de spesielle konvolutter blir tilintetgjort.***

Regnskapet vil da stille seg slik:		
Mottatt for 7042 brev à 2 kr.:		*14 084.00*
1. porto, 7042 brev à 85 øre:	*5 985.70*	
2. adressepåskrivning gjennom Ekspedisjoncentralen:	*842.28*	
3. datostempel og typekasse;	*445.43*	
4. 2 stativstempler:	*50.00*	
Balanse som innestår på Postgirokonto 400:		*6760.59*

Utbetalingskort adressert til Norsk Polarinstitutt, ***stort kr. 6760.59*** *er i dag sendt Postgirokontoret.*

Ærbødigst. B. A.

I november 1951 dro "Norsel" sørover igjen for siste gang for å hente hjem ekspedisjonsdeltagerne og utstyret. Ekspedisjonen forlot Maudheim 15. januar 1952 og ankom Santa Cruz på Tenerife 14. februar. Her ble deltagerne satt i land og utstyret losset og senere sendt hjem via Las Palmas. Ekspedisjonsdeltagerne tok rutebåten videre til Southampton der de ankom 18. februar 1952, mens "Norsel" dro vestover fra Kanariøyene for å rekke årets selfangst ved Newfoundland.

Det gikk imidlertid noe tid før utstyret, inklusive postsendingen, returnerte til Oslo:

Poststyret, Oslo 4. april 1952. Til Norsk Polarinstitutt, Oslo.
«<u>Postsaker sendt med Maudheim-ekspedisjonen.</u>
Etter at det gjennom presse og kringkasting er blitt gjort kjent at ekspedisjonen er kommet tilbake fra Antarktis, har en mottatt en rekke forespørsler fra publikum, her i landet og i utlandet, angående posten som ble sendt med ekspedisjonen for å bli stemplet med ekspedisjonens særstempel i Antarktis. Postsendingene er som kjent sendt under rekommendasjon og Postverket er ansvarlig for hver enkelt av de 7042 sendingene med kr. 50,- pr. stykke.
Forutsetningen var at postsendingene, ekspedisjonens særstempel og typekasse skulle overleveres Postverket snarest mulig etter ekspedisjonens tilbakekomst. En ber meddelt snarest mulig hvor posten befinner seg og når den kan ventes overlevert hertil. En gjør samtidig oppmerksom på at en må forbeholde seg regresskrav mot Norsk Polarinstitutt, dersom posten eller deler av den skulle være kommet bort.

For Postdirektøren. Riese.»

Fig. 5. Luftpost-konvolutt fra den Norsk-Britisk-Svenske Antarktis-ekspedisjonen 1949-52, adressert til professor Sverdrup, direktør ved Norsk Polarinstitutt, og ekspedisjonens administrative leder, postet og stemplet "CAPE TOWN 9 III. 1950" på "Norsels" hjemtur etter avlevering av ekspedisjonsdeltagere og utstyr i Maudheim. Brevet er forsynt med et svensk 'merkat' med tekst "Norwegian-Swedish- British (OBS! se omvendt rekkefølge av deltagende nasjoner) Antarctic Expedition 1949 – 52", som også ble benyttet på ekspedisjonens fyrstikkesker.

Fig. 6. Luftpostbrev (Aerogram) til Sverige, skrevet av kaptein Essen om bord på "Norsel's" forsyningstur sørover til Maudheim sommeren 1950-51, stemplet i "SIMONSTOWN 15. DEC. (19)50" og sidestemplet med ekspedisjonens private kautsjukstempel. Det nylagde kautsjukstempelet ble medbragt til Maudheim på "Norsels" ekstra forsyningstur (2re tur) sommeren 1950-51. Kaptein von Essen var med på turen denne sommeren for å gjøre seg kjent med flyforholdene. Etter "Norsels" hjemkomst ble han stillet i spissen for gruppen i det svenske flyvåpen som deltok i flyfotograferingen av Dronning Maud Land påfølgende sesong ("Norsels" 3de tur). Han førte selv flyet som sto for den vellykkede flyfotograferingen sommeren 1951-1952.

I svarbrev fra professor Sverdrup av 7. april redegjøres for hvordan hjemsendelsen av ekspedisjonens utstyr inkludert Post-forsendelsen fra Las Palmas er blitt forsinket, men at det nå er blitt bekreftet at alt er sendt derfra 4. april med båt, og forventes å nå Oslo i begynnelsen av mai. Ifølge Sverdrup har Norsk Polarinstitutt gjort alt som har vært mulig for at ekspedisjonsutstyret, deri innbefattet postsendinger, ekspedisjonens særstempel og typekasse, skulle nå Oslo snarest mulig som forutsatt i avtalen..

Endelig, i brev fra Poststyret av 15. mai 1952 til Norsk Polarinstitutt kommer bekreftelsen:

»<u>Posten fra ekspedisjonen til Dronning Maud Land.</u> En viser til tidligere skriftveksel, senest det ærede institutts brev av 7. april 1952, og tillater seg å meddele at posten fra ekspedisjonen er mottatt av Oslo postkontor i nummermerket kasse fra spedisjonsfirmaet Einar Sundbye, Dronningens gate 16, Oslo den 10. mai 1952. Posten er sendt videre til adressatene umiddelbart etter. Datostempel og typekasse er ennå ikke mottatt tilbake. En har fått melding om at frimerkene på en del av postsendingene ikke var avstemplet med ekspedisjonens særstempel. Det er beklagelig og vil formentlig foranledige klager fra adressatene. Imidlertid er det maktpåliggende at ekspedisjonens datostempel og typekasse, som forutsatt da avtalen om post-sending med ekspedisjonen ble inngått i 1949, blir tilbakelevert hertil for å forebygge at misbruk skal kunne fine sted. En imøteser derfor stempelet og typekassen over-levert hertil snarest mulig. or Postdirektøren. W. Sjøgren e. f.»

Den 19. mai meddelte Polarinstituttet at særstempel og type-kasse nå var blitt oversendt Poststyret sammen med en erklæring fra ekspedisjonsleder John Giæver om at de to stempelputene som var medsendt til Antarktis, var blitt kondemnert før avreise fra Maudheim.

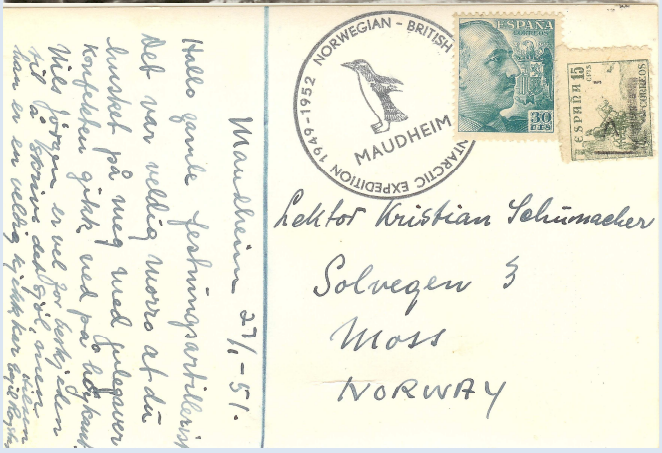


Fig. 7. Postkort fra Maudheim, sidestemplet med ekspedisjonens private, udaterte kautsjukstempel og adressert til Norge, sendt med "Norsel" på 2dre tur hjemover. På Kanariøyene frankert med spanske frimerker; over-flatetakst for brevkort til Norge (45 centimos); deretter postlagt på rutebåt fra Kanariøyene til London. I London er frimerkene stemplet (dessverre kun delvis slått) med London paquebot stempel ved ankomst 9. mars 1951. Kortet er fremstilt basert på et fotografi av Maudheim som ble sendt via telegrafi til Oslo den 8. september 1950. Kortet ble medbragt til over-vintrerne i Maudheim på "Norsels" ekstra forsyningstur (2.tur) i 1950-51.

*Fig. 8. Brev fra en av eksp.deltagerne adressert til Norge, sidestemplet med ekspedisjonens private, kautsjukstempel og sendt via Kanariøyene med "Norsel" på 2dre tur hjemover. På Kanariøyene er brevet frankert med spanske frimerker (75 centimos) overflatetakst for enkeltvektig brev til Norge; deretter postlagt på rutebåt fra Kanariøyene til London. I London er frimerkene stemplet med London **paquebot** ved ankomst 9. mars 1951.*

Fig. 9. Dobbeltvektig brev fra en av ekspedisjonsdeltagerne til Sverige, sidestemplet med ekspedisjonens private, udaterte kautsjukstempel og sendt med "Norsel" på 2dre tur hjemover til Kanariøyene. Her er brevet blitt frankert med spanske frimerker i henhold til overflatetakst for dobbeltvektig brev til Sverige (1 pesetas 20 centimos), for deretter å bli postlagt om bord på rutebåt fra Kanariøyene til London. I London er frimerkene stemplet med London ***paquebot*** *stempel ved ankomst 9. mars 1951.*

Fig. 10. Dobbeltvektig brev fra en av ekspedisjonsdeltagerne med innlagte (post)kort med julehilsener til familien i Norge, sidestemplet med ekspedisjonens private, udaterte kautsjukstempel og sendt med "Norsel" på 2dre tur hjemover til Kanariøyene, hvor brevet er blitt frankert med spanske frimerker i henhold til overflatetakst for dobbeltvektig brev til Norge (1 pesetas 20 centimos) og deretter postlagt om bord på rutebåt fra Kanariøyene til London. I London er frimerkene stemplet med London paquebot stempel ved ankomst 9. mars 1951.

Påtrykket fra filatelister som ønsket en forklaring på bruken av ekspedisjonens to stempler, - det offisielle særstempelet og det private ekspedisjonsstempelet – tok imidlertid ikke slutt. De mange forespørslene utover våren og sommeren om filatelistisk materiale fra ekspedisjonen gjorde det nødvendig med ytterligere presiseringer ang. de ulike brevene fra ekspedisjonen (brev av 9. juni 1952 fra professor Sverdrup til Postverkets Frimerkesalg til Samlere):

«Samtlige brev som ble stemplet i Antarktis bærer datoen 10/2-51, idet stemplingen begynte denne dag. Den ble ikke gjennomført denne dato, men det syntes rimelig å beholde samme dato for ikke å skape forvirring» Videre i brevet*: «I februar 1951 ble der postlagt en rekke brev i Las Palmas. Konvoluttene var blitt forsynt med ekspedisjonens kautsjuk stempel, og ble påsatt spanske frimerker og stemplet der. Ingen av frimerkene er stemplet med ekspedisjonens kautsjukstempel. Ingen av deltagerne tenkte seg at slik bruk av ekspedisjonens kautsjukstempel kunne være av interesse for filatelister, idet stemplet ble ansett som likeverdig med påtrykk av firmanavn på en konvolutt. Ærbødigst H. U. Sverdrup- Direktør.»*

Dette er opplysninger som trenger en oppgradering av posthistoriske fakta. Stemplingen begynte ikke den 10. februar 1951; denne datoen ble valgt fordi det var 1-årsdagen for landgangen på Dronning Maud land. At samtlige konvolutter ble avstemplet samme dato, hadde heller ingenting med 'ønske om å unngå forvirring' å gjøre, men var i henhold til instruksen som ekspedisjonen hadde fått fra Intendanturkontoret før avreise (se tidligere omtale). Konvoluttene og frimerkene ble avstemplet i november 1951 rett før "Norsel" ankom for tredje gang for å hente hjem ekspedisjonsdeltagerne. Det går fram av et telegram fra kaptein Giæver til Polarinstituttet samme måned. Til sist, - de spanske frimerkene ble ikke avstemplet på Las Palmas, men brev og kort ble her påsatt spanske frimerker og videresendt med rutebåt til England, - nærmere bestemt til London -, hvor de ble avstemplet med London Paquebot stempel ved ankomst den 9. mars 1951.

At ingen av ekspedisjonsdeltagerne, eller professor Sverdrup selv, så for seg at ekspedisjonens private stempel 'kunne være av interesse for filatelister' er vel i beste fall en naiv påstand.

Noe senere utpå sommeren, - i brev av 26. juni 1952 – skriver Sverdrup et nytt 'oppklarende' brev til Postverkets Frimerkesalg for Samlere:

«Vi mottar også en rekke forespørsler fra filatelister av lignende art som de som Postverkets frimerkesalg til Samlere har fått. Vi har derfor skrevet en kort redegjørelse om ekspedisjonen, og om den post den førte. Jeg tillater meg å vedlegge 1 eksemplar, og foreslår at Postverkets frimerkesalg til samlere lar dette mangfoldiggjøre for å sende det som besvarelse av forespørsler i fremtiden». Med hilsen H. U. Sverdrup. Direktør.
Vedlegg: P. M.

Denne pro memoria, som er skrevet på engelsk, gir et greit resymé av ekspedisjonen og behandlingen av postsendingen til Maudheim og er en viktig primærkilde som fortjener å bli trykket i sin helhet i Budstikka:

«P.M Dronning Maud Land (Queen Maud Land) represents the part of the Antarctic continent that lies to the south of South Africa between longitudes 45o E. Gr. And 20o W. Gr. On February 14, 1939, Norway claimed supremacy over the land, basing its claim upon the discovery of this coast line and of mountain areas inland by Norwegian nationals.In 1948 the Norwegian Government deci-ded to send a scientific expedition to Dronning Maud Land and to invite Great Britain and Sweden to take part in the scientific work. Thus "The Norwegian-British-Swedish scientific expedition to the Antarctic, 1949-52", was organized. The expedition left Oslo, Norway, on November 20, 1949, on board the 600 ton Norwegian seal catcher the "Norsel". On February 10, 1950, a suitable place was found for the establishment of the base station, which was named "Maudheim".The "Norsel" departed on February 20, 1950, but paid a visit to "Maudheim" between January 6 and 30, 1951, bringing added supplies. The ship again reached "Maudheim" on December 22, 1951, in order to take the members of the expedition back. The departure took place on January 15, 1952. On February 14 the "Norsel" reached Santa Cruz on the Canary Islands from where the party proceeded by ordinary means of travel. In 1949 the postal service of Norway prepared special envelopes to be sent with the expedition and cancelled during its stay in the Antarctic. A total of 7042 were ordered by stamp collectors.The leader of the expedition, Captain John Giæver, acted as postmaster and undertook their cancellation himself. The cancellation of the covers was started on February 10, 1951, therefore all covers bear that date. The shipment of the cancelled covers from Santa Cruz to Oslo was delayed by unforeseen circumstances, and it did not reach Oslo until early in May, 1952. The covers were then sent from Oslo to the addresses by registered mail ,and are backstamped Oslo,10-5-52."

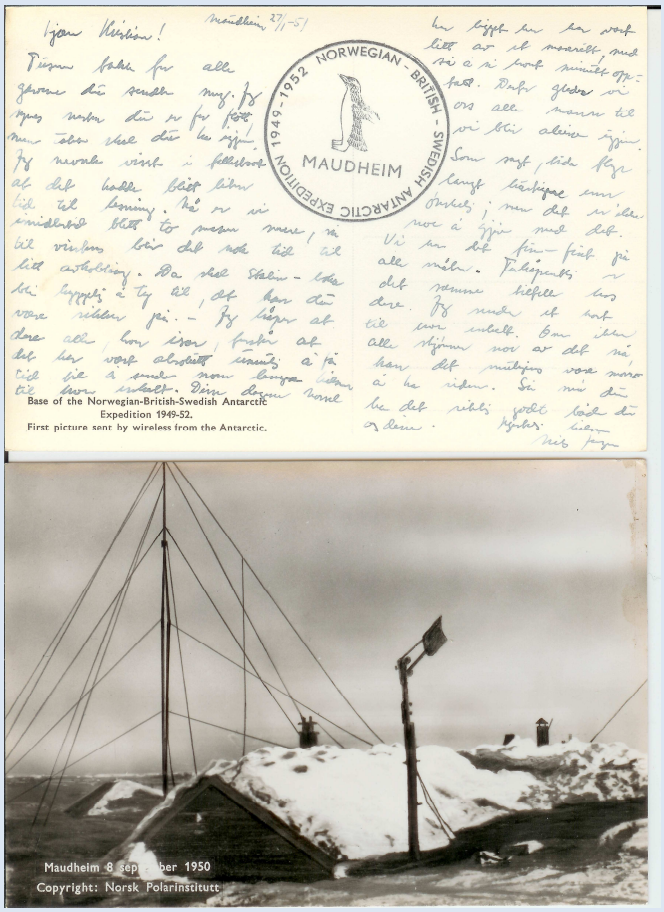


Fig. 11. Kort fra Maudheim forhåndsstemplet med ekspedisjonens udaterte gummistempel og benyttet av en av ekspedisjonsdeltagerne til å sende en julehilsen hjem sommeren 1951. Kortet er ikke postgått, men var innlagt i brev fra en av ekspedisjonsdeltagerne adressert til Norge (se Fig. 10).

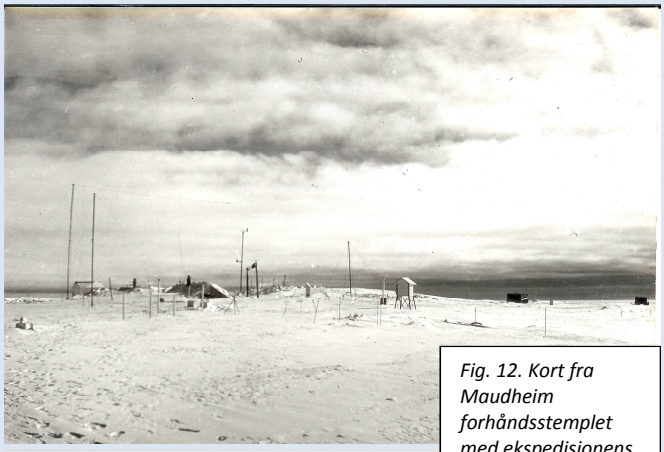
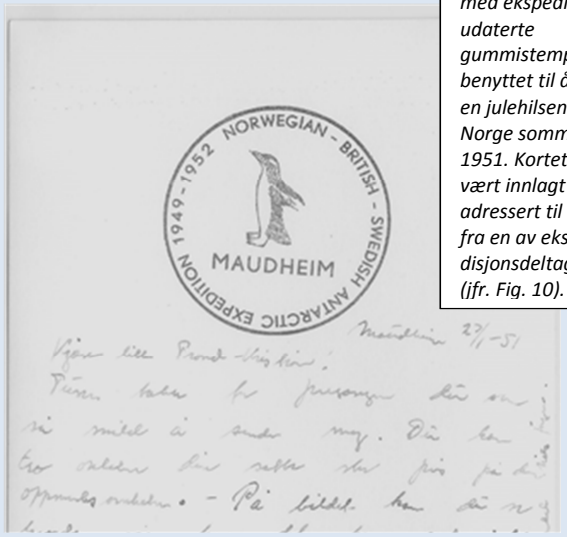


Fig. 12. Kort fra Maudheim forhåndsstemplet med ekspedisjonens udaterte gummistempel og benyttet til å sende en julehilsen hjem til Norge sommeren 1951. Kortet har vært innlagt i brev adressert til Norge fra en av ekspedisjonsdeltagerne (jfr. Fig. 10).



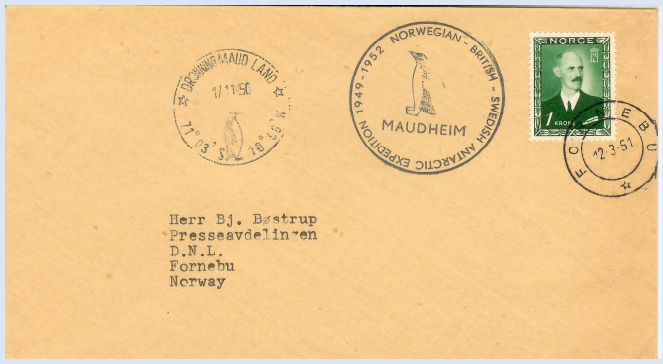


Fig. 13. Brev stemplet "FORNEBU 12-3-1951" og sidestemplet med ekspedisjonens to stempler: det offisielle sær(dato)stempelet som bare skulle benyttes til avstempling av forhåndsbestilte spesiallagde konvolutter på Dronning Maud Land, datert 17-11-50, og ekspedisjonens private kautsjukstempel tilhørende Norsk Polarinstitutt til 'merking' av ekspedisjonens egen korrespondanse. Dette er eneste kjente forsendelse hvor det offisielle datostempelet er blitt benyttet med endret dato (se tekst) på et ikke-filatelistisk brev fra ekspedisjonen. Denne bruken av datostempelet var ikke i henhold til avtalen med Poststyret. Brevet har trolig inneholdt en pressemelding fra ekspedisjonen etter første sesong i isen. Polarinstituttet hadde Fornebu som sitt lokale postkontor, og brevet er postlagt rett etter at 'sommerturistene', inkludert direktør Sverdrup selv, hadde returnert med fly fra London etter besøket i Maudheim sommeren 1950-51.

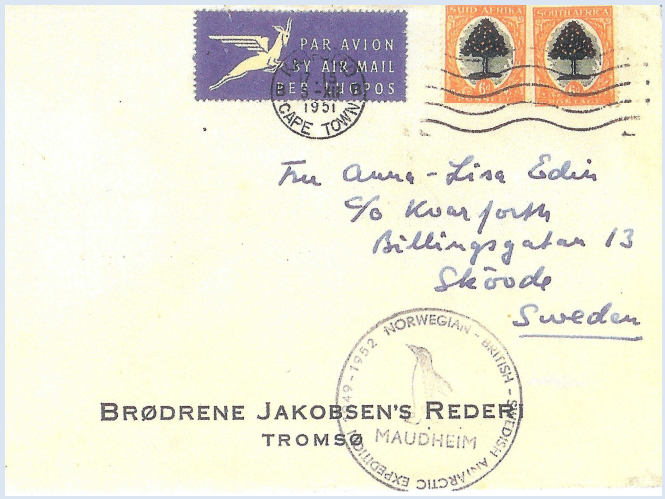


Fig. 14. 'Brødrene Jakobsens Rederi Tromsø' sin firmakonvolutt forhåndsstemplet med ekspedisjonens private kautsjukstempel (konvolutt trolig avstemplet året før da kautsjuk-stempelet var om bord på "Norsel" på sydgående tur) benyttet på brevforsendelse til Sverige, skrevet av den svenske radiotelegrafist Edin om bord på Norsel på sydgående tur sommeren 1951-52 (Norsels 3dje tur til Maudheim); konvolutten er avlevert og stemplet "CAPE TOWN 9. XII. 1951".

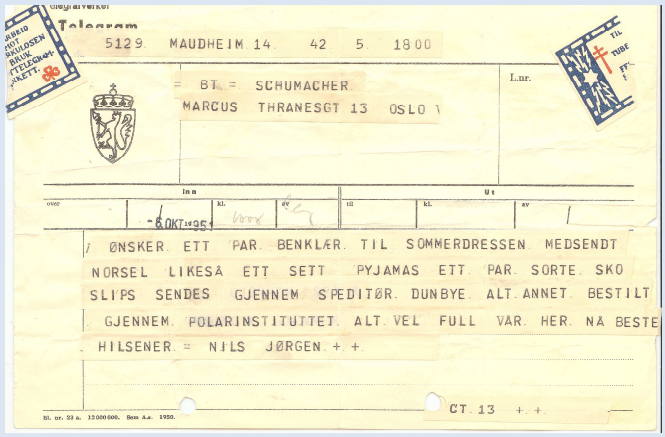
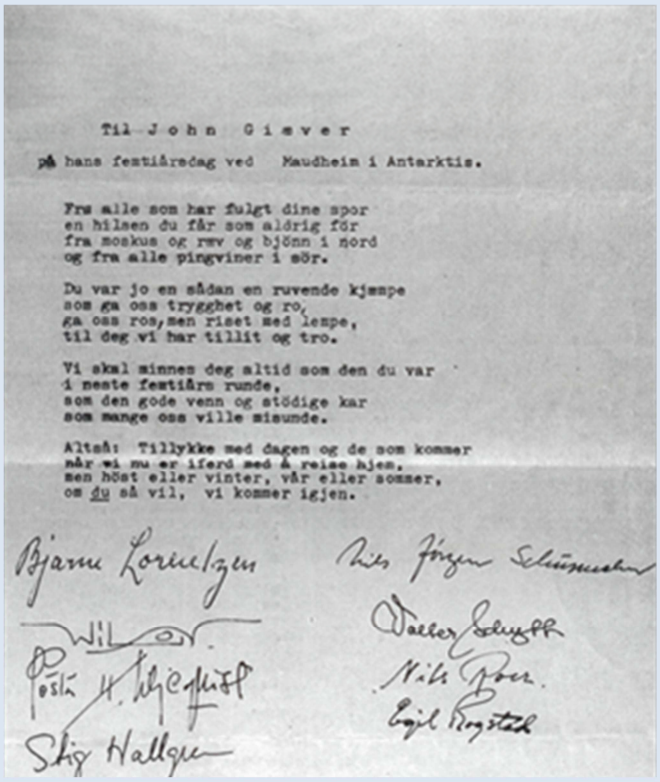


Fig. 15. Telegram av 6. oktober 1951 fra en av ekspedisjonsdeltagerne til sin far hjemme i Norge med ønske om å få tilsendt en dressbukse, ett sett pyjamas, et par sorte sko og slips nedover med "Norsel" sommeren 1951-52. Det bestilte antrekket nådde fram akkurat tidsnok til feiringen av ekspedisjonsleder John Giævers 50. års dag den 30 desember 1951.



Til John Giæver

på hans femtiårsdag ved Maudheim i Antarktis.

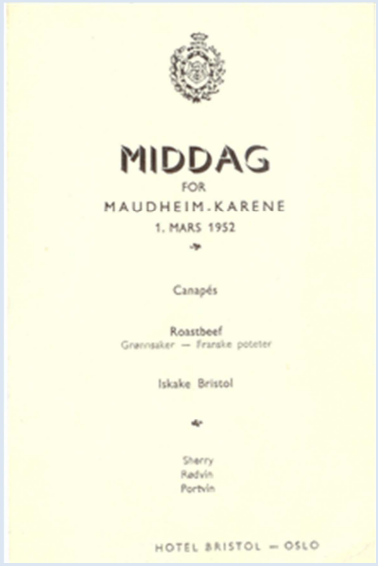
Fra alle som har fulgt dine spor
en hilsen du får som aldrig för
fra moskus og rmv og bjönn i nord
og fra alle pingviner i sör.

Du var jo en sådan en ruvende kjæmpe
som ga oss trygghet og ro,
ga oss ros, men riset med lempe,
til deg vi har tillit og tro.

Vi skal minnes deg altid som den du var
i neste femtiårs runde,
som den gode venn og stödige kar
som mange oss ville misunde.

Altså: Tillykke med dagen og de som kommer
når vi nu er iferd med å reise hjem,
men höst eller vinter, vår eller sommer,
om du så vil, vi kommer igjen.

Fig. 16. Hylningssang til John Giævers 50 års dag 30. desember 1951 fra 8 av Maudheim-karene. De øvrige deltagerne (6) – glasiologene og geologene - var på dette tidspunkt stasjonert på Advanced base ved foten av fjellene inne på Dronning Maud Land.



MIDDAG
FOR
MAUDHEIM-KARENE
1. MARS 1952

Canapés

Roastbeef
Grønnsaker — Franske poteter

Iskake Bristol

Sherry
Rødvin
Portvin

HOTEL BRISTOL — OSLO

Fig. 17. Maudheimkarene ankom Southampton med rutebåt fra Kanariøyene den 18. februar 1952. Norske og svenske deltagere dro hjem via London med fly og var tilbake i Oslo i god tid før ekspedisjonen ble avrundet med en festmiddag sammen med familie og 'et knippe velgjørere' på Bristol den 1. mars 1952.
Roastbeef med grønnsaker og franske poteter, med 'fluidum ad libido' var utvilsomt en velsmakende meny etter 2 år i 'isødet'.

Posthistorien rundt bruken av ekspedisjonens private kautsjukstempel er imidlertid ikke helt slutt. Den 30. mai 1952 mottar Polarinstituttet igjen et brev fra Poststyret, datert 29. mai, ang. dette stempelet:

«Norsk-britisk-svensk vitenskapelig ekspedisjon til Antarktis 1949-52. En viser til den ordning som ble truffet for spesialstempling av konvolutter på ovennevnte ekspedisjon. I posten ved Oslo postkontor ble det i dag funnet 10 sendinger poststemplet «Oslo 29.5.52.11» og med *avtrykk av et stempel med følgende tekst: Maudheim Norwegian-British-Swedish Antarctic Expedition 1949-1952» og dessuten en stilisert tegning av en pingvin.* ***Sendinger utstyrt med dette spesialstempel vil kunne bli misbrukt og en tør derfor henstille til det ærede institutt – så vidt det står i instituttets makt – å hindre at dette stempel blir nyttet på postsendinger.*** *For Postdirektøren. Tommelstad e. f. "*

Dette sto det i det ærede institutts makt å gjøre noe med, for etter denne dato er ekspedisjonens private kautsjukstempel ikke blitt observert på ytterligere postforsendelser (Se Fig 19).

Avslutningsvis bør nevnes at den 20. juli 1952 mottok Kong Håkon et siste brev fra ekspedisjonsledelsen:

H. M. Kongen, Slottet.
På vegne av deltagerne i den Norsk-britisk-svenske vitenskapelige ekspedisjon til Antarktis 1949 -52, tillater jeg meg å oversende det norske flagg, som ble ført lengst mot syd på Dronning Maud Land, til 74°18'S. Deltagerne håper at Deres Majestet vil motta flagget som et minne om ekspedisjonen. I ærbødighet.

H. U. Sverdrup. Direktør."

Den 22. juli bekreftes mottagelsen på slottet av kongens kabinettsekretær:

"H. M. Kongen har pålagt meg å erkjenne mottagelsen av Deres brev av 19. juli 1952 og å gi uttrykk for Hans Majestets beste takk for det norske flagg som den Norsk-britisk-svenske vitenskapelige ekspedisjon til Antarktis 1949-52 har vært så vennlig å forære Hans Majestet. Det har vært en stor glede for H. M. Kongen å motta dette flagg, og Hans Majestet ville sette pris på at hans takk ble overbragt hver enkelt av ekspedisjonens medlemmer."

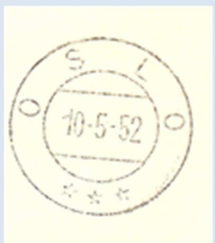


Fig. 18. Offisiell rekommendert konvolutt fra Dronning Maud Land, stemplet med rødt gummistempel ***NORSK-BRITISK-SVENSK VITENSKAPELIG EKSPEDISJON ANTARKTIS 1949-1952*** *og postens særstempel* ***DRONNING MAUD LAND 71° 03'S og 10° 56'W*** *den* ***10-2-51****; brevet er bakstemplet ved Postens bankoavdeling i Oslo den 10-5-1952, som er datoen for utsendelse av konvolutten til bestilleren (adressaten). Totalt ble det laget* ***7042*** *stemplede konvolutter, som hver kostet 2 kr.*

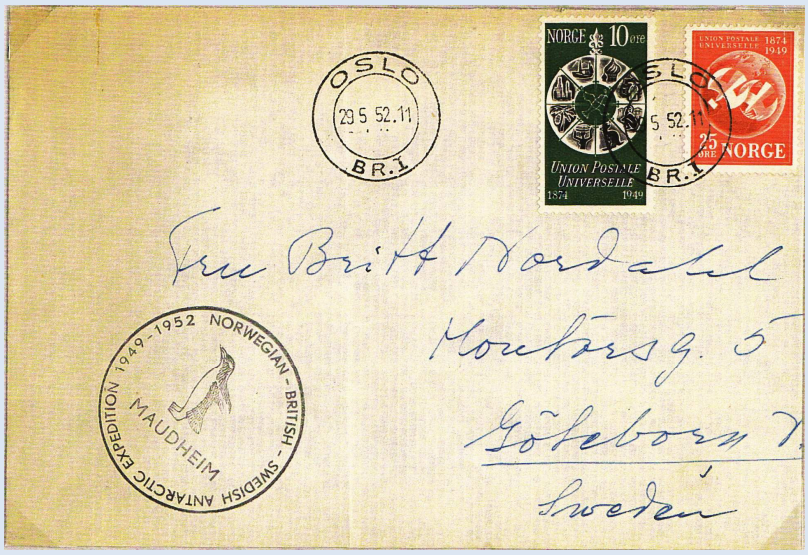


*Fig. 19. Konvolutt adressert til Sverige stemplet "**OSLO 29.5.52**" og sidestemplet med ekspedisjonens private kautsjukstempel mer enn **3 måneder etter at ekspedisjonen var avsluttet** (se tekst). I alt er kjent 10 slike konvolutter til samme adressat.*

*Fig. 20. Kongens fortjenstmedalje i sølv med sølvspenne med tekst '**Maudheim 1949-52**' utdelt til de 18 overvintrerne. (se tekst) (Medaljediameter 29mm)*

Addendum:

Sommeren 1952 ble de 18 ekspedisjonsdeltagerne og overvintrerne i Maudheim, - sju nordmenn, fem svensker, tre briter, to australiere og en canadier - tildelt Maudheim-medaljen, innstiftet av Kong Haakon VII 14. november 1951 til minne om den Norsk-britisk-svenske vitenskapelige ekspedisjonen til Antarktis 1949-52. Medaljen er den samme som Kongens Fortjenestemedalje i sølv, men sølvspennen over båndet er merket "Maudheim 1949-1952" (se Fig. 20).

Den internasjonale komiteen som sto bak ekspedisjonen ønsket også å hedre overvintrerne og alle som deltok, inklusive mannskapet om bord på "Norsel", 'sommerturistene', dvs. alle som hadde vært med "Norsel" på enkelte av turene, foruten enkelte nøkkelpersoner som hadde ydet ekspedisjonen særlige tjenester. Dette ble gjort i form av en minneplakett (minnemedalje) i kopper, der navnet til bidragsyteren ble inngravert. Det ble levert to bestillinger på 40 + 20 minnemedaljer hos J. Tostrup, Oslo. Minneplaketten til erindring om Den norsk-britisk-svenske vitenskapelige ekspedisjon til Antarktis 1949-52 ble utdelt til hver og en av bidragsyterne. Motivet på medaljen viser det Antarktiske kontinentet med avmerking av Dronning Maud Land, foruten inngravering av bidragsyterens navn på den ene siden, og et riss av basen Maudheim med tekst "Norsk-britisk-svensk-vitenskapelig-ekspedisjon-til-Antarktis-1949-1952" på den andre siden (Fig. 21).

Fig. 21. Minnemedalje i kopper som ble utdelt til deltagere og enkeltpersoner som bidro til at Den norsk-britisk-svenske vitenskapelige ekspedisjon til Antarktis 1949 - 1952 ble en virkelighet (se tekst).

Opplag: 60 stk. (Medaljediameter 55mm)

Kilder:

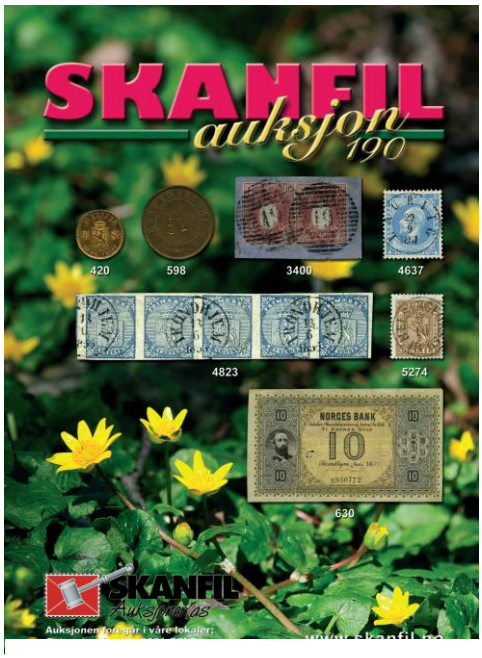
John Giæver. 1952. Maudheim. To år i Antarktis. Den norsk-britisk-svenske vitenskapelige ekspedisjon til Antarktis 1949-1952.

John Giæver og Valter Schytt 1963. Norwegian – British – Swedish – Antarctic Expedition, 1949-52. Scientific Results. Vol. VI. Part 3. General Report of the Expedition. Norsk Polarinstitutt. Oslo.

Norsk Polarinstitutt 1947-1985. Privatarkiv S-0902. Statsarkivet i Tromsø

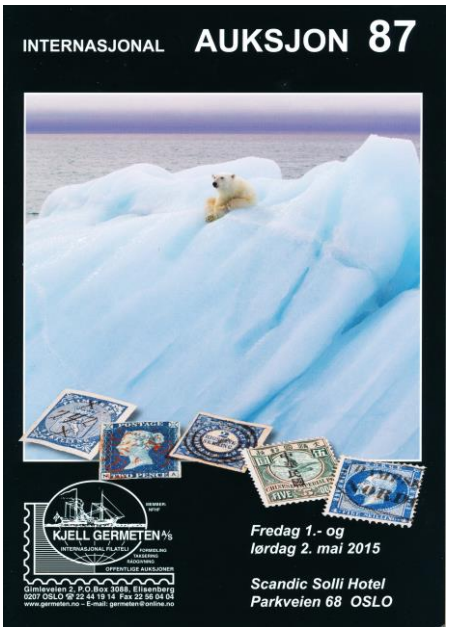
BUDSTIKKA

mottar trykningsbidrag fra følgende firmaer
Skanfil Auksjoner AS
Skanfils Moldenhauer-auksjon
Kjell Germeten AS
Engers Frimerker
Norsk Posthistorisk Selskap takker for bidragene.

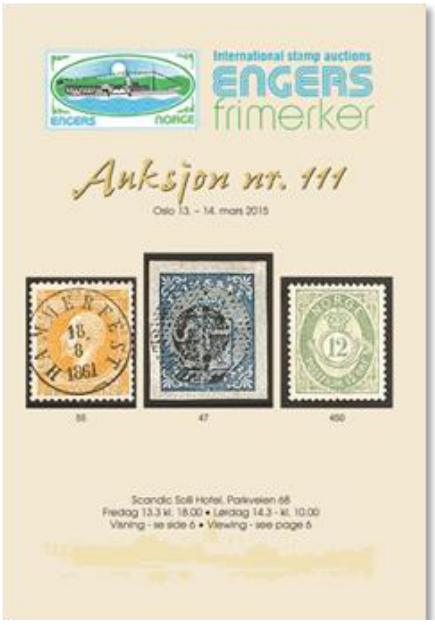


191. auksjon 17. og 18. juli 2015

74. auksjon 13. og 14. november 2015



88. auksjon 27. og 28. november 2015



112. auksjon 9. og 10. oktober 2015